
Projekt: Beteiligungsverfahren Straßenbahnausbau Mainz - Lerchenberg
Ergebnisprotokoll Workshop 2 - Abschnitt Bretzenheim

Ort, Datum: Donnerstag, 28.10.2010, Vereinsheim der TSG Bretzenheim

Teilnehmer: Herr Balg, Torsten
 Frau Bernard, Birgit
 Herr Braun, Ludwig
 Herr Brecht, Christian
 Herr Bresser; Lars
 Herr Brill, Frank
 Herr Gerner, Melchior
 Herr Grube, Karl-Heinz
 Herr Jörg, Stefan
 Herr Kästle, Martin
 Herr Dr. Konrad, Walter
 Frau Kräuter-Uhrig, Angelika (in Vertretung Frau Rittmann)
 Herr Lindner, Thomas
 Herr Menke, Günter
 Frau Müller, Gabriele
 Herr Schau, Peter
 Herr Dr. Schenk, Peter
 Frau Schlemmer, Wilma
 Herr Schmitt, Norbert
 Frau Schrohe, Sabine
 Frau Siebner, Claudia
 Herr Stauder, Matthias
 Herr Stenner, Gerhard

Stadtverwaltung Mainz:
Herr Schmitt, Bernd
Herr Kron, Christian

MVG:
Herr Köck, Johannes
Herr Kraus, Michael

MIC:
Herr Krannich, Thomas

Landschaftsplaner:
Herr Jestaedt, Andreas

ITA:
Herr Maack, Jürgen

GRAS:
Herr Sträß, Hermann
Frau Tümmler, Claudia

Ablauf: Einführung Herr Sträß: Workshopprogramm
Vorstellung der neuen Teilnehmer/innen
Rückblick Workshop 1 und Aufgabenstellung Workshop 2
Kurzinformation Dr. Maack: Schallemissionen von Straßenbahnen in Mainz
Bericht MIC, Herr Krannich: Stand der Untersuchungen
Vorstellung und Diskussion des Arbeitsstandes
Formulierung von weiteren Untersuchungsaufträgen an MVG und MIC
Abstimmung der Inhalte der Presseinformation

Präsentation ITA, Herr Dr. Maack:

Der Vortrag zu Schallemissionen von Straßenbahnen und Bussen in Mainz liefert den Anwesenden technische Hintergrundinformationen zum Thema Schall.

Vorgelegt werden die Messergebnisse der fünf Messpunkte Gaustraße, Breite Straße, Florian-Geyer-Straße, Rheinhessenstraße und Marienborner Straße. An 3 Messpunkten wurden Straßenbahnvorbeifahrten erfasst, an drei Messpunkten Busvorbeifahrten (Busersatzverkehr auf der Gaustraße und der Rheinhessenstraße). Die Messpositionen zeigen auch eine Vielfalt bezüglich der sonstigen verkehrsbedingten Schallimmissionen, insbesondere Kfz-Verkehr.

Einflussparameter der Schallemissionen bei Straßenbahnen sind Zuglänge und Geschwindigkeit, Anzahl der Züge pro Stunde, Fahrbahnart, Abstand Gleis zu Immissionsort, Bebauungsart und Abschirmungen sowie Kurvenradien.

Die Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV in allgemeinen Wohngebieten betragen 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.

Im Zuge des Planfeststellungsverfahrens im Zusammenhang mit der Straßenbahntrasse wird auch der Schallimmissionsschutz entsprechend den gesetzlichen Vorgaben betrachtet werden. Die sich aus hieraus ergebenden Schallschutzmaßnahmen werden vom Verursacher getragen.

Im Ergebnis des Vortrages wird gefordert, die Schallschutzmaßnahmen an sensiblen Stellen (Kindergarten, Schule etc.) mit besonderer Sorgfalt zu planen und auszuführen. Hier machte der Gutachter die Aussage, dass es grundsätzlich zutreffend sei, dass ein größerer Abstand des Gleises (z.B. zum Kindergarten) bedeutet, dass es zu weniger Lärmbelästigung kommt. Zudem soll das Thema der durch den Straßenbahnverkehr verursachten Vibrationen/ Erschütterungen behandelt werden.

