
Projekt: Beteiligungsverfahren Straßenbahnausbau Mainz - Lerchenberg
Ergebnisprotokoll Workshop 5 - Abschnitt Marienborn

Ort, Datum: Dienstag, 10.01.2012, Evangelische Kirchengemeinde Marienborn

Anwesende: Herr Deibele, Josef
 Frau Gerhardt, Christiane
 Herr Happel, Stephan
 Herr Heinisch, Gustav
 Herr Hof, Horst
 Frau Jaensch, Ruth
 Herr Körner, August
 Herr Dr. Martin, Johannes
 Herr Dr. Moseler, Claudius
 Herr Mossel, Fritz
 Herr Noll, Bernd
 Herr Noll, Daniel
 Frau Stauder, Monika
 Herr Werner, Jürgen
 Herr Zimmer, Rudolf

 Stadtplanungsamt:
 Frau Klein, Manuela

 MVG:
 Herr Hiltmann, Uwe
 Herr Köck, Johannes

 MIC:
 Herr Krannich, Thomas

 GRAS:
 Herr Sträb, Hermann
 Frau Windelband, Jana

Ablauf: Einführung Herr Sträb: Stand des Verfahrens, Rückblick
 Aufgabenstellung Workshop 5

 Herr Köck: Vorstellung des aktuellen Planungsstandes,
 Vorstellung von Gestaltungsleitlinien

 Diskussion, Beantwortung von Rückfragen

 Ausblick auf das weitere Verfahren

Vorstellung und Diskussion des aktuellen Planungsstandes

Herr Köck (MVG) stellt den erreichten Planungsstand vor, der nunmehr zur Planfeststellung eingereicht werden soll. Gegenwärtig befinden sich die Unterlagen bei der Planfeststellungsbehörde im sogenannten „Null-Lauf“, bis Ende des Monats wird eine Rückmeldung erwartet.

Gegenüber den im 4. Workshop im Mai 2011 vorgestellten und diskutierten Planungsinhalten haben sich folgende Modifikationen ergeben (Plandarstellungen siehe Anlage 1):

Abschnitt 1 - Knotenpunkt Haifa-Allee

(siehe Plan 1)

- Optimierung der Führung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des umgestalteten Knotenpunktes durch Schaffung einer zusätzlichen, schnelleren Quermöglichkeit (mit Anforderungsampel)
- die Einordnung eines fußläufigen Überganges zum Gutenberg-Center ist grundsätzlich vorgesehen, dessen Lage und Gestaltung wird in Abhängigkeit von der künftigen Straßenlage im Bereich der Autobahnbrücke in der weiteren Planung geklärt
- die Einordnung einer Ersatzfläche für den Skaterpark auf der gegenüberliegenden Seite der Mercedesstraße ist aus Gründen des Immissionsschutzes (Nähe zur Wohnbebauung) nicht realisierbar, eine Alternativfläche wird noch gesucht
- die Pläne für den Ausbau der A 60 sind – soweit vorliegend - in der Trassenführung berücksichtigt; der derzeitige Mittelstreifen der Autobahn wird nach jetzigem Planungsstand bleiben, hier erfolgt die Einordnung einer Stütze für das erforderliche Brückenbauwerk

Abschnitt 2 - Hinter den Wiesen / Querung DB-Trasse

(siehe Plan 2)

- durch leichte Verschiebung der Trasse im Bereich Hinter den Wiesen in Richtung der südlich angrenzenden Wohnbebauung sowie durch Verzicht auf den landwirtschaftlichen Weg auf der Nordseite konnte der Verbrauch an landwirtschaftlichen Flächen reduziert werden
- im Ergebnis der ermittelten Schallemissionen sind keine aktiven Schallschutzmaßnahmen im Bereich der nördlich und südlich angrenzenden Wohnbebauung erforderlich
- der erforderliche Rettungsweg wird auf der Südseite der Straßenbahntrasse eingeordnet und an den bereits vorhandenen Weg angeschlossen
- am Beispiel des Bereichs Hinter den Wiesen wird die für den gesamten Streckenverlauf einheitlich festgelegte Gestaltung des Gleiskörpers erläutert (Rasengleis in innerörtlichen Bereichen, Schottergleis außerorts bzw. in gewerblich genutzter Umgebung)
- im Bereich der betrieblich notwendigen Wendeschleife ist gegenwärtig keine Haltestelle vorgesehen, der Bahnsteig könnte aber bei Bedarf später nachgerüstet werden
- ein zusätzlicher Fuß- und Radweg an der Wendeschleife ermöglicht eine direktere Wegeverbindung ins Neubaugebiet „MA 15“
- die Kardinal-von-Galen-Straße wird auf das Niveau des jetzigen Feldweges abgesenkt (mit 6 % Anstieg in Ri. Norden und ca. 3 % in Ri. Süden); da Ausbau und Tieferlegung der Straße vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens noch nicht sinnvoll sind, wird durch die Stadt kurzfristig eine Interimslösung für die Entschärfung des Nadelohrs herbeigeführt
- der barrierefreie Anschluss an beide Bahngleise des Bahnhofes Marienborn ist gewährleistet, eine ca. 115 m lange Erdrampe sichert den behindertengerechten Zugang zur Straßenbahnunterführung/Haltestelle von der Achardstraße

Durch die Teilnehmer wird nochmals die Notwendigkeit der Inbetriebnahme des zweiten Bahnsteiges für die Umsteigebeziehungen Bahn/Straßenbahn unterstrichen. Entsprechende Gespräche mit der DB AG werden durch die Stadt geführt.

Abschnitt 3+4 – Marienborner Bergweg bis Erich-Dombrowski-Straße

(siehe Plan 3/4)

- die Erschließung aller landwirtschaftlichen Flächen ist durch ausreichend dimensionierte Zufahrten und Wendewege sichergestellt, in Abstimmung mit den örtlichen Landwirten werden die Wege in der Regel 4 m breit ausgeführt, die erforderlichen Schleppkurven für den Landwirtschaftsverkehr sind berücksichtigt

- im Bereich der Ersatzüberfahrt über den Bergweg sollten die geplanten Baumpflanzungen möglichst auf der Südseite des Weges eingeordnet werden, um Behinderungen für den Landwirtschaftsverkehr auszuschließen
- die geplante Bepflanzung der großen Ausgleichsfläche südlich der Straßenbahntrasse (westlich der Achardstraße) berücksichtigt die Kaltluftströme und wird durch die Naturschutzbehörden befürwortet, seitens der Vertreter der Landwirtschaft wird aber um die künftige Einbindung bei der Gestaltung der Ausgleichsflächen gebeten, um Beeinträchtigungen der angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzungen auszuschließen
- die Überfahrt am Berghof (Appel-Happel) wird so breit ausgeführt, dass die Erschließung der beiden angrenzenden Grundstücke gewährleistet ist
- das zur Querung der L 426 erforderliche Brückenbauwerk an der Gemarkungsgrenze Marienborn wird durch beidseitige Baumpflanzungen landschaftlich eingebunden

Vorstellung von Gestaltungsleitlinien

Herr Köck erläutert die bisher erarbeiteten ersten Vorschläge für die einheitliche Gestaltung der Straßenbahntrasse im Sinne einer Corporate Identity (siehe Anlage 2). Dazu zählen:

- Materialien der Ingenieurbauwerke: Stahl, Beton
- alle Brückenbauwerke in Stahlbetonkonstruktion
- Ausgestaltung der Haltestellen in Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg mit den Standard-Fahrgastunterständen der MVG
- Einsatz von Gabionenwänden in den Freibereichen

Die gestalterischen Fragen sollen in einem weiteren Workshop gemeinsam mit Vertretern des Stadtplanungsamtes diskutiert und festgelegt werden. Als Termin wird der April 2012 (nach Ostern) vorgeschlagen. Einladungen werden rechtzeitig versandt.

Darstellung der weiteren Verfahrensschritte

Herr Köck erläutert den weiteren Verlauf des Planfeststellungsverfahrens (siehe Anlage 3). Die Einreichung der Planfeststellungsunterlagen soll Ende Januar 2012 erfolgen. Nach Abwägung der eingegangenen Stellungnahmen der Träger privater und öffentlicher Belange und nachfolgendem Erörterungstermin wird der Finanzierungsantrag beim Land eingereicht.

Der Planfeststellungsbescheid wird im 4. Quartal 2012 erwartet. Sofern die Finanzierungszusage von Bund/Land erfolgt (ca. 1./2. Quartal 2013) und die nachfolgende unternehmerische und politische Entscheidung zugunsten der Mainzelbahn ausfällt, kann bei einer 3jährigen Bauzeit (2014-2016) mit einer Inbetriebnahme der Mainzelbahn Ende 2016 / Anfang 2017 gerechnet werden.

Ergebnisse des Workshops:

Nachdem im letzten Workshop im Mai 2011 die Grundzüge der Linienführung festgelegt worden waren, wurde im 5. Workshop der nunmehr zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen erreichte Planungsstand vorgestellt.

Wie gut die Vorarbeit der Workshopteilnehmer und der MVG im bisherigen Verfahren war, zeigt sich daran, dass nach detaillierter technischer Durcharbeitung und gutachterlicher Klärung aller für die Planfeststellung maßgeblichen Fragen keine wesentlichen Änderungen am Konzept erforderlich waren.

So konnte sich die Vorstellung des Planungsstandes auf die Konkretisierung der Planaussagen und die Begründung der wenigen Abweichungen zwischen Workshopergebnissen und den Planfeststellungsunterlagen konzentrieren.

Festzuhalten sind insbesondere

- die generelle Berücksichtigung aller Anforderungen bezüglich Barrierefreiheit und Sicherheit insbesondere in den Bereichen von Querungen und Haltestellen,
- die Optimierung der Führung für Fußgänger und Radfahrer im Bereich des umgestalteten Knotenpunktes Haifa-Allee,
- die für den gesamten Streckenverlauf nach einheitlichen Grundsätzen festgelegte Gestaltung des Gleiskörpers (Rasengleis, Schotter, feste Fahrbahn)
- die weitere Minimierung des Verbrauchs landwirtschaftlicher Flächen durch leichte Verschiebung der Trasse im Bereich Hinter den Wiesen sowie reduzierte bzw. entfallende Wendewege in Abstimmung mit den örtlichen Landwirten
- die Sicherung der Erschließung aller landwirtschaftlichen Flächen durch Anschluss bzw. Ergänzung des Netzes von landwirtschaftlichen Wegen
- die planerische Durcharbeitung der Haltestelle am Bahnhof Marienborn/Kardinal-von-Galen-Straße mit barrierefreiem Anschluss an beide Bahngleise
- der zusätzliche Fuß- und Radweg an der Wendeschleife zur direkteren Anbindung des Neubaugebietes „MA 15“

Bei den Plänen zur Gestaltung der Ausgleichsflächen und zur grünplanerischen Einbindung der Trasse wurde seitens der örtlichen Landwirte der Wunsch geäußert, in die weitere Konkretisierung eingebunden zu werden, um negative Wechselwirkungen zu den angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen auszuschließen.

Im Interesse eines städtebaulich harmonischen und für die Mainzelbahn charakteristischen Erscheinungsbildes der baulichen Maßnahmen sollen in einem weiteren Workshop nach Ostern gemeinsam mit Vertretern des Stadtplanungsamtes die Gestaltungsdetails erörtert und festgelegt werden.

Der Projektleiter Herr Köck (MVG) skizzierte den weiteren Verlauf dahingehend, dