

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1044/2011
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68	Datum 31.05.2011	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 07.06.2011

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Park- und Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	14.06.2011	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	15.06.2011	Ö

Betreff:

Erweiterung des Straßenbahnnetzes vom Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg
hier: Abschluss der Vorplanung; Kenntnisnahme

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 07.06.2011

Gez. Beutel

Jens Beutel
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Park- und Verkehrsausschuss** und der **Stadtrat** nehmen den Vorplanungsstand zur Straßenbahnerweiterung zustimmend zur Kenntnis und befürworten die Fortführung des Projektes (Leistungsphasen 3 und 4 gem. HOAI).

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt:

Im Mai 2010 hatte der Stadtrat einen Grundsatzbeschluss gefasst, das bestehende Straßenbahnnetz zu erhalten und auszubauen. Zu diesem Zweck wurden die Stadtwerke Mainz und die MVG beauftragt, hinsichtlich einer Straßenbahntrasse Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg ein Planfeststellungsverfahren vorzubereiten und einzuleiten sowie einen Antrag auf Förderung durch Bundes- und Landesmittelnach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu beantragen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die Stadtwerke Mainz und die MVG bei der Findung einer konfliktarmen Trasse zu unterstützen und bei der Vorbereitung des Planfeststellungsverfahrens fachliche Hilfestellung zu leisten.

Weiterhin wurde festgelegt, dass der Bürgerschaft und Öffentlichkeit Möglichkeiten gegeben werden soll, sich aktiv in den Prozess einbringen zu können.

2. Lösung:

Ab Sommer 2010 hatte sich das mit den verkehrsplanerischen Leistungen beauftragte Büro Mailänder Consult (Karlsruhe) mit der Vorplanung (Leistungsphase 2 nach Honorarordnung für Architekten und Ingenieure – HOAI) befasst. In der Vorplanung wird die beabsichtigte Maßnahme unter anderem mit Belangen der Umweltverträglichkeit und der Landschaftsplanung sowie der Bauleitplanung vorabgestimmt. Bei Verkehrsanlagen werden unter anderem überschlägliche Leistungsfähigkeitsermittlungen vorgenommen und schallschutztechnische Belange untersucht. Dies geschieht im Regelfall in Variantenuntersuchungen. Am Ende dieser Prüfungen ergibt sich eine Vorzugsvariante, die die Grundlage für die sich anschließende Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4) darstellt.

Der Vorplanungsprozess wurde durch ein erstmalig durchgeführtes Bürgerbeteiligungsverfahren begleitet. In den Stadtteilen bildeten sich im Herbst 2010 Teams für sogenannte „Bürgerworkshops“ in denen durch einen externen Moderator Ideen, Anregungen und Kritik gesammelt wurden und wertvolle Hinweise und Anregungen für den Fachplaner und die Projektverantwortlichen gaben. Bis Ende 2010 fanden in den Stadtteilen jeweils drei Termine statt.

Im Frühjahr 2011 wurde die Vorplanung fertig gestellt und Anfang Mai zunächst in den Bürgerworkshops der Stadtteile Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg vorgestellt. Anschließend präsentierte die MVG diesen Projektstand auch öffentlich in Bürgerinformationsveranstaltungen. In allen Terminen konnte ein sehr hoher Grad an Zustimmung zu den erarbeiteten Planungen festgestellt werden.

Da mit dem Abschluss der Vorplanung die Straßenbahntrasse in ihrer Lage nunmehr festgelegt ist, möchte die Verwaltung diesen planerischen Zwischenstand auch den städtischen Gremien zur Kenntnisnahme vorlegen.

Eine formale Beschlussfassung der städtischen Gremien über den fortgeschriebenen Planungsstand und das weitere Verfahren erfolgt im Rahmen der TÖB-Beteiligung des Planfeststellungsverfahrens. Darüber hinaus entscheiden die städtischen Gremien nach Vorliegen des Planfeststellungsbeschlusses und der Zuwendungsbescheide von Bund und Land über die Realisierung.