Auf Wunsch mehrerer Workshopteilnehmer wird vereinbart, die von Dr. Maack gezeigten Folien dem Protokoll beizufügen (siehe Anlage 2).

Präsentation MIC, Herr Krannich:

Vorstellung des Arbeitsstandes unter besonderer Berücksichtigung der Arbeitsaufgaben aus dem 1. Workshop (ausgewählte Plandarstellungen siehe Anlage 1):

Ostergraben - Engstelle Heckerstraße

- Darstellung von Profilen zur Aufteilung des Straßenraumes - Bestand und Planung
- private Grundstücke bleiben von der Planung unberührt, der öffentliche Straßenraum mit dem Vorbehaltsstreifen für die Straßenbahn besitzt eine ausreichende Breite

Anregungen / Fragen:

Hinweis, dass von den Teilnehmern gemessene Maße von den der Planung zugrunde gelegten Abmessungen abweichen → die vorgestellte Vorplanung beruht auf der Stadtgrundkarte, im weiteren Planungsprozess wird auf Grundlage einer in Auftrag gegebenen Vermessung eine detaillierte Planung erstellt

Streckenverlauf Ostergraben / Marienborner Straße

- die Absenkung der Fahrgeschwindigkeiten auf ein verträgliches Maß ist möglich
- das sichere Ausrücken der Rettungsdienste in den verschiedenen Verkehrssituationen wird noch geprüft und bilateral abgestimmt
- ein Lagewechsel des Bahnkörpers relativ zur Straße wird verworfen, da:
 - keine wesentliche Reduzierung der Anzahl der Querungen möglich ist → erhöhtes Sicherheitsrisiko auf der gesamten Strecke
 - die Trasse bereits in einem rechtskräftigem Bebauungsplan ausgewiesen ist, bei Abweichungen davon wäre mit Widerstand z.B. aus der Immenhofsiedlung zu rechnen
 - dies eine wesentliche Erhöhung der Baukosten nach sich ziehen würde, da bei einer Verlagerung der Straße auch alle darin befindlichen Medien verlagert werden müssten

Anregungen / Fragen:

Frage nach Möglichkeit der Zusammenlegung von Straßen- und Straßenbahnkörper zur Erhaltung des Grünzugs und zur Wahrung der Interessen der Kitas und der Schule (Sicherheit für die Kinder, geringere Lärmbelästigung für Schule und besonders die schlafenden Kleinkinder in der Kita Gartengewann) → aufgrund der höheren Schallemissionen verworfen, Förderung erfolgt nur bei separatem Bahnkörper

Prüfung der Kosten eines vorzeitigen Lagewechsels der Trasse (Grundlage Vorplanung):

- nach der Fa. Huf & Waentig
- vor der Kita Gartengewann

Vorschlag des Tauschs der Straßenbahntrasse mit dem Gehweg zur Vergrößerung des Abstands zwischen Straßenbahn und Kindergarten - Reduktion des Schallspitzenpegels bei Vergrößerung der Entfernung zur Schallquelle

Einmündungsbereich Jakob-Leischner-Straße, Andienung Fa. Schrohe

- Die aktuelle Verkehrsführung bleibt weitestgehend bestehen, lediglich der Ostergraben östlich der Verkehrsinsel soll als Einbahnstraße in nördliche Richtung ausgewiesen werden, die anliegenden Grundstückszufahrten können dann nur noch entsprechend der Einbahnstraßenrichtung bedient werden.
- Die Verlegung der Zufahrt (Erschließung von Norden) zum Gelände der Fa. Schrohe wird geprüft (Entzerrung der verschiedenen Bedarfe am Knotenpunkt, Stauvermeidung). Das Stadtplanungsamt bereitet den Aufstellungsbeschluss eines Bebauungsplans für das nördlich angrenzende Gelände vor.
- Bilaterale Gespräche mit der Fa. Schrohe

Marienborner Straße

- kein Lagewechsel der Straße mit der Straßenbahntrasse (vgl. Am Ostergraben)
- die Haltestelle „Essenheimer Straße“ wird in Richtung Süden verschoben

Anregungen / Fragen:

Frage nach Möglichkeiten der Verkehrsberuhigung → das Straßenbauamt will verschiedene Möglichkeiten prüfen (Schaffung von Parkständen, Radfahrstreifen, sonstige Behinderungen)

