

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich
Amt/Aktenzeichen 61/68

Drucksache Nr. 1446/2013/1
Datum 15.10.2013
TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 01.10.2013

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Park- und Verkehrsausschuss	Vorberatung	23.10.2013	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	23.10.2013	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	23.10.2013	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	23.10.2013	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	23.10.2013	Ö
Stadtrat	Entscheidung	30.10.2013	Ö

Betreff:
Erweiterung des Straßenbahnnetzes von Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg
hier: Beschlussfassung der Stadt Mainz über die Realisierung des Vorhabens

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 15.10.2013

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz,

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die Ortsbeiräte Hartenberg-Münchfeld, Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg nehmen zur Kenntnis/der **Stadtvorstand** und der **Park- und Verkehrsausschuss** emp-

fehlen/der **Stadtrat** beschließt, der geplanten Erweiterung des Straßenbahnnetzes von Hauptbahnhof-West nach Mainz-Lerchenberg zuzustimmen.

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt:

Im Frühjahr 2010 erfolgte auf Grundlage der Ergebnisse einer im Jahr 2008 beschlossenen Machbarkeitsstudie der Startschuss für die planerischen Vorbereitungen einer Straßenbahnverlängerung vom Mainzer Hauptbahnhof bis nach Lerchenberg. In den seitdem vergangenen dreieinhalb Jahren wurden in einem beispielhaften Verfahren alle formalen äußeren Voraussetzungen geschaffen. Die betroffenen Ortsbeiräte und Ausschüsse waren hier kontinuierlich beteiligt. Dies erfolgte als Zusage der Stadtspitze, die zugesichert hatte, dass die städtischen Gremien bei allen wesentlichen planerischen Zwischenetappen Gelegenheit haben sollen, „Grünes Licht“ für die weiteren Planungsschritte zu geben.

Die Historie sei im Folgenden noch einmal kurz zusammengefasst:

März 2010 Erste Information des Stadtvorstands und der städtischen Gremien

21.04.2010 Bürgerversammlung der Stadt Mainz

05.05.2010 Grundsatzbeschluss des Mainzer Stadtrats

14.06.2011 Gremieninformation zur Vorplanung

01.12.2011 Gremieninformation zu Gestaltungsfragen der Mainzelbahn

26.01. 2012 Gremieninformation zum Planfeststellungsentwurf

09.05.2012 Stadtratsbeschluss zur Abstimmung der Stellungnahme im Beteiligungsverfahren

Träger öffentlicher Belange (TÖB)

13.12.2012 Erörterungstermin der Planfeststellungsbehörde

Die vorgenannten Beschlüsse und Kenntnisnahmen erfolgten nahezu ausnahmslos ohne Gegenstimmen.

Parallel dazu erfolgten in den Jahren 2011 und 2012 Bürgerworkshops mit insgesamt jeweils 6 Sitzungsterminen in den Stadtteilen Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg. Hierbei wurde unter Einbeziehung der Ortsbeiräte sowie engagierten Bürgerinnen und Bürgern eine Optimierung der Planung erzielt, die in einem weitreichenden Konsens mündete.

Darüber hinaus hatte sich der Planungs- und Gestaltungsbeirat intensiv mit den visuellen Auswirkungen der Mainzelbahn befasst. Hieraus entstand ein Gestaltungshandbuch, das als Referenz für die Ausführungsplanung dient (siehe Anlage).

Am 30.08.2013 hat der Landesbetrieb Mobilität in Speyer den Planfeststellungsbeschluss gefasst. In der Gesamtabwägung kommt die Behörde zu dem Ergebnis, „dass die vorgelegte Planung als ausgewogen einzustufen ist und die mit ihr verfolgten Ziele erreicht werden können. Nach einer Gesamtabwägung aller durch das Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange wird dem Antrag der Vorhabenträgerin auf den Neubau der Mainzelbahn (...) entsprochen.“ Die Planfeststellungsbehörde stellte in diesem Zusammenhang fest, dass die gewählte Trassenführung unter Einbeziehung aller Aspekte und deren Gewichtung untereinander die beste Lösung darstelle. Im Ergebnis sei die Bewältigung aller entscheidungserheblichen Konflikte festzustellen. Dabei wurde unter anderem auch den Belangen des Max-Planck-Instituts, das im Verfahren gegenüber der ursprünglichen Trassenführung Bedenken angemeldet hatte, ausreichend Rechnung getragen.

2. Lösung:

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) ist Bauherr für die Mainzelbahn und betreibt die erforderlichen Verfahren. Dies betrifft das Baurecht in Form des Planfeststellungsverfahrens und, als entscheidenden Baustein für die Finanzierung, den Förderantrag bei Bund und Land für die Bezuschussung. Voraussetzung für den Bau der Straßenbahnstrecke zum Lerchenberg sind deshalb neben dem Beschluss des MVG Aufsichtsrates Beschlüsse des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Stadtwerke Mainz AG, die die Finanzierung des Eigenanteils der Zuschussmaßnahme sicherstellen und die betriebswirtschaftlichen Auswirkungen auf MVG und Stadtwerke Mainz AG verantworten müssen. Beide Aufsichtsräte werden sich in einer Sondersitzung am 22. Oktober 2013 und damit rechtzeitig vor den Beratungen in den städtischen Gremien mit dem Straßenbahnausbau beschäftigen. In diesen Gremien werden die wirtschaftlichen Auswirkungen und die finanziellen Rahmenbedingungen detailliert dargestellt und hierauf aufbauend eine unternehmensinterne Entscheidung herbeigeführt. Voraussetzung für die Realisierung der Straßenbahntrasse ist die Aufnahme in das GVFG Bundesförderprogramm als Zuschussmaßnahme mit einer entsprechenden Förderung durch Bund und Land. Der formelle Förderbescheid liegt der MVG zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch nicht vor, es gibt aber auf der Fachebene und aus dem Bundesverkehrsministerium eindeutige Hinweise, dass die angestrebte Förderung erfolgen wird. Diese formellen Förderbausteine sind Voraussetzung für die Realisierung des Vorhabens.

Die Durchsicht des Planfeststellungsbeschlusses seitens der städtischen Dienststellen ergab, dass alle im TÖB-Verfahren sowie im Erörterungstermin vorgebrachten grundsätzlichen Anliegen hinreichend berücksichtigt wurden. Darüber hinaus hatte die Mainzer Verkehrsgesellschaft zugesichert, verschiedene nicht planfeststellungsrelevante Hinweise in die Ausführungsplanung einfließen zu lassen.

Gegenüber dem Planfeststellungsentwurf haben sich neben einigen wenigen kleinteiligen Überarbeitungen lediglich an folgenden Stellen größere Änderungen ergeben:

- Ersatz für die entfallenden Parkplätze am Wittichweg.

Diese Stellplätze werden nun am westlichen Ende des Wittichwegs in einer neuen Parkplatzanlage mit 211 Parkständen wieder zur Verfügung gestellt. Da diese Maßnahme auf Gelände und Zuständigkeit der Landesbauverwaltung erfolgt, ist dies hier nur nachrichtlich erwähnt.

- Ersatz für bauordnungsrechtlich notwendige Stellplätze in der Hindemithstraße

Für das im Jahr 1968 genehmigte Bauvorhaben Hindemithstraße 39 wurden die nachzuweisenden Stellplätze seinerzeit in der Mittellage der Hindemithstraße angeordnet und dem Bauobjekt eigentumsrechtlich zugeordnet. Da wegen der Straßenbahntrasse die südlichen Stellplätze entfallen, werden diese in Schrägaufstellung beidseits der nördlichen Fahrbahn der Hindemithstraße hergestellt. Weitere Ersatzstellplätze werden auf einem Teil der Freifläche nordöstlich der Hindemithstraße („Spargelacker“) errichtet. Die Änderungen können dem beiliegenden Plan (blaue Kennzeichnung) entnommen werden.

- Ersatzstandort für Skateranlage in Mainz-Bretzenheim

Wie bekannt, muss die vorhandene Skateranlage zwischen Mercedesstraße und Real-Parkplatz verlegt werden, da hier die Trasse verläuft. Hierzu sagt der Planfeststellungsbeschluss aus, dass die Skateranlage in Absprache mit dem Amt für Jugend und Familie und dem Grünamt der Landeshauptstadt Mainz auf Kosten der Vorhabenträgerin an einem adäquaten Ersatzstandort ersetzt wird.

Die diesbezügliche Suche ist derzeit jedoch noch nicht abgeschlossen, sodass der Standort noch offen ist.

Es sei noch einmal daran erinnert, dass mit einer Verlängerung der Straßenbahntrasse neben dem allgemein angestrebten Ziel einer Verkehrsverlagerung vom Individualverkehr auf den ÖPNV zwei wichtige gesetzliche Aufträge verfolgt werden können:

- Hinsichtlich der im Behindertengleichstellungsgesetz festgeschriebenen Barrierefreiheit eröffnet die Straßenbahntrasse einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung gleichwertiger Benutzungsvoraussetzungen im ÖPNV, die bis 2022 flächendeckend vorzusehen sind. Sämtliche Haltestellen werden nach den aktuellen Standards gebaut, d.h. es werden Hochborde eingebaut, die ein niveaugleiches Ein- und Aussteigen ermöglichen. Weiterhin werden taktile Leitelemente zum Auffinden der Haltestelleneinstiegsbereiche vorgesehen. Darüber hinaus hat die Planfeststellungsbehörde auch akustische Signale an den Querungsstellen im Haltestellenbereich festgelegt.

Durch die Mainzelbahn wurde indirekt ein weiteres wichtiges Anliegen der Behindertenvertretungen angestoßen: Die barrierefreie Querung der Saarstraße über die Brücke Friedrich-v.-Pfeiffer-Weg wird zwar nicht durch die konkreten Maßnahmen im Zuge der Mainzelbahn bewerkstelligt, gleichwohl hat die Diskussion hierüber dazu beigetragen, dass die Planungen diesbezügliche Maßnahmen offen halten. Die Verkehrsverwaltung wird den städtischen Gremien eine Betrachtung möglicher Lösungsvarianten in Kürze vorstellen.

