

Beschlussvorlage für Ausschüsse



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0025/2012
Amt/Aktenzeichen Dezernat V/68	Datum 22.12.2011	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 10.01.2012			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Park- und Verkehrsausschuss	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	26.01.2012	Ö

<p>Betreff: Erweiterung des Straßenbahnnetzes vom Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg hier: Abschluss der Entwurfs- und Genehmigungsplanung; Kenntnisnahme der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens</p>
<p>Mainz, 23.12.2011 gez. Eder Katrin Eder Beigeordnete</p>

Beschlussvorschlag:

Der **Park- und Verkehrsausschuss**/der **Bau- und Sanierungsausschuss**/die **Ortsbeiräte Hartenberg-Münchfeld/Bretzenheim/Marienborn/Lerchenberg** nehmen den Stand der Planungen zur Straßenbahnerweiterung für die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens zur Kenntnis.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Beim Auftakt zu den Planungsvorbereitungen der Mainzelbahn hatte die Mainzer Verkehrsgesellschaft betont, das Verfahren offen, transparent und unter weitestmöglicher Einbeziehung der städtischen Gremien sowie der Öffentlichkeit durchzuführen. Seitdem haben zahlreiche Veranstaltungen stattgefunden, in denen die Politik und die Bevölkerung über die Entwicklung der Planungen informiert wurde. So fanden beispielsweise bislang vier Bürgerworkshoprunden in den Stadtteilen statt (eine fünfte ist für Mitte Januar 2012 terminiert). Die Ergebnisse der Workshops 2010/2011 wurden Mitte Mai 2011 in einer Sondersitzung dem Park- und Verkehrsausschusses und den betroffenen Ortsbeiräten vorgestellt. Mitte Juni erfolgte dann eine zustimmende Kenntnisnahme des Park- und Verkehrsausschusses zu der abgeschlossenen Vorplanung (Leistungsphase 2 HOAI), in der die Lage und der Höhenverlauf der Straßenbahntrasse festgelegt wurden.

In den darauffolgenden Monaten hatte das Planungsbüro Mailänder Consult (MIC) die verkehrsplanerischen Aspekte weiter vertieft und verfeinert. Parallel dazu erteilte die MVG eine Auftragserweiterung an die Architektur- und Städtebauabteilung von MIC, um Gestaltungsvorschläge und Varianten für die so genannten „Kunstbauwerke“ (z. B. Brücken, Unterführungen, Rampen, Stützwände etc.) zu erarbeiten. Eine erste Sammlung von Ideen für Gestaltungsleitlinien wurde den städtischen Gremien am 01.12.2011 vorgestellt.

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft beabsichtigt nun gemäß dem Zeitplan, Ende Januar 2012 das Planfeststellungsverfahren einzuleiten, mit dem Baurecht und somit die Voraussetzungen geschaffen werden, konkret den Zuschussantrag bei Bund und Land stellen zu können. Das Planfeststellungsverfahren wird vom Landesbetrieb Mobilität als zuständige Behörde durchgeführt. Gemäß dem Verwaltungsverfahrensgesetz werden im Rahmen des Verfahrens alle Träger öffentlicher Belange (TÖB) zur Stellungnahme aufgefordert und die Pläne zur Einsichtnahme für Jedermann öffentlich ausgelegt. Auch die Stadt Mainz wird sich zu den vorgelegten Planungen als TÖB nochmals äußern, wobei auf Grund der sehr engen Abstimmung der Planung zwischen MVG und Stadt eine sehr weitreichende Zustimmung der beteiligten städtischen Ämter zu erwarten ist. Gleichwohl sei betont, dass bis zur Aufforderung zur Stellungnahme (voraussichtlich im Frühsommer 2012) noch ergänzende Anregungen und/oder Bedenken geäußert werden könnten, die anschließend abzuwägen und gegebenenfalls einzuarbeiten wären.

Vor diesem Hintergrund möchte die Verwaltung den zuständigen Ausschüssen und den tangierten Ortsbeiräten den zur Planfeststellung einzureichenden Planungsstand vorstellen. Es ist festzuhalten, dass sich gegenüber dem im Mai bzw. Juni präsentierten Vorplanungsstand, der ja bereits weitreichende Zustimmung erfahren hat, keine grundsätzlichen Änderungen ergeben haben. Daher wird nachfolgend vorrangig auf die Bereiche eingegangen, die seinerzeit auf Grund ausstehender Rückmeldungen von dritter Seite planerisch noch nicht abschließend ausgearbeitet werden konnten oder bei denen sich im Planungsprozess der vergangenen Monate noch neue Erkenntnisse bzw. Optimierungsmöglichkeiten ergeben hatten.