Die Vorzugsvariante ist an vielen Stellen unkritisch zu sehen. In den Übersichtskarten, die der Vorlage beigegefügt sind, kann die Trassenlage in den einzelnen Planungsabschnitten nachvollzogen werden. Hier sind auch diejenigen Stellen markiert, an denen noch vertiefter Gestaltungsbedarf besteht. Auf klärungsbedürftige verkehrsplanerische Aspekte wird in der nachfolgenden Darstellung vertieft eingegangen, da sie im weiteren Planungsprozess ebenfalls intensiv zu beleuchten sind.

- Abschnitt Untere Zahlbacher Straße bis Entreé Universität

Die geplante Straßenbahnverbindung schwenkt aus der vorhandenen Trasse in Richtung Bretzenheim aus der Unteren Zahlbacher Straße in die Mittellage der Saarstraße. Dort verläuft sie bis auf Höhe der derzeitigen Busüberfahrt, um an gleicher Stelle die stadteinwärtige Richtungsfahrbahn der Saarstraße zu kreuzen. Die Abfahrtsrampe wird dann künftig von der Straßenbahn in beiden Richtungen befahren, der Individualverkehr fährt weiterhin stadteinwärts. Nach Querung der Albert-Schweitzer-Straße fährt die Straßenbahn auf dem Campus-Vorplatz auf eine neue Haltestelle ein. Dieser Bereich stellt sehr hohe Ansprüche einerseits in Bezug auf die Gestaltungsqualität, andererseits sind die verkehrsfunktionalen Erfordernisse zu erfüllen. Das für die MVG planende Büro steht daher in sehr engem Austausch mit dem Büro, das im Auftrag des Landes den Campusvorplatz gestalten soll. Die Verwaltung ist über den Gestaltungsbeirat für den Uni-Campus Mainz in diesen Abstimmungsprozess eingebunden.

Bezüglich des Leistungsfähigkeitsnachweises der zu kreuzenden Knotenpunkte Untere Zahlbacher Straße/Saarstraße sowie Albert-Schweitzer-Brücke ist von der MVG ein Fachbüro beauftragt worden, da auf Grund der Komplexität der Knotenpunktsgeometrie die üblichen überschlägigen Verfahren zur Leistungsfähigkeitsüberprüfung nicht hinreichend belastbar sind. Der Nachweis erfolgt von daher auf Grundlage eines detaillierten Signalplans.

Auf der Albert-Schweitzer-Brücke ist die Aufgabenstellung verkehrsplanerisch besonders anspruchsvoll wegen der Vielzahl der Verkehrsarten und Verkehrsbeziehungen (z.B. die starken Fußgängerströme) und der baulichen Zwangspunkte (Brücke, Stützmauern, Friedhofsgelände, die eine Lösung auf sehr begrenztem Raum erfordern.

- Abschnitt Universität

Die Trasse verläuft entlang des Wittichwegs auf Universitätsgelände. Dort fällt eine beträchtliche Zahl an Parkplätzen weg, die aber an anderer Stelle auf dem Universitätscampus wieder hergestellt werden kann. Die Busse entlang der Saarstraße stadteinwärts werden ebenfalls diese Trasse nutzen.

- Abschnitt FH-Erweiterungsgelände

Diese Linienführung ergab sich, nachdem die ersten drei Varianten entlang bzw. über das Campusgelände auf Grund der elektromagnetischen Unverträglichkeit zu diversen sensiblen Messeinrichtungen verworfen werden mussten.

Nach plangleicher Querung der Auffahrtsrampe von der Koblenzer Straße zur Saarstraße (stadteinwärts) und einer neuen Brücke über die Koblenzer Straße wird eine Haltestelle auf der Rückseite des in Realisierung befindlichen Busbahnsteigs für den Shuttleverkehr während des Stadionbetriebs angeordnet. Zwei weitere Haltestellen ergeben sich auf der „Plaza“ sowie am Ende der FH-Umfahrung. Die Koblenzer Straße wird nun plangleich gequert.

