

| Hinweise, Bedenken und Anregungen der Workshopteilnehmer | Berücksichtigung im Planungsprozess |
|--|---|
| Übergeordnete Aufgaben: | |
| „Aufwertung von Marienborn mit einem zukunftsfähigen und attraktiven Straßenbahnsystem“ | ist durch die im Beteiligungsverfahren entwickelten Lösungen gesichert |
| „Barrierefreier ÖPNV (Haltestellen, Umfeld, Bahn) für Alt und Jung“ | Blindenleitsystem und Barrierefreiheit sind Grundanforderungen, die in der Detailplanung Berücksichtigung finden. Hierzu kann in einer späteren Projektphase informiert werden. |
| „Wirtschaftlichkeit beachten“ | Grundforderung des Projekts, Voraussetzung für Förderung |
| „Kommunikation mit den Bürgern im Prozess“ | wird im weiteren Verfahren berücksichtigt |
| Allgemeines/Rahmenbedingungen: | |
| „Zukunftsorientierung: Was sind die Anforderungen der Zukunft?“ | Gerade vor dem Hintergrund begrenzter Ressourcen und wachsender Kosten für Mobilität ist die Straßenbahn ein zukunftsfähiges Konzept |
| „soziale Aspekte: Bürger verlieren ihr Haus/Land“ | Eingriffe in Wohneigentum werden vermieden, Eingriffe in landwirtschaftliche Flächen in Abwägung mit weiteren Bewertungsfaktoren (Lärm, etc.) minimiert. |
| „Lärmbelastung der Anwohner Al-Marienborn + Neubaugebiet, welcher Lärmschutz?“ | Die vorgeschlagene Trassenführung ca. mittig in der Schutzzone minimiert die Lärmbelastungen für Altbestand und Neubaugebiet. Inwieweit Schutzmaßnahmen erforderlich sind, wird im Rahmen des Schallschutzgutachtens geklärt. |
| „Ist die Führung durch den Landschaftsschutzstreifen mit den Auflagen als Schutzzone vereinbar?“ | Im Bebauungsplan wird auf die Trassenführung in der Schutzzone hingewiesen. Inwieweit dies mit der Funktion der Schutzzone verträglich ist bzw. ob weitergehende Ausgleichsmaßnahmen erforderlich sein werden, wird im Rahmen des Umweltgutachtens geklärt. |
| „Ist die Feuerwehrezufahrt in der Verlängerung Wiesenstraße möglich?“ | Entsprechende Lösung wurde vorgestellt. |
| „Entwässerung: Im Neubaugebiet wird das Oberflächenwasser nicht in den Kanal geführt. Wasserablauf in den Seitenstreifen.“ | In der detaillierten Planung werden die Abführung bzw. Versickerung des Oberflächenwassers der Straßenbahntrasse nachgewiesen. |
| „Kein eigener Bahnkörper bedeutet keine Förderung“ | Das ist richtig. |

| | |
|--|---|
| Verkehrsverknüpfungen und Umsteigemöglichkeiten | |
| „Park&Ride? Wenn ja, wo?“ | Parkraum fällt in die Zuständigkeit der Stadt Mainz. Die gesamte Planung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit Stadtplanungsamt. Der Bedarf an P&R wird für Marienborn nicht gesehen. |
| „Vernetzung ÖPNV (Bus/Mainzelbahn/Eisenbahn)“ | Die im Beteiligungsverfahren entwickelten Lösungen sichern eine enge Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel im ÖPNV |
| „Vernetzung mit Bus/Bahn/Fahrrad“ | s.o. |
| „Fahrplangestaltung optimieren“ | wird im Betriebskonzept erfolgen |
| „Buslinien 70 und 6 dürfen nicht entfallen“ | Linie 6 wird durch die Straßenbahn ersetzt. Linie 70 Ri. Mainz bleibt erhalten. |
| „Ergänzendes Busnetz frühzeitig entwickeln“ | s.o. |
| „Verbesserung des ÖPNV-Angebotes insgesamt (Strab + Bus)“ | Ziel des Projektes ist, im Zusammenspiel von Bus und Straßenbahn die Versorgungssituation weiter zu verbessern. |
| „Lage der Wendeschleifen in Marienborn?“ | nach Diskussion der verschiedenen Alternativen erscheint die Lage am Ende des Schutzstreifens in Bahnhofsnähe optimal |
| Erreichbarkeit: | |
| „Wege zu Gutenberg-Center verbessern (barrierefrei)“ | Ist mit Prüfung Haltestellenanlage auf der Brücke erfolgt, wurde jedoch vom Workshop verworfen. Fußwege fallen in die Zuständigkeit der Stadt Mainz. |
| „Trasse bis Marienborn Bahnhof in ersten Bauabschnitt übernehmen (Problem, wenn Straßenbahn am Gutenberg-Center endet).“ | in Planung berücksichtigt |
| „Erreichbarkeit der Haltestellen für Alt-Marienborner sichern“ | durch die Lage und Anzahl der Haltestellen (3, statt ursprünglich vorgesehen 2) gesichert |
| „Anbindung des alten Ortskernes an die Haltepunkte“ | s.o. |
| „Gute Erreichbarkeit der Haltepunkte für alle Bürgerinnen/Bürger“ | s.o. |
| „Zusammenspiel Bus/Bahn: Optimierung der Wege zur Haltestelle“ | ist durch Anpassung der Lage der Haltestellen im Workshop erfolgt |
| Fuß- und Radwegeverbindungen: | |
| „Optimierung der Wege zur Haltestelle“ | durch Zahl und Lage der Haltestellen in Marienborn optimale Erschließung für „Sonniger Hang“, alten Ort und Neubaugebiet |
| „Radwegenetz parallel zur Straßenführung“ | s.o. |