Bilaterale Lösungsfindung für die Nutzung Marienborner Straße als Einsatzweg für Rettungsfahrzeuge, wobei Straßenbahnen auf Sicht fahren und Rettungsfahrzeugen den Vorrang gewähren müssen

Sorgfältige Planung von Schallschutzmaßnahmen an sensiblen Stellen, wie an Kindergarten und Schule

Anpassung Buswendeschleife und Zufahrt Gürtlerstraße

- Rückbau der Buswendeschleife am Südring
- Anbindung der Gürtlerstraße an den Südring, durch eine T-Kreuzung anstelle der Buswendeschleife - Rückbau der Anbindung zur Marienborner Straße

Anregungen / Fragen:

Anbindung der Gürtlerstraße über den Südring wird positiv bewertet → mehr Sicherheit für Kinder und Eltern

Frage nach Lösung für die Kleingartenanlage

Klärung der Parkplatzsituation wird gefordert: Kurzzeitparkplätze für die Eltern schaffen, Klärung der Nutzung einiger Parkplätze durch die Fa. Dörrschuck

Abschnitt zwischen Edeka-Markt und Einmündung Haifa Allee

- Straßenbahnquerung über Marienborner Straße und Trassenverlauf im Bereich Edeka-Markt aufgrund der Platzverhältnisse unproblematisch
- Nutzung der Trasse für Straßenbahn- und Busverkehr (vorheriger Rückbau der Straße) → Abwägung: bessere ÖPNV-Vernetzung vs. erhöhte Schallemissionen

Anregungen / Fragen:

aufgrund der zu erwartenden höheren Lärmbelastung erscheint eine Nutzung dieses Abschnitts durch Busse problematisch

durch die Vertreter der Schule wird auf eine erhöhte Gefahrensituation für die Kinder hingewiesen, da bei der aktuellen Planung aus einer Straßenquerung zwei Übergänge werden - diese Stelle müssen die Kinder und Eltern der Wohnbereiche jenseits der Marienborner Straße auf dem Weg zur Schule, zum Kindergarten St. Bernhard und zum Kindergarten Gartengewann queren

Abschnitt Gutenberg-Center

- keine Haltestelle geplant, da Entfernungen zu den Eingängen zu groß, stattdessen weiterhin Erschließung durch Busse

Anregungen / Fragen:

weitere Erschließung durch Busse wird positiv bewertet (auch in Hinblick auf ältere Menschen und Menschen mit Behinderungen)

Ampelanlage an Mercedesstraße/ Haifa Allee wird gewünscht (Stauvermeidung)

nochmalige Prüfung einer Haltestelle, trotz der Gegenargumente (je höher die Haltestellenanzahl desto länger die Fahrzeit)

Sonstige Themen:

- Der Stadtratsbeschluss sieht nur komplette Umsetzung der Planung bis Lerchenberg oder gar keine Umsetzung vor, keine Zwischenlösungen nur bis Bretzenheim oder Marienborn.
- Die Gleisschleifen auf der Strecke sind aus betrieblichen Gründen notwendig (Einrichtungsfahrzeuge).
- Die Möglichkeit des Einsatzes von Zweirichtungsfahrzeugen entfällt, da deren Anschaffung in Hinblick auf die Wirtschaftlichkeit zu teuer ist und die Einrichtungsbahnen bereits bestellt sind.
- Die Lage der Gleisschleife am Geflügelzuchtverein wird noch geprüft. Es sollte gesichert werden, dass der Geflügelzuchtverein durch die Trassenführung nicht betroffen ist.
- Die Lage der Haltestelle vor der Haltestelle Friedhof-Bretzenheim wird noch geprüft.
- Die Trassenvariante Koblenzer Straße entfällt aus betriebswirtschaftlichen Gründen, laut Flächennutzungsplan ist keine Siedlungsentwicklung in westlicher Richtung vorgesehen.
- Der Stadionverkehr bleibt gemäß Sicherheitskonzept in der Straßenbahnplanung unberücksichtigt, das Stadion wird wie bisher mit Bussen bedient
- Alle reinen Fußwegequerungen über die Straßenbahntrasse werden als Z-Überwege, je nach Anforderung mit Signalisierung, ausgebildet.