Aufgrund der Nähe zum bereits heute recht stark belasteten Knotenpunkt „Ackermannweg“ wird die Abteilung Verkehrswesen die Leistungsfähigkeit bzw. die Auswirkungen von querenden Straßenbahnen vertieft untersuchen.

- Abschnitt Bretzenheim Ostergraben bis Hans-Böckler-Straße

Dieser Planungsabschnitt war in seiner Lage praktisch vollständig definiert, zum einen durch die baulich freigehaltene Trasse entlang des Ostergrabens bzw. durch die Zwangsbedingungen der Bebauung in der Essenheimer Straße. Trotzdem ergab sich am Ortseingang zu Bretzenheim eine Abweichung der Trassenführung, um dort eine schutzbedürftige Baumgruppe erhalten zu können.

Ein wesentliches positives Ergebnis des Bürgerworkshopverfahrens ist die Haltestelle „Hildegard-von-Bingen-Straße“ im Bereich des Bretzenheimer Friedhofs, die auf Anregung der Bürgerschaft zusätzlich in die Planung aufgenommen wurde.

Die verkehrlich untergeordneten Querungen im Bereich Ostergraben werden mit einer so genannten „Rot-Dunkel-Schaltung“ gesichert, d.h. das Signal erscheint nur bei herannahender Straßenbahn.

Einer vertieften Leistungsfähigkeitsbetrachtung bedarf der derzeit unsignalisierte Knoten Ostergraben/Jakob-Leischner-Straße, der künftig mit einer Signalanlage auszustatten ist. Hinzu kommen konkrete Überlegungen, die heute unbefriedigende Andienung des Verwertungsbetriebes Schrohe umzugestalten, sodass dieser Knoten künftig 4 Zufahrten bekommen könnte.

Es schließt sich ein rund 300 m langer Abschnitt an, auf dem die Straßenbahn ausnahmsweise nicht auf eigenem Gleiskörper verkehrt. Die Trassenlage in dieser Engstelle wurde so optimiert, dass die Gehwege in beiden Richtungen eine maximale Breite aufweisen, gleichzeitig zwischen Bordstein und den jeweils äußeren Gleisen der Mindestabstand vorhanden ist, um Radfahrer im Straßenraum „mitschwimmen“ lassen zu können. Gleichwohl sind die Gehwege so dimensioniert, dass Radfahrer (insbesondere Kinder) auch den Gehweg benutzen dürfen („Gehweg – Radfahrer frei“).

- Abschnitt Bretzenheim Hans-Böckler-Straße bis Wilhelm-Quetsch-Straße

Nach der vorbeschriebenen Engstelle kann die Straßenbahn in Seitenlage geführt werden. In der Trassenlage wurde als Ergebnis des Bürgerworkshops ein größtmöglicher Abstand zu Schule und Kindergarten realisiert. Näher geprüft werden noch die Fußgängersicherung im Bereich der Wilhelm-Quetsch-Straße sowie geforderte Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung im südlichen Teil der Marienborner Straße. Sodann schwenkt die Trasse in den freigehaltenen Korridor in Richtung Haifa-Allee.

- Knoten Haifaallee und Querung der BAB A 60

Der derzeit recht ausufernde Knotenpunkt „Haifaallee/Im Borner Grund“ bleibt in seiner Funktionalität unverändert (gleiche Zahl von Fahrspuren und Aufstellbereichen), wird in seinen Abmessungen aber deutlich kompakter gestaltet. So entfällt z.B. der Bypass für die Busse von und in Richtung Marienborn, da dieser nach der Einkürzung und Adaption des Busliniennetzes keinen nennenswerten Nutzen mehr bringt. Auch hier wird ein qualifizierter Nachweis der Leistungsfähigkeit durch die Abteilung Verkehrswesen erbracht.