| | |
|--|--|
| <p>„Sicherheit für Radfahrer: Radweg unter Brücke“</p> | <p>s.o.</p> |
| <p>„Fuß-/ Radweg über Autobahn (Sicherheit)“</p> | <p>s.o.</p> |
| <p>„Reduzierung der Hindernisse auf Fahrradweg nach Bretzenheim (Ampeln, Kreuzungen)“</p> | <p>s.o.</p> |
| <p>„Sichere Rad- und Fußwege einplanen“</p> | <p>Generell ist festzustellen, dass die Planung von Rad- und Fußwegenetzen nicht die eigentliche Aufgabe des Straßenbahnprojektes ist. Das Straßenbahnprojekt ist aber für sichere Querungen der Bahntrasse für die verschiedenen Verkehrsarten verantwortlich und bietet hier die entsprechenden Lösungen an (z.B. „Z-Querung“, Lichtsignalanlagen, akustische Signale).</p> <p>Durch die enge Abstimmung der Planungen mit der Verkehrsplanung der Stadt Mainz können darüber hinaus Verbesserungen im angrenzenden Netz erreicht werden (z.B. Verkehrsberuhigung)</p> |
| <p>Landwirtschaftliche Flächen:</p> | |
| <p>„Zerschneidung landwirtschaftlicher Flächen verhindern“</p> | <p>Mit der Führung der Straßenbahn in Randlage von Marienborn ergibt sich ein Zielkonflikt zwischen Lärmschutz der Anwohner und Erhaltung der landwirtschaftlich nutzbaren Flächen. Dabei muss eine Führung unmittelbar an der hinteren Grundstücksgrenze aus schallschutztechnischen Gründen ausgeschlossen werden. IM Rahmen des Umweltgutachtens wird geklärt, inwieweit die dadurch entstehenden Restflächen als Ausgleichsflächen genutzt werden können.</p> |
| <p>„Flächenverlust für die Landwirtschaft (Straßenbahntrasse, Ausgleichsflächen) minimieren“</p> | <p>s.o.</p> |
| <p>„Nutzung bestehender Verkehrswege“</p> | <p>Diese Anregung bezieht sich auch den Trassenverlauf zwischen Marienborn und Lerchenberg. Eine Untersuchung von Topographie und Bewuchs ergab, dass diese Alternative schlechter ist als die vorgeschlagene Trasse parallel zum Bergweg.</p> |
| <p>„Bereitschaft zum Flächenverkauf? Kosten berücksichtigt?“</p> | <p>s.u.</p> |
| <p>„Einbindung Flächeneigentümer“</p> | <p>Über das Beteiligungsverfahren ist eine Einbeziehung der Interessen der Flächeneigentümer gegeben. Wenn die Trassierung festgelegt ist und damit auch der Flächenbedarf feststeht, werden mit jedem Eigentümer bilaterale Gespräche zum Flächenerwerb geführt.</p> |