Ergänzend dazu sei angemerkt, dass ein überarbeiteter Zwischenstand der Gestaltungsleitlinien, der die Hinweise und Anregungen aus der vorangegangenen Sitzung aufgreift, mündlich vorgetragen wird. Im Weiteren werden diese Aspekte -wie vereinbart- auch in den kommenden Sitzungen des Planungs- und Gestaltungsbeirats behandelt.

2. Lösung

An folgenden Stellen haben sich in Bezug auf die verkehrlichen Aspekte gegenüber dem Vorplanungsstand noch erwähnenswerte Änderungen bzw. Überarbeitungen ergeben:

- Knotenpunkt Albert-Schweitzer-Straße/Saarstraße (Bereich Campus-Vorplatz)

In der Vorplanung wurden in der von Westen auf die Brücke zuführende Rampe lediglich zwei Fahrspuren (Rechts- bzw. Linksabbieger) vorgesehen. Die Busse in Richtung Innenstadt hätten dann auf der IV-Fahrspur mitfahren müssen. Hierdurch ergab sich in einer vertieften Leistungsfähigkeitsuntersuchung eine spürbare Verschlechterung der Verkehrsqualität an dem bereits heute stark belasteten Knotenpunkt. Dies konnte behoben werden, indem die heute bereits vorhandene separate Busspur weiter eingeplant wird, sodass seitens des externen Gutachters eine gleichwertige Qualität der Verkehrsabläufe attestiert konnte.

Eine weitere Verbesserung wurde für den Fußgängerverkehr erzielt. Es erfolgte eine Abänderung der ehemals sehr spitzwinkligen Fußgängerführung zwischen Brückenquerung und Campusvorplatz auf einen rechten Winkel, d.h. kurze Wege und als Nebeneffekt eine weitere Leistungsfähigkeitssteigerung durch kürzere Räumwege nach den Fußgängergrünphasen. Bewerkstelligt wurde dies durch Einplanung einer verlängerten Stützwand, mit der ein vorgezogener Aufstellbereich für Fußgänger realisiert werden konnte.

Abgerundet wurden die Überarbeitungen mit einer optimierten Radfahrerführung über den Knotenpunkt hinweg.

- Behelfszufahrt von Saarstraße/Universitätsgelände und Ersatzparkplätze östlich der Zufahrtsrampe Koblenzer Straße => Saarstraße

Eine geringfügige Modifikation ergab sich bei der Behelfszufahrt Saarstraße/Universitätsgelände, die für Baustellenverkehr und bei Fußballspielen temporär geöffnet werden kann, durch das Erfordernis einer Schrankenanlage und der Einschleifung des Busverkehrs auf die stadteinwärts führende, befestigte Straßenbahntrasse.

Östlich der Auffahrtsrampe von der Koblenzer Straße auf die Saarstraße kann bei Bedarf eine brach liegende Fläche genutzt werden, um Stellplätze, die entlang des Wittichweges auf Universitätsgelände durch die Straßenbahntrasse entfallen, zu ersetzen, sofern bis zur Realisierung der Straßenbahntrasse kein eingriffsnäherer Ersatzstandort gefunden wird. Die Abstimmungen zur konkreten Festlegung nimmt die MVG

mit den zuständigen Dienststellen der Universitätsverwaltung vor.

- Hochschulerweiterungsgelände/Baugebiet B 158

Die Bahnsteiganlage an der Haltestelle „Stadion Mainz 05“ (zwischen der geplanten Brücke über die Saarstraße und der bestehenden Brücke Koblenzer Straße gelegen) wurde modifiziert und bietet nun in beiden Richtungen eine reguläre Ein- und Ausstiegsmöglichkeit. Die Lage der Straßenbahntrasse durch das eigentliche Hochschulerweiterungsgelände bleibt gegenüber der Vorplanung zwar unverändert, allerdings ergaben sich in Gesprächen und Verhandlungen mit dem LBB unter anderem Modifikationen der Fußwegeachsen. Auf diese Änderungen wird in einer separaten Beschlussvorlage des Stadtplanungsamtes im Detail eingegangen.

Abschließend ist in diesem Bereich jedoch noch zu erwähnen, dass die ursprünglich geradlinig angedachte Wirtschaftswegeverbindung westlich der Koblenzer Straße wegen der zu berücksichtigenden Höhenlage der Römersteine verschoben werden muss. Nachteile oder größere Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr sowie den Fußgänger- und Radverkehr ergeben sich dadurch nicht.

- Bereich zwischen Koblenzer Straße und Friedhof Bretzenheim

Nördlich des Bretzenheimer Friedhofs wurde die endgültige Lage der Straßenbahnwendeschleife fixiert.

