
Projekt: Beteiligungsverfahren Straßenbahnausbau Mainz - Lerchenberg
Ergebnisprotokoll Workshop 3 - Abschnitt Bretzenheim

Ort, Datum: Donnerstag, 02.12.2010, Vereinsheim der TSG Bretzenheim

Teilnehmer: Herr Braun, Ludwig
 Herr Bresser, Lars
 Herr Brill, Frank
 Herr Erdmann, Wolfram
 Herr Gerner, Melchior
 Herr Grube, Karl-Heinz
 Herr Jörg, Stefan
 Herr Kästle, Martin
 Herr Dr. Konrad, Walter
 Frau Kutzschbach, Brigitte
 Herr Menke, Günter
 Frau Müller, Gabriele
 Frau Rittmann, Claudia
 Herr Schau, Peter
 Herr Dr. Schenk, Peter
 Frau Schlemmer, Wilma
 Herr Schmitt, Norbert
 Frau Schrohe, Sabine
 Herr Stauder, Matthias

Stadtverwaltung Mainz:
Herr Schmitt, Bernd
Herr Kron, Christian

MVG:
Herr Hiltmann, Uwe
Herr Köck, Johannes

MIC:
Herr Krannich, Thomas

Landschaftsplaner:
Herr Jestaedt, Andreas

GRAS:
Herr Sträß, Hermann
Frau Tümmler, Claudia

entschuldigt: Herr Balg, Torsten
 Frau Bernard, Birgit
 Frau Siebner, Claudia
 Herr Stenner, Gerhard

Ablauf: Einführung Herr Sträß: Rückblick, Aufgabenstellung Workshop 3
 Vorstellung und Diskussion des aktuellen Planungsstandes
 Zusammenfassung des Verfahrens, Auswertung der Ergebnisse, Ausblick

Nachtrag zum Protokoll 2

Hinweis darauf hin, dass beide Kitas (St. Bernard und Gartengewann) von der Problematik Lärm und Erschütterungen gleichermaßen betroffen sind.

Ergänzung zum Vortrag von Dr. Maack: genannt worden war die Zahl von 79 dB (A) in 2 m Entfernung zur Trasse; eigene Messungen von Herrn Elsner (Lerchenberg) hätten in 10 m Entfernung noch 75 dB (A) ergeben → dieses Thema ist nach Vorliegen des Schallschutzgutachtens in der nächsten Workshoprunde ausführlich zu behandeln

Vorstellung und Diskussion Arbeitsstand:

Herr Kranich (MIC) stellt den aktuellen Planungsstand unter besonderer Berücksichtigung der Arbeitsaufgaben aus dem 2. Workshop vor (Plandarstellungen siehe Anlage 1):

Abschnitt 1 - Am Ostergraben/Friedhof (siehe Plan 1)

- Erhalt der als Naturdenkmale geschützten Bäume ist möglich, Anbindung Wertstoffhof durch Verschwenken des Weges
- Die betrieblich notwendige Schleife wird lagemäßig noch geprüft, in Abhängigkeit vom Trassenverlauf im Bereich der Universität

Anregungen / Fragen:

Frage, warum Bäume erhalten, aber private Gebäude abgerissen werden

→ im Abschnitt Bretzenheim werden, abgesehen von landwirtschaftlichen Flächen, nur im Bereich Eierhof Stauder private Fläche beansprucht

→ Verweis auf entsprechende Vorverträge

Abschnitt 2 - Am Ostergraben (siehe Plan 2)

- Anordnung der ersten Haltestelle im Bereich Draiser Straße / Friedhof
- Einordnung der Trasse im Vorbehaltstreifen für die Straßenbahn

Anregungen / Fragen:

Nochmaliger Vorschlag, die Trasse um den Stauderhof herumzuführen (Erhalt Kischbaum + Verkehrsberuhigung)

→ Hofumfahrung würde straßenbündige Führung der Straßenbahn bedeuten

→ keine Förderung, wenn kein besonderer Gleiskörper

→ Verschwenk auf kurzem Stück ist problematisch

→ Problem Garagenausfahrten

→ keine Stellplätze im Straßenraum mehr vorhanden

→ Ampelanlage wäre erforderlich

Abschnitt 3 - Einmündungsbereich Jakob-Leischner-Straße (siehe Plan 3)