- Weiterhin leistet die Mainzelbahn einen spürbaren Beitrag bei der Erstellung und Fortschreibung des Luftreinhalteplans. Sie stellt eine derjenigen Maßnahmen dar, die die Stadt Mainz als Argument zur Abwehr von Auflagen bzw. Strafzahlungen verwendet.

Daneben ist zu erwähnen, dass mit der Realisierung der Straßenbahntrasse eine für die Stadt kostenneutrale Neugestaltung verschiedener Verkehrsknotenpunkte sowie die Grunderneuerung betroffener Straßenzüge verbunden ist.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass der vorbildlich durchgeführte Planungsprozess bislang sämtliche Entscheidungen auf den inneren und äußeren Ebenen positiv beeinflusst hat. Die Offenlage des Planfeststellungsbeschlusses endete am 23.09.2013. Klagen können danach maximal innerhalb eines Monats eingereicht werden, bzw. für die bisherigen Einwender sogar nur bis zum 7.10.2013.

Bei der Beschlussfassung des Stadtrates am 30.10.2013 ist also absehbar, ob entweder gar keine Klagen eingegangen sind und somit formal Rechtssicherheit für den Bau der Trasse besteht oder ob alle Klagen in ihrer Gesamtheit vorliegen und in ihrer Wirkung auf das Gesamtvorhaben seitens der MVG bewertet werden können.

Auf Grund der intensiven Vorarbeit und einer umfangreichen Bürgerbeteiligung ist die Wahrscheinlichkeit einer Klage gegen den Planfeststellungsbeschluss aus Sicht der Verwaltung und der MVG sehr gering.

Zudem hätte eine Klage keine aufschiebende Wirkung für den Bau der Straßenbahntrasse.

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung den städtischen Gremien, dem Bau der Mainzelbahn zuzustimmen.

Weitere Verfahrensschritte

Den zustimmenden Beschluss der Gremien der MVG und ihres Gesellschafters SWM AG sowie des Mainzer Stadtrats vorausgesetzt, sollen die Ausschreibungen Anfang November 2013 auf den Weg gebracht werden. Die Erstellung der Ausführungsplanung läuft aktuell auf Hochtouren. Die Verwaltung wird die technischen Details zeitnah prüfen und freigeben.

Sodann sind im Januar und Februar 2014 vor Beginn der Brutperiode die notwendigen Rodungsarbeiten vorgesehen. Der Baubeginn mit erstem Spatenstich könnte dann im April /Mai 2014 erfolgen. Bei störungsfreiem Ablauf der Baumaßnahmen geht die Mainzelbahn 2016/2017 in Betrieb.

3. Alternativen

Der öffentliche Personennahverkehr in der Stadt Mainz ist von einer positiven Entwicklung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren geprägt. Während 2001 noch 43,5 Mio. Fahrgäste Busse und Bahnen der MVG benutzt haben, waren es im vergangenen Jahr schon 50,8 Mio. Fahrgäste. Zwischen Hauptbahnhof West und Universität sind heute am Werktag fahrplanmäßig über 1.200 Busse unterwegs. Bei einem Verzicht auf den Straßenbahnausbau müsste der weiter zu erwartende Fahrgastzuwachs in den nächsten Jahren ausschließlich durch eine Erweiterung im Busbereich getragen

werden, auf den Attraktivitätszuwachs durch das Verkehrsmittel Straßenbahn auf der städtebaulichen Entwicklungsachse würde verzichtet.

Insofern würde die Ablehnung der Maßnahme bedeuten, dass der öffentliche Nahverkehr in der Stadt Mainz für Jahrzehnte keine nennenswerten Impulse erhielte. Dies würde ein gesellschaftspolitisch negatives Signal in Bezug auf die langfristigen Mobilitätsperspektiven der Stadt Mainz setzen.

Die MVG hat zudem in den letzten Jahren immer wieder darauf hingewiesen, dass der Straßenbahnbetrieb in seiner heutigen Form dauerhaft nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Der Ausbau stellt insofern nach den erheblichen Investitionen in Strecke und Fahrzeugen in den letzten Jahren den wesentlichen Baustein zur langfristigen Sicherung des Straßenbahnbetriebes in Mainz insgesamt dar.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Auswirkungen der Beschlussfassung: keine

5. Finanzielle Auswirkungen

Es ergeben sich Auswirkungen durch den An – und Verkauf von Grundstücken (Ausgaben: 749.507,50 Euro sowie ca. 52.465,54 Euro Nebenkosten Einnahmen: 2.504.605,51 Euro aus dem Verkauf sowie 188.095,37 als Entschädigungspauschale)

Diese sind in einer gesonderten Vorlage zusammengestellt und erfasst. Wir verweisen hierzu auf die Vorlage mit der Nummer 1254/2013.

Zu allen Fragen der Wirtschaftlichkeit und Finanzierung erfolgt ausführliche Berichterstattung und Information in den zuständigen Organen der MVG, Stadtwerke Mainz AG und der ZBM.