Weiterhin wurde gegenüber der Vorplanung eine verbesserte Anbindung des Verbindungswegs nördlich des Friedhofs erreicht. Auch die fußläufige Verbindung in Verlängerung des Ostergrabens an den bestehenden Gehweg im Bereich Koblenzer Straße/Einmündung Ackermannweg wurde optimiert.

- Bereich Am Ostergraben

Die westlich der Straße Am Ostergraben einmündenden Erschließungsstraßen werden mit einer so genannten „Rot-Dunkel-Signalschaltung“ gegenüber der Straßenbahn gesichert. Hiervon profitieren auch querende Fußgänger, insbesondere an der Haltestelle „Hildegard-v.-Bingen-Straße“.

- Bereich Marienborner Straße

Entlang des geradlinig verlaufenden Abschnitts der Marienborner Straße konnte das Anliegen aus dem Bürgerworkshop hinsichtlich Maßnahmen zur Geschwindigkeitsdämpfung planerisch berücksichtigt werden. Auf der Ostseite werden neben einem „Z-Überweg“ zwei weitere Ausbuchtungen mit der Option einer Baumpflanzung eingerichtet. Sie greifen damit baulich und straßenraumgestalterisch die bestehende Situation in Richtung Ortsmitte auf. Auf der Westseite der Fahrbahn ist dies wegen vorhandener Leitungen so nicht möglich. Um aber trotzdem die gewünschte Gliederung des Straßenraums mit einer alternierenden Verkehrsführung zu erreichen, wer-

den mittels Markierung korrespondierende Parkbuchten vorgesehen.

Noch ein weiterer Kritikpunkt aus den Bürgerworkshopterminen konnte behoben werden: Die ursprünglich als „Z-Überweg“ vorgesehene Querung der Straßenbahntrasse in Richtung Wilhelm-Quetsch-Straße wird nunmehr signalisiert, weil die gleichnamige Haltestelle direkt an diese Querungsstelle verschoben wurde.

- Knoten Haifa Allee

Am Knotenpunkt Haifa Allee wurde die Führung des Fußgänger- und Radverkehrs von Marienborn aus kommend in Richtung Gutenberg-Center/Koblenzer Straße verbessert. Es besteht nun die Möglichkeit, schon auf Höhe des Autohauses die K 2 zu queren, wodurch Umwege entfallen.

Marienborner Ortslage

Östlich der Straßenbahntrasse wird bis zur Wiesenstraße ein 3,00 m breiter Rettungsweg als „Grasweg“ (Schotterrasen) eingerichtet.

Der „Z-Überweg“ in Verlängerung der Wiesenstraße erhält eine Sicherung mittels Umlaufsperrung („Drängelgitter“), die im Bedarfsfall als Behelfs- und Notüberfahrt zum Baugebiet Ma15 demontierbar ist.

- Bahnhof Marienborn

Die angestrebte barrierefreie Verbindung zwischen der DB-Station und der Straßenbahnhaltestelle wurde in mehreren Stufen optimiert. Nachdem gegenüber der Vorplanung eine Verbindungsrampe anstatt in gerader Linienführung zunächst als Bauwerk mit zweimaligem Richtungswechsel angedacht war, wird nunmehr eine Lösung zur Ausführung kommen, die die topographischen Gegebenheiten und die bestehende Zuwegung zum Bahnsteig parallel zur Achardstraße optimal ausnutzt. So werden einerseits die Entwicklungslängen und damit die Baukosten minimiert und andererseits ein komplexes Bauwerk mit problematischen optischen Auswirkungen auf die Umgebungssituation vermieden.

Eine zwischenzeitlich ebenfalls diskutierte Aufzugslösung wird derzeit aktiv nicht weiterverfolgt, da diese wegen unzureichender sozialer Kontrolle, Störungsanfälligkeit sowie dauerhaft höherer Unterhaltungskosten weder seitens der Stadtverwaltung noch der Behindertenvertretung favorisiert wurde.

- Marienborner Bergweg und Erich-Dombrowski-Straße (Ma 30)

Analog zu den bereits beschriebenen Situationen erhält auch die Fußgänger- und Radfahrerquerung entlang des Marienborner Bergwegs eine adäquate Sicherung mit Umlaufsperrung.

Entlang der Trasse werden Wirtschafts- und Wendewege vorgesehen, die im Bedarfsfall auch den Rettungsdiensten dienen können.

Im Bereich der noch nicht endausgebauten Sophie-Christ-Straße ergab sich durch die Planung die Situation, dass der Straßenanschluss zur Erich-Dombrowski-Straße bereits in die Böschung zur Straßenbahnbrücke über die L 426 hineingereicht hätte. Mit einer gegenüber dem Bebauungsplan leicht verschobenen Abkröpfung der Straße kann eine planerisch ungünstige Anhebung der Straßengradiente, die plangleich über Straßenbahntrasse geführt werden muss, vermieden werden.

