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

Ort, Datum: Dienstag, 26.10.2010, Evangelische Kirchengemeinde Marienborn

Anwesende: Herr Deibele, Josef
 Herr Ekkart, Ralf
 Frau Gerhardt, Christiane
 Herr Happel, Stephan
 Herr Heinisch, Gustav (in Vertretung Frau Jaensch)
 Herr Hof, Horst
 Herr Kohler, Dirk
 Herr Körner, August
 Herr Dr. Martin, Johannes
 Herr Dr. Moseler, Claudius
 Herr Mossel, Fritz
 Herr Noll, Bernd
 Herr Noll, Daniel
 Frau Stauder, Monika
 Herr Zimmer, Rudolf

 Stadtplanungsamt:
 Herr Schmitt, Bernd
 Herr Kron, Christian

 MVG:
 Herr Köck, Johannes
 Herr Kraus, Michael

 MIC:
 Herr Krannich, Thomas

 Landschaftsplaner:
 Herr Jestaedt, Andreas

 GRAS:
 Herr Sträb, Hermann
 Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Herr Werner, Jürgen

Ablauf: Einführung Herr Sträb: Workshopprogramm
 Vorstellung der neuen Teilnehmer/innen
 Rückblick Workshop 1 und Aufgabenstellung Workshop 2
 Bericht MIC: Stand der Untersuchungen
 Vorstellung und Diskussion des Arbeitsstandes
 Formulierung von weiteren Untersuchungsaufträgen an MVG und MIC
 Abstimmung der Inhalte der Presseinformation

Präsentation MIC, Herr Krannich:

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

Knotenpunkt Mercedesstraße / Haifa Allee

- Sicherung eines leistungsfähigen Knotenpunktes mit der Haifa Allee durch eine Lichtsignalgesteuerte Einmündung
- die durch MIC weiterhin untersuchte Kreisverkehrslösung erscheint aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsströme ungeeignet

Querung Autobahn

- Platzierung der Haltestelle nicht auf der Brücke, sondern am frühest möglichen Punkt südwestlich der Brücke
- diese Lage der Haltestelle wird auch unter Berücksichtigung des Fußweges aus dem Wohngebiet „Sonniger Hang“ vorgeschlagen
- die Sicherung einer Anbindung des Wohngebiets „Sonniger Hang“ wird auch zukünftig über den Einsatz von Bussen sichergestellt

Anregungen / Fragen:

Frage nach der Führung der Straßenbahntrasse durch den künftigen, bis zu 8 m hohen Lärmschutzwall entlang der BAB → momentan gibt es noch keine detaillierten Aussagen zum Autobahn-Ausbau, die Planfeststellung soll im nächsten Jahr angeschoben werden

die Taktung in Ri. Bahnhof / Innenstadt muss so erfolgen, dass der Umstieg vom Bus auf die Straßenbahn funktioniert → nach Auskunft der MVG wird die Buslinie 70 weiter fahren wie bisher und die Linie 6 entfallen, eventuelle Taktverdichtungen am Sonnigen Hang sind von der Nachfrage abhängig

die Anbindung des Gutenberg-Center erscheint mit der vorgeschlagenen Lage der Haltestellen unzureichend → dieses Thema betrifft vorrangig Bretzenheim und soll im dortigen Workshop thematisiert werden, Hinweis der MVG auf Zusammenhang zwischen Reisezeiten und Anzahl der Haltestellen

Bitte um Lückenschluss des Radwegenetzes im Zuge der Autobahnquerung → seitens der Stadt wünschenswert, Frage der Finanzierung ist zu klären

Querung Wiesenstraße

- Gewährleistung der Sicherheit insbesondere für Kinder (Weg zu Kita und Schule) durch die Anordnung eines „Z-Überweges“ mit entsprechender Signalisierung
- zur Sicherung der Zufahrtsmöglichkeit für die Feuerwehr sind die Leitgitter im Notfall demontierbar

Anregungen / Fragen:

Frage nach Sicherheit für Schwer- und Sehbehinderte → akustische Signale in Ergänzung zu Lichtsignalen

Frage nach Höhenlage der künftigen Straßenbahntrasse, bei einer Tieferlegung könnte ggf. eine Überführung erfolgen → Verweis MIC auf Zwangspunkte Autobahnbrücke und DB-Trasse, eine niveaufreie Querung der Wiesenstraße ist nicht realisierbar

Frage nach künftiger Querung der Wiesenstraße durch den Landwirtschaftsverkehr → Zufahrt Wiesenstraße ist Notzufahrt, keine offizielle Straße, die Führung des LW-Verkehrs ist im weiteren Verfahren generell zu klären