- Haltestelle im Bereich zwischen Ludwig-Nauth-Straße und Knotenpunkt
- Abstimmungsgespräche über die Verkehrsführung und die Signalisierung des Knotenpunktes laufen und werden in die Vorplanung einfließen

Anregungen / Fragen:

Lösung für Andienung der Fa. Schrohe erforderlich

→ Stadt führt mit der Fa. Schrohe bilaterale Gespräche bzgl. Andienung Schrotthandel

→ Lösung wird herbeigeführt, kein grundsätzliches Hindernis für die Trassenführung

Frage nach Ausführung der Trasse in der Marienborner Straße

→ Verlegen der Gleise in Asphalt, wird in Schallgutachten behandelt

Abschnitt 4 - Marienborner Straße/ Bereich Hans-Böckler-Straße (s. Plan 4a und 4b)

- Streckenverlauf nach Verschwenk in die Freihaltetrasse in 2 Varianten:
- neuer Geh- und Radweg östlich der Straßenbahntrasse oder Anordnung des Gleiskörpers östlich des vorhandenen straßenbegleitenden Gehweges
- Haltestelle am Knotenpunkt Hans-Böckler-Straße

Anregungen / Fragen:

der Wegfall der LSA Essenheimer Straße hat dazu geführt, dass die Marienborner Straße zur Rennstrecke geworden ist

- sichere Querungen müssen eingerichtet werden
- im Bereich der Marienborner Straße sind gegenwärtig zwei Z-Überwege vorgesehen
- das Thema Verkehrsberuhigung ist Aufgabe der Stadt, wird jedoch im Projekt Straßenbahnausbau gemeinsam mit Stadt, MVG und Planern behandelt

Frage nach Entfall von Bäumen in der Freihaltezone

- Ausgleich für Gehölzverluste ist gesetzlich vorgeschrieben
- das Unterbringen von Ersatzpflanzungen im Trassenbereich ist nicht möglich, hier erfolgen diverse Gestaltungsmaßnahmen
- es wird versucht, den Gehölzverlust möglichst ortsnahe auszugleichen

Frage, ob die Durchfahrtsmöglichkeit aus der H.-Böckler-Straße in die Marienborner Straße reduziert werden kann (partielle Sperrung für Richtungsverkehr?)

- dies würde einen Eingriff in innere Erschließung Bretzenheims darstellen
- führt ggf. zur Reduzierung der Verkehrsstärke, aber nicht der Geschwindigkeit
- der Durchflusscharakter ist durch andere Maßnahmen reduzierbar (geschickte Anordnung des ruhenden Verkehrs u.a.)

Abschnitt 5 - Marienborner Straße/Südring – W.-Quetsch-Straße (s. Plan 5a und 5b)

- Anpassung Buswendeschleife und Zufahrt Gürtlerstraße
- Streckenverlauf in 2 Varianten (s.o.)

Anregungen / Fragen:

Frage nach Gestaltung der Zufahrt Gürtlerstraße

- Frage nach Einengung Marienborner Straße im Bereich der Fußgängerquerung
- Anbindung der Gürtlerstraße an den Südring durch eine T-Kreuzung, Rückbau der derzeitigen Anbindung zur Marienborner Straße
 - die ohnehin erforderliche Buswendeschleife dient gleichzeitig als Kita-Zufahrt
 - die Vorbeifahrt am stehenden Bus ist möglich

Frage nach Abschirmung der Straßenbahntrasse vor der Schule

- im Moment ist ein 3,50 m breiter Geh- und Radweg vorgesehen
- zwischen Gehweg und Trasse ist Abschirmung durch Zaun oder Hecke möglich (Verweis auf Stand Vorplanung)

Vorschlag eines zusätzlichen Überweges im Bereich, wo die Straßenbahn die Marienborner Straße quert

- dagegen spricht Straßenbahnbevorrechtigung, Anhalten der Bahn ist nicht akzeptabel
- Anforderungsampel funktioniert nicht
- die Lage der jetzt geplanten Querung ist sinnvoll, da die meisten Fußgänger aus Ri. Wilhelm-Quetsch-Straße kommen

Anmerkung, dass der Bereich Kindergarten/Schule gegenwärtig noch unbefriedigend gelöst ist (insbesondere hinsichtlich Querungen und Lärmschutz)

- die entsprechenden Nachweise sind im Rahmen des Projekts zu führen

Frage, ob man mit der Verkehrsberuhigung Marienborner Straße auf den Bau der Straßenbahn warten muss

→ Verweis auf städtischen Haushalt

Vorschlag von Pflanzkübeln als Mittel der Verkehrsberuhigung

→ Pflanzkübel sind aus stadtgestalterischer Sicht kein geeignetes Element der Straßenraumgestaltung

Verweis auf zusätzliche Belastung für die direkten Anwohner, insbesondere während der Baumaßnahmen, die Verkehrsbelastung ist schon jetzt sehr hoch – die Sorgen müssen ernst genommen und respektiert werden

Frage nach Spektrum der Schallschutzmaßnahmen

→ Verweis auf Ergebnisse des Schallschutzgutachtens

Abschnitt 6 - Edeka-Markt bis Gutenberg-Center

(siehe Plan 6)

- Trassenführung wie in Workshop 2 vorgestellt

Anregungen / Fragen:

Frage nach Bereich Edeka-Querung: warum nicht eine Querung (Straßenbahn und Straße gemeinsam)?

→ jetzige Wegebeziehungen müssen erhalten bleiben

→ die Anbindung der Bushaltestelle ist mit der jetzigen Lösung gewährleistet

→ Problem Straßenbahnbevorrechtigung: Fußgänger würden zwischen Gleisstrasse und Straße stehen, größeres Gefährdungspotential

Frage nach einer zusätzlichen Querung für Fußgänger zum Edeka-Parkplatz

→ nicht vorgesehen, nächste Querung an Haltestelle

→ Notwendigkeit einer zusätzlichen Querung wird nicht gesehen

Vorschlag von Baumpflanzungen an der Haifa-Allee

→ wird aufgegriffen und bei landschaftspflegerischer Begleitplanung berücksichtigt
Ausgleichsmaßnahmen

Frage nach Bereich zwischen Straße und Straßenbahn (nördlich Edeka)

→ im B-Plan als öffentliche Grünfläche (wasserechtliche Anlage) festgesetzt

→ Nutzbarkeit der Fläche für Ausgleichsmaßnahmen wird geprüft

Frage nach Lage der Haltestellen

→ in Höhe Edeka-Markt, danach erst südlich der BAB

→ Bushaltestellen bleiben, weitere Straßenbahnhaltestellen sind nicht geplant

→ derzeit noch mehrere Möglichkeiten für Einordnung der Bushaltestelle im KP-Bereich

Frage nach Kreisverkehrslösung für Knotenpunkt Haifa-Allee

→ aufgrund der unterschiedlichen Verkehrsströme ist ein Kreisverkehr nicht geeignet

→ mit Ende der Vorplanung werden realisierbare Vorschläge einschließlich Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten vorliegen

Frage nach Erhalt der Skateranlage unterhalb des Parkplatzes

→ Wall ist momentan über die Skateranlage trassiert

→ Erhalt der Anlage wird in der weiteren Planung geprüft

Sonstige Themen:

Verweis auf zahlreiche offene Punkte aus Workshop 2

→ bisher nicht beantwortete Fragen werden im nächsten Workshop thematisiert

Zweifel an Notwendigkeit und Wirtschaftlichkeit der Trasse

→ die Trassenentscheidung fällt nicht in der Workshoprunde

→ Verweis auf Stadtratsbeschluss

→ MVG muss gegenüber Stadt und Fördermittelgeber die Wirtschaftlichkeit belegen

→ Positiver Kosten-Nutzen-Faktor muss heraus kommen

→ Prüfung durch Bundesministerium und Bundesrechnungshof

→ Kosten liegen nach Planfeststellung vor

Frage nach Kostenunterschied bei Straßenbahnführung in der Straße

→ keine Antwort zum jetzigen Zeitpunkt möglich

→ Kosten sind abhängig von Lage der Leitungen, Oberbau, Schallschutzmaßnahmen etc.