- Bereich Lerchenberg „Spargelacker“

Auch hier entsteht ein trassenparalleler Rettungsweg östlich der Trasse, den Fußgänger und Radfahrer benutzen können, für den motorisierten Verkehr mittels Sperrpfosten allerdings unzugänglich gemacht wird.

- Bereich Hindemithstraße

Die ehemals leicht mäandrierende Straßenführung der südlichen Fahrbahn wird zu Gunsten einer klaren Straßenraumgestaltung „geglättet“ und der Gehwegrand geringfügig (15 cm) nach Süden versetzt. Es entsteht damit eine Straßenfläche mit 6,00 m Breite, die vorläufig Möglichkeiten zur Einrichtung von Längsparkplätzen zur Kompensation des entfallenden Parkraums auf dem Mittelstreifen bietet. Andererseits können aber auch alle Optionen für eine zukunftsgerichtete Umgestaltung des Einkaufszentrums im Rahmen der „Sozialen Stadt“ offen gehalten werden: Es besteht hierdurch die Möglichkeit, den gesamten Durchgangsverkehr zwischen Brucknerstraße und der Straßenbahnwendeschleife (Übergang der Hindemithstraße in Beidrichungsverkehr) bei Bedarf auf die Südfahrbahn zu legen, sodass maximale Entwicklungschancen für die Umgestaltung der Flächen zwischen Einkaufszentrum und Straßenbahntrasse offengehalten werden. Dazu müssen lediglich im Bereich der Endhaltestelle in begrenztem Umfang Flächen in Anspruch genommen werden, die derzeit nicht als Verkehrsfläche ausgewiesen sind.

Die ursprünglich als „Z-Überweg“ vorgesehene Querung im Bereich des Einkaufszentrums wird im diesem Zuge signalisiert und mit akustischen Signalen ausgestattet, was in Bezug auf die besonderen Bedürfnisse der Blinden und Sehbehinderten (Elisabeth-Dicke-Schule) von Vorteil ist.

Fazit:

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Vorplanung in der planerischen Vertiefung der vergangenen Monate bestätigt wurde und keiner grundsätzlichen Änderung bedurfte. Die dargestellten Abweichungen stellen praktisch durchweg Verbesserungen bzw. Optimierungen der vorhandenen Ansätze dar. Vor diesem Hintergrund bittet die Verwaltung die städtischen Gremien, den Stand der Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphase 3 und 4), der in das Planfeststellungsverfahren eingebracht wird, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

3. Weitere Verfahrensschritte

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

Entscheidendes Ergebnis der Planfeststellung ist die Schaffung des Baurechts. Wesentlicher Aspekt ist weiterhin die Regelung der Inanspruchnahme von Grundstücken. Insofern muss die Planung in diesem Stadium einerseits alle bau-, fach- und sicherheitstechnischen Anforderungen erfüllen und im Hinblick auf die hierfür erforderlichen Flächen belastbar sein. Für die Stellung des Zuschussantrags sollten zudem alle kostenrelevanten Aspekte hinreichend genau beleuchtet worden sein.

Alle nicht planfeststellungs- und zuschussrelevanten Aspekte können auch noch während des Verfahrens oder im Anschluss während der Ausführungsplanung vertieft werden. Dies betrifft nicht zuletzt die Fragen der Gestaltung. Die mit dieser Aufgabenstellung beauftragte Abteilung des Büros Mailänder Consult wird den aktuellen Stand der internen Überlegungen in der Sitzung am 26.01.2012 mündlich vortragen. Sodann wird, wie bereits in der vorangegangenen Sitzung zugesagt, im Planungs- und Gestaltungsbeirat dieses Thema aufgegriffen und vertieft diskutiert.

Die nächste formale Beteiligung der städtischen Gremien erfolgt wie angekündigt im Rahmen der TÖB-Beteiligung der Stadt Mainz (voraussichtlich Frühsommer 2012), bei der die Verwaltung die zusammengefasste Stellungnahme der betroffenen städtischen Dienststellen zur Beratung vorlegen wird.

Ebenfalls bereits mehrfach angesprochen, werden die städtischen Gremien nach erfolgtem Planfeststellungsbeschluss und Vorliegen der Zuschussbewilligung (frühestens Anfang 2013) noch einmal um ein abschließendes Votum hinsichtlich der Realisierung des Straßenbahnprojektes gebeten.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

keine

Finanzielle Auswirkungen:

[] ja, Stellungnahme des Amtes 20 (Anlage 1)

[X] nein