Die A 60 wird über ein neues Brückenbauwerk gequert. Dieses kann wegen eines Hochspannungsmastes baulich leider nicht mit der mittelfristig ebenfalls neu zu bauenden Straßenbrücke zusammengefasst werden. Es wird jedoch auf eine harmonische Gestaltung der beiden Bauwerke geachtet.

- Ortslage Marienborn bis Eisenbahndamm

Die Straßenbahntrasse wird nördlich der bestehenden Bebauung geführt und mündet in die LEF-Fläche zwischen Bestand und dem Neubaugebiet Ma 15. Die Trassenlage wurde dahingehend optimiert, dass einerseits der Verlust landwirtschaftlicher Flächen minimiert, andererseits genügend Abstand zur vorhandenen Bebauung eingehalten wird, um die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Lärm- und Erschütterungsschutz einhalten zu können.

Nach Kreuzung der Kardinal-von-Galen-Straße unterquert die Straßenbahn die in Dammlage verlaufende Schienenstrecke Mainz-Alzey. Im Unterführungsbereich ist eine Haltestelle angeordnet, die barrierefrei mit dem Bahnsteig der DB verbunden wird.

Auch in diesem Abschnitt führten Anregungen aus dem Bürgerworkshop zu einer zusätzlichen Haltestelle „Hinter den Wiesen“.

- Marienborner Bergweg bis Ortsrand Lerchenberg

Die Achardstraße, die das gleichnamige kleine Gewerbegebiet vom Marienborner Bergweg aus erschließt, muss mit einer Brücke über die Straßenbahntrasse geführt werden. Die Gleise queren dann bald den Marienborner Bergweg und verlaufen anschließend parallel südlich der Straße bis zum Medienzentrum rund um die Erich-Dombrowski-Straße, in die auch die Straßenbahn in Richtung Westen einschleift. Hier wird wiederum ein seit längerem frei gehaltener Korridor genutzt. Am südwestlichen Ende der Bebauung schwenkt die Trasse in Richtung L 426. Zurzeit befindet sich die Frage, ob die L 426 plangleich oder planfrei (Brückenbauwerk) gequert wird, noch in Prüfung beim hierfür zuständigen Landesbetrieb Mobilität (LBM). Nach Querung der Essenheimer Straße verlaufen die Gleise am Rande des „Spargelackers“ bis zur Hindemithstraße, wo die Trasse in eine leicht nach Süden versetzte Mittellage des Straßenraums einschwenkt.

- Lerchenberg Hindemithstraße

In der Lerchenberger Ortslage verläuft die Trasse weiterhin leicht südlich zur Straßenachse versetzt. Die nördlichen Senkrechtparkplätze können so erhalten werden. Die entfallenden Parktaschen auf der Südseite können weitreichend an anderer Stelle ersetzt werden, beispielsweise, in dem der derzeit übermäßig breite Straßenraum der Richtungsbahnen kompakter gestaltet wird. In diesem Streckenabschnitt besteht im weiteren Entwurfsprozess vertiefter Gestaltungsbedarf des Verkehrsraums und der Freiflächen. Hier ist geplant, mit den Eigentümern der Wohnanlagen Kontakt aufzunehmen, ob zu diesem Zweck Flächen getauscht oder gegebenenfalls erworben werden können. Die dargestellte Straßenplanung stellt insofern nur einen vorläufigen Stand dar, der in der Entwurfsplanung noch fortentwickelt wird.

Die Straßenbahn endet in einer Wendeschleife südlich der Hindemithstraße etwa auf Höhe des Schulzentrums.