Streckenverlauf

| | |
|---|---|
| Knotenpunkt Bahnhof Mainz-Marienborn: | |
| „Vernetzung ÖPNV nutzbar machen“ | Mit der im Laufe des Beteiligungsverfahrens entwickelten Lage der Haltestelle unter dem Bahndamm sind optimale Vernetzungsmöglichkeiten mit der Bahn (beide Richtungen) gegeben. |
| „Aktivierung DB“ | s.o., es finden seitens der Stadt Gespräche zur weitergehenden Koordination statt |
| „P&R - Möglichkeit am Bahnhof“ | Bedarf wird am Bahnhof Marienborn nicht gesehen |
| „Parkplatz für Umsteiger aus dem Hinterland“ | s.o. |
| „Wendeschleife am Marienborner Bahnhof“ | Anregung wurde aufgegriffen |
| „Vernetzung mit Bahn – Nutzung alter Bahnsteig“ | s.o. |
| „Umsteigebeziehung zu Bahn; Nutzung altes Bahngelände“ | s.o., das Projekt hat keinen direkten Einfluss auf die Nutzung des alten Bahnhofsgebäudes |
| „Neuordnung Unterquerung Bahnhof“ | s.o. |
| „Fuß-/Radweg im Bahntunnel (Sicherheit/Bahnvernetzung)“ | Durch Lage der Haltestelle unter dem Bahndamm ist eine sichere Querung gegeben. |
| „Forderung Fuß-/ Radfahrerunterquerung“ | s.o. |
| „Querung Straßenbahn mit Bergweg?“ | Aus topographischen und verkehrlichen Gründen muss die Straßenbahn den Bergweg queren. |
| Bereich Neubaugebiet Hinter den Wiesen / Bereich Wiesenstraße: | |
| „Blindenleitsystem an Haltestellen“ „Lage der Trasse nach FNP?“ | Haltestellen werden nach entsprechendem Standard barrierefrei und blindengerecht ausgebaut |
| „Im Landschaftsstreifen muss die Trasse in der Mitte laufen.“ | Anregung wurde aufgegriffen und wird geprüft, ist schallschutztechnisch die beste Lösung |
| „Schall & Erschütterung gleich verteilen“ | s.o. |
| „Trasse mitteln, um Lärmschutz zu verbessern“ | s.o. |
| „Lärmschutzmaßnahmen , Erschütterungen begrenzen“ | Art und Dimensionierung eventuell erforderlicher Schutzmaßnahmen werden im Schallschutzgutachten festgelegt |
| „Lärmschutz durch Tieferlegung“ | Tieferlegung über den gesamten Streckenverlauf ist wegen Kosten und den erforderlichen Querungen auszuschließen, Ein ähnlicher Effekt kann aber durch landschaftsgestalterischen Einsatz des beim Trassenbaus anfallenden Bodenaushubs erreicht werden. |

| | |
|--|--|
| <i>„Trassenführung im Detail zw. Neubaugebiet und altem Ort“</i> | s.o. |
| <i>„Zufahrt Baugebiet muss vorher ausgebaut werden“</i> | Mit der Festlegung der Höhenlage der Straßenbahntrasse im Querungsbereich mit der Zufahrt zum Neubaugebiet können Planung und Ausbau der Kardinal-von-Galen-Straße eingeleitet werden |
| <i>„In Vertretung der Interessen des Baugebiets Hinter den Wiesen: Zufahrt ins Baugebiet, Frischluftschneise, Kindergarten, Eigentümerbefragung, Lärmschutz“</i> | s.o. |
| <i>„Querung der Bahnstrecke an der Wiesenstraße?“</i> | Als sichere Querung wird eine Z-Querung mit optischen und akustischen Signalen eingerichtet – mit Möglichkeit einer Durchfahrt für Rettungsfahrzeuge. Da die Querung unmittelbar an die Haltestelle angrenzt, sind zudem nur geringe Fahrgeschwindigkeiten der Straßenbahn gegeben. Alle Querungen sind genehmigungspflichtig. |
| <i>„Wie wird die Trassensicherung auf dem Fuß-Radweg in Verlängerung der Wiesenstraße aussehen? - Kindergarten & Schulkinder – Querung“</i> | s.o. |
| <i>„Sichere Querung der Trasse zw. Alt- und Neu-Marienborn“</i> | s.o. |
| <i>„Sichere Verkehrswege - insbes. Schulwege“</i> | s.o. |
| <i>„Sichere Querung zur Kita“</i> | s.o. |
| Sonniger Hang: | |
| <i>„bessere Anbindung Marienborner Einwohner - alternative Trassenführung z.B. über Sonnigen Hang - Pfarrer-Dorn-Straße“</i> | Alternative Trassenführungen durch den Bereich „Sonniger Hang“ sind auszuschließen, da keine entsprechenden Korridore zur Verfügung stehen. Durch die jetzt vorgeschlagene Lage der Haltestelle ergeben sich aber relativ kurze und bequeme Wege zum Wohngebiet. |
| <i>„Erschließung Sonniger Hang sichern“</i> | s.o. |
| <i>„Lage der Haltestelle im Bereich Borner Grund/ Sonniger Hang?“</i> | s.o. |
| <i>„Am Sonnigen Hang darf Busverkehr nicht eingestellt werden!“</i> | s.o. |