Abschnitt „Hinter den Wiesen“

- Vorschlag einer annähernd mittigen Trasse im Bereich der Ausgleichsfläche zwischen nördlichem Neubaugebiet und südlich angrenzender Wohnbebauung

Anregungen / Fragen:

die vorgeschlagene Trassenführung zwischen Autobahnbrücke und DB-Trasse ist aus Sicht der Landwirtschaft unakzeptabel, die verbleibenden Restflächen südlich der Trasse sind für die LW nicht mehr nutzbar → Hinweis Herr Jestaedt auf mögliche Nutzung dieser Restflächen als Ausgleichsfläche

um den Verlust landwirtschaftlicher Flächen gering zu halten, sollte die Straßenbahntrasse möglichst nah an die südliche Wohnbebauung gelegt werden → eine komplexe Bewertung der Trassenvarianten hinsichtlich Lage, Nutzbarkeit, Geräuschentwicklung, Verbrauch landwirtschaftlicher Flächen wird durch Verkehrs- und Landschaftsplaner sowie Schallschutzgutachter bis zum 3. Workshop erfolgen

Frage, wie das Thema der Entwässerung im Bereich Hinter den Wiesen geklärt werden soll → die Versickerung des an der Straßenbahntrasse anfallenden Niederschlagswassers wird angestrebt, ein Baugrundgutachten liegt noch nicht vor

Querung der DB-Trasse

- Vorschlag einer Haltestelle im Bereich der Unterführung der Bahntrasse, damit ist auch die Fußgänger Verbindung unter den Bahngleisen sowie die Erreichbarkeit der Bahn in beide Richtungen sichergestellt
- Tieferlegung der Kardinal-von-Galen-Straße, um eine höhengleiche Querung der Straßenbahntrasse zu ermöglichen

Anregungen / Fragen:

Frage nach der zeitlichen Einordnung der Neugestaltung der Kardinal-von Galen-Straße → die Straßenbaumaßnahme ist erst nach Festlegung der Trassenparameter der Straßenbahn planbar, da die höhenmäßige Einordnung der Straße auf Grundlage der Straßenbahnplanung erfolgt

→ durch das Stadtplanungsamt ist die Übereinstimmung der künftigen Straßenlage mit den Festsetzungen des Bebauungsplans zu prüfen

Frage nach Kontakten zur DB bezüglich der Reaktivierung des alten Bahnsteiges → Bisherige Gespräche zwischen MVG und DB bezogen sich ausschließlich auf das Brückenbauwerk.

Frage nach Lage und Notwendigkeit der Gleisschleife → mehrere Varianten werden noch geprüft, die Einordnung der Gleisschleife westlich der Bahntrasse ist aufgrund der topografischen Verhältnisse nicht möglich

Frage nach einer Haltestelle für den Umstieg Bus/ Straßenbahn, z.B. als neue Endhaltestelle der Linie 70 → Hinweis der MVG auf die Zumutbarkeit der Länge des Umstiegsweges, die Verhältnismäßigkeit ist zu beachten

Abschnitt Bergweg

- Vorzugslösung ist weiterhin die Trasse parallel zum Bergweg
- hinsichtlich Umsetzbarkeit, Wirtschaftlichkeit, Landschaftsverbrauch usw. konnten keine geeigneten Trassenalternativen gefunden werden

Anregungen / Fragen:

Frage, ob die Straßenbahn in der Straße geführt werden kann → eigenes Gleisbett ist Voraussetzung für die Förderfähigkeit

Bitte um Erhalt des Alleecharakters der Straße → die Trasse verläuft nach jetzigem Planungsstand neben den Bäumen

Frage, ob die Straßenbahntrasse auf der nördlichen Straßenseite verlaufen kann → diese Führung ist nicht günstiger, u.a. wäre der Radweg nördlich der Straße zu ersetzen

→ die Belange des Hofes Happel (insbesondere Zufahrt) werden bei der Planung berücksichtigt

Ergebnisse des Workshops:

Nach intensiver und konstruktiver Diskussion der Planungsergebnisse konnte zu folgenden Punkten eine inhaltliche Übereinstimmung erzielt werden:

Auf der Gemarkung Marienborn soll es 4 Haltestellen geben:

1. Am Ortseingang von Bretzenheim kommend nach Querung der Autobahn. Diese Haltestelle soll am frühest möglichen Punkt nach Querung der Autobahn auf Geländehöhe barrierefrei angelegt werden. Damit wird eine Anbindung des Ortsteils Sonniger Hang gesichert, die ohne Überwindung von Höhenunterschieden (wie sie z.B. bei der ebenfalls untersuchten Lage der Haltestelle auf der Brücke erforderlich wäre) erreichbar ist.
2. An der Querung der Wiesenstraße. Mit dieser Haltestelle wird vor allem für die Bürger im Ortskern von Marienborn eine gut erreichbare Einstiegsmöglichkeit geschaffen.
3. Im Bereich der Unterführung der Bahntrasse. Mit dieser Haltestelle kann eine direkte Verknüpfung mit der Bahn und die direkte Erreichbarkeit beider DB-Bahnsteige über Treppen und behindertengerechte Rampen gesichert werden.
4. Im Bereich Marienborner Bergweg / E.-Dombrowski-Straße zur Erschließung des Gewerbegebiets.

Die Workshopteilnehmer/innen betonen, dass weiterhin eine gute Vernetzung zwischen Straßenbahn und Bus zur Sicherung der Feinerschließung im Ortsteil hohe Priorität hat.

Für die aus betrieblichen Gründen erforderliche Wendeschleife wird der bahnhofsnahe Standort in der Ausgleichsfläche zwischen altem Ort und Neubaugebiet als sinnvoll bewertet.

Die Sicherung der Querung der Wiesenstraße für Fußgänger durch eine besondere Wegeföhrung („Z-Querung“) wird befürwortet. Die besonderen Anforderungen für Blinde sind durch entsprechende Leitsysteme und akustische Signale zu berücksichtigen. Durch die Lage der Haltestelle am Überweg wird sichergestellt, dass die Straßenbahnen im Bereich der Kreuzung langsam fahren.

Die Zufahrt für Rettungsfahrzeuge bzw. im Falle von Havarien in der Kardinal-von-Galen-Straße wird durch herausnehmbare Absperrungen ermöglicht.

Im Bereich der Querung der Bahntrasse werden Straßenbahn und Kardinal-von-Galen-Straße auf gleichem Niveau geföhrt. Dies bedeutet eine Absenkung der gegenwärtigen Höhenlage der Kardinal-von-Galen-Straße, bei der aber die Erreichbarkeit aller angrenzenden Grundstücke und des Bahnhofs erhalten bleibt.

Mit dieser Festlegung sind auch die planerischen Voraussetzungen dafür geschaffen, dass der Ausbau der Kardinal-von Galen-Straße kurzfristig geplant werden kann. Seitens der Stadt wird nunmehr geprüft, ob die planungsrechtlichen Festsetzungen im rechtskräftigen Bebauungsplan diese Lösung abdecken.

Bei der Führung der Straßenbahn zwischen Bahnhof und Gewerbegebiet westlich des Marienborner Bergwegs soll der Alleecharakter erhalten werden.

Weiterer Untersuchungsbedarf ergibt sich für die Führung der Straßenbahn im Bereich „Hinter den Wiesen“. Hier soll in einem weiteren Planungsschritt geklärt werden, wie der Zielkonflikt zwischen dem Schutz der Anwohner vor Lärm und der Vermeidung von Zerschneidung bzw. Verlust landwirtschaftlicher Flächen gelöst werden kann.

Es bestand Einigkeit unter den Workshopteilnehmern, dass der Schutz der Wohnungen und Gärten nicht durch bauliche Maßnahmen, sondern durch entsprechenden Abstand und lärmindernde Gestaltung der Trasse erreicht werden muss. In einem nächsten Untersuchungsschritt soll diese Frage im Zusammenspiel zwischen Verkehrsplaner, Umweltgutachter und Schallschutzexperten aufgearbeitet und im 3. Workshop am 30.11.2010 diskutiert werden.

Zusätzlich soll im nächsten Workshop ein Lärmschutzspezialist (analog zu Lerchenberg und Bretzenheim) eine Grundsatzinformation zum Thema Lärm von Straßenbahnen und Bussen geben.

Wie zu Beginn der Workshopserie vereinbart, wurden die Grundsatzfragen für oder gegen den Bau der Straßenbahn nicht diskutiert, mit dem ausdrücklichen Hinweis, dass diese Frage einer politischen Entscheidung und Diskussion vorbehalten bleiben muss. Der Workshop sieht seine Aufgabe vielmehr darin, für den Fall, dass die Straßenbahn gebaut wird, einen möglichst großen Nutzen für Marienborn sicherzustellen. Die Festlegungen des 2. Workshops sind in diesem Sinne zu bewerten.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

Anlage: Planungsstand MIC