Ergebnisse des Workshops:

Die Vorstellung des Arbeitsstandes der Planung und insbesondere der Bearbeitung der Untersuchungsaufträge aus dem ersten Workshop machte deutlich, dass der Planungsprozess noch am Anfang ist. Viele Fragen (wie z.B. der konkrete Schutz gegen Schallimmissionen oder Erschütterung) können erst in einer späteren Arbeitsphase und im Rahmen der gesetzlich geforderten Gutachten geklärt werden.

Die frühzeitige Beteiligung der Bürger eröffnet aber die Chance, in dieser frühen Phase konzeptionelle Weichen im Sinne der Bürger von Bretzenheim zu stellen. Aktuell konnten Wünsche der Bürger z.B. bezüglich der Lage und Anzahl der Haltestellen aufgenommen werden.

Weiterhin hat sich gezeigt, dass die Untersuchungsaufträge bezüglich einer störungsfreien Erschließung des Geländes der Firma Schrohe oder einer weitergehenden Verkehrsberuhigung in der Marienborner Straße nur unter Federführung der Stadt gelöst werden können. Die Vertreter des Stadtplanungsamtes haben dazu die notwendige Initiative zugesichert.

Im Workshop konnte durch die Vertreter des Stadtplanungsamtes verdeutlicht werden, dass viele Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit in Bretzenheim schon in der Perspektive einer künftigen Straßenbahnbindung eingeleitet worden sind. Der Bau der Straßenbahn auf den dafür seit langem gesicherten Flächen ist insofern ein letzter Baustein in der Umsetzung einer städtebaulich-verkehrlichen Gesamtkonzeption für Bretzenheim. Diese langfristige Flächensicherung macht es möglich, die Straßenbahn (mit Ausnahme der Flächenbeanspruchung beim Hof Stauder, die in bilateralen Gesprächen zwischen MVG und dem Eigentümer zu klären ist) ohne die Beanspruchung privater Grundstücke zu realisieren.

Vor diesem Hintergrund und in Anbetracht der mit dem Bau der Straßenbahn verbundenen Erschließungsaufgabe für die Menschen, die in Bretzenheim wohnen und arbeiten, sind die im ersten Workshop vorgeschlagenen Trassenvarianten einer Führung über die Koblenzer Straße bzw. im Bereich Hornbach nach einer argumentativen Prüfung auszuschließen. Dieser Themenkomplex soll bis zum nächsten Workshop nachvollziehbar aufgearbeitet werden.

Weitere Aufgaben bis zum nächsten Workshop sind die

- Aufzeigung des Spektrums von Lösungsmöglichkeiten zur Lärminderung im Bereich des Kindergartens;
- Klärung der Funktionsfähigkeit der Kreuzungen an der Marienborner Straße, wenn Rettungsfahrzeuge zum Einsatz fahren (dies soll in bilateralen Gesprächen zwischen den Rettungsdiensten und den Planern erfolgen);
- Prüfung der Fußwegführung im Bereich der Wilhelm-Quetsch-Straße unter Berücksichtigung der Forderung der Schule, diese Situation zu entschärfen und eine alternative Lösung zu suchen;
- Präzisierung der Aussagen zum zukünftigen Busverkehr und zur Vernetzung mit der Straßenbahn;
- weitere Beantwortung des Fragenkatalogs aus dem ersten Workshop.
Zum gegenwärtigen Zeitpunkt muss dabei in vielen Fällen auf spätere Planungsphasen bzw. Gutachten verwiesen werden. Die entsprechenden Hinweise sollen aber den Bürgern helfen, ihre Anliegen im gesamten Planungsprozess zu verfolgen. Sofern erforderlich, kann es hierzu auch weitere Veranstaltungen geben. In den Fragenkatalog wird auch die Frage eines Teilnehmers aufgenommen, inwieweit eine Prüfung des CO₂-Footprints der Baumaßnahmen erfolgen wird.
- Um die Veränderungen, die sich aus dem Bau der Straßenbahn für die Funktion und das Bild der Straßenräume ergeben, besser einschätzen zu können, sollen die Planungen durch anschauliche Visualisierungen verdeutlicht werden.



Hermann Sträß/ Claudia Tümmler
GRAS

Anlagen:

Anlage 1: Planungsstand MIC
Anlage 2: Präsentation ITA