- Barrierefreiheit und Sicherheitsaspekte

Für eine optimale Ausgestaltung der Barrierefreiheit an den Haltestellen wurde gemeinsam mit Vertretern des Arbeitskreises Barrierefreiheit eine Musterausbildung entwickelt. Hier flossen die standardisierten taktilen Leitstreifen für Blinde und Sehbehinderte gemäß dem von der Abteilung Verkehrswesen entwickelten Leitfaden ein. Ergänzt wurde das Konzept unter anderem durch zusätzliche Aufmerksamkeitsfelder, die zu den neuerdings verwendeten akustischen Informationseinrichtungen an den Informationstafeln hinleiten.

Auch im Haltestellenumfeld wird auf eine einheitliche Gestaltung geachtet, damit die Zielgruppe wiederkehrende und merkbare Orientierungselemente auffindet. Besonderes Augenmerk auf eine optimale Gestaltung wird an der Haltestelle „Hindemithstraße“ in Lerchenberg gelegt. Hier befindet sich die Elisabeth-Dicke-Blindenschule in unmittelbarer Nachbarschaft.

Auch in Bezug auf sichere Querungen der Bahntrasse werden die aktuellen Standards angewendet. An untergeordneten Kreuzungsstellen werden so genannte „Z“-Überwege eingerichtet. Diese sind so konzipiert, dass Fußgänger stets in Richtung einer sich möglicherweise annähernden Bahn blicken und diese so besser wahrnehmen.

An stärker frequentierten Querungsstellen oder an signalisierten Kreuzungen und Einmündungen werden höherwertige Sicherungen wie z.B. Fußgängerschutzanlagen vorgesehen.

Weiterhin werden die Belange der Radfahrer beachtet, sofern sie von der Straßenbahnplanung tangiert sind. Die Planungen werden mit dem Radverkehrsbeauftragten der Stadt Mainz eng abgestimmt und die aktuellen Regelwerke angewendet.

Fazit:

Der Vorplanungsstand stellt den Abschluss des Variantenvergleichs und damit die Vorzugsvariante dar, der nun in der sich anschließenden Entwurfsplanung vertieft werden soll. Die Verwaltung bittet die städtischen Gremien, diesen Planungsstand

zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und die Bearbeitung der nächsten Leistungsphasen (3,4) gem. HOAI zu befürworten.

Weitere Verfahrensschritte

Auf Grundlage des Vorplanungsergebnisses und der gewählten Vorzugsvariante erarbeitet das beauftragte Planungsbüro die Entwurfsplanung, in der alle maßgeblichen Parameter des Streckenverlaufs in Lage und Höhe verbindlich festgelegt werden. Diese dient auch wesentlich zur Erstellung der Genehmigungsplanung, die unter anderem als zentralen Bestandteil den Grunderwerbsplan beinhaltet. Der Abschluss dieser beiden Leistungsphasen ist bis Ende des Jahres 2011 vorgesehen. Wie bisher auch, sollen den tangierten städtischen Fachämtern wesentliche Entwicklungsstände in so genannten „Ämterroutinen“ vorgestellt und diskutiert werden.

Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung bildet die Grundlage zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ab Anfang 2012. Wie bereits angesprochen, wird die Stadt im Rahmen der TÖB-Beteiligung des Planfeststellungsverfahrens etwa im 2.Quartal 2012 zur Stellungnahme aufgefordert. Die Verwaltung wird dann den städtischen Gremien einen Beschlussvorschlag über die zusammengefasste Stellungnahme der städtischen Fachämter vorlegen.

Es ist darüber hinaus bei Bedarf vorgesehen, fortgeschriebene Planungsstände zu Knotenpunkten oder Teilabschnitten sowie stadtgestalterische Aspekte in den jeweiligen Fachausschüssen zu präsentieren und zur Diskussion zu stellen.

3. Alternativen

keine

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen der Beschlussfassung: keine

5. Ausgaben/Finanzierung

- a) einmalige Ausgaben
- b) laufende Ausgaben einschl. Folgekosten (z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst)

zu a.) keine

zu b.) keine

Finanzielle Auswirkungen:

ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)
 nein