→ Verweis auf Abschluss der Vorplanung im März 2011

Frage nach zu erwartenden Fahrgastzahlen

→ Linie 6 ist die stärkste Buslinie im gesamten Netz

→ Fahrgastströme werden gebündelt

Bitte um Darstellung der künftigen Busnetzverbindungen im nächsten Workshop

→ Projektstand wird vorgelegt, Konzept kann sich aber entsprechend der Nachfrage ändern

Wunsch aus Workshoprunde, weiter auf dem Laufenden gehalten zu werden

→ ein Informationsworkshop ist für Anfang Mai 2011 vorgesehen

→ vor der Sommerpause 2011 wird evt. eine Infoveranstaltung für die breite Öffentlichkeit stattfinden

Ergebnisse des Workshops:

Im Ergebnis der Diskussionen ist festzuhalten, dass sich durch die Ortslage der Trasse und langjährige planerische Vorfixierungen in Flächennutzungs- und Bebauungsplanung eine Vielzahl von Fixpunkten und unterschiedlichen, direkten Betroffenheiten ergeben. Die Möglichkeiten, die damit verbundenen Konflikte in dieser frühen Planungsphase auszuräumen, sind begrenzt und vielfach nur im Verlauf der weiteren Planung zu klären bzw. gutachterlich nachzuweisen.

Damit bleiben verschiedene im zweiten Workshop formulierte Untersuchungsaufträge vorerst noch offen, was die individuelle Meinungsbildung zum Vorhaben erschwert. Dennoch wird von den Workshopteilnehmern die seitens der MVG durchgeführte frühzeitige Beteiligung der Bürger im Planungsprozess begrüßt, ihre Fortsetzung wird auch für den weiteren Planungsverlauf als unbedingt erforderlich angesehen.

Gegenüber dem Planungsstand im zweiten Workshop konnten folgende Modifikationen diskutiert werden:

- Erhaltung geschützter Bäume am östlichen Ortseingang durch modifizierte Lage von Straßenbahntrasse und Fahrbahn
- erste Überlegungen zur Gestaltung der verschiedenen Verkehrsknoten, die im weiteren Verfahren in Abstimmung mit der Stadt weiterzuentwickeln sind
- Vorschläge zur Trassenführung im Bereich der Marienborner Straße, die durch die Anordnung eines Fuß- und Radwegs zwischen Gleiskörper und den unmittelbar angrenzenden Grundstücken zum einen den Abstand zur Bebauung vergrößern und

damit die Auswirkungen von Schall und Erschütterungen z.B. im Bereich der Kindergärten und der Schule reduzieren, andererseits die Zahl möglicher Gefahrenpunkte im Fußgängerverkehr vermindern können.

- Diese Lösung bietet auch Ansatzpunkte für die von den Workshopteilnehmern geforderte Verkehrsberuhigung in der Marienborner Straße, allerdings konnte seitens der Vertreter des Stadtplanungsamtes keine verbindliche Aussage zum Zeitpunkt möglicher baulicher Maßnahmen gemacht werden.
- Intensiv diskutiert wurden die Vorschläge zu den verschiedenen Standorten und Gestaltungsmöglichkeiten für Querungen der Marienborner Straße und der Straßenbahntrasse, wobei die von verschiedenen Teilnehmern vorgetragenen Bedenken insbesondere hinsichtlich der Schulwegsicherheit nicht ausgeräumt werden konnten. Hier besteht weiterhin Untersuchungsbedarf, den die beauftragten Planer und Gutachter in enger Abstimmung mit der Stadt bearbeiten werden. Auch die Gestaltung der verschiedenen Verkehrsknotenpunkte und der Nachweis ihrer Leistungsfähigkeit wird Gegenstand dieser anstehenden Bearbeitungs- und Abstimmungsphase sein.

Weitere Hinweise an die Planer beinhalten die Forderung nach möglichst ortsnahe Ausgleichsmaßnahmen, stadtgestalterischen Begrünungsmaßnahmen, Sicherung der Fußwege durch entsprechende Abgrenzungen zum Bahnkörper (z. B. in Form von Hecken) und die Darstellung der künftigen Nachfrage- und Erschließungssituation mit Integration von Bus und Bahn.

Entsprechend dem Zeitplan für die Ausarbeitung von Vorentwurfs- und Entwurfsplanung kann davon ausgegangen werden, dass die planerischen und gutachterlichen Klärungen bis Ende April 2011 soweit fortgeschritten sind, dass sie in einem nächsten Workshop vorgestellt und diskutiert werden können.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

Anlage 1 Planungsstand MIC
Anlage 2 Tabelle Arbeitsstand / Beantwortung der Fragen aus dem 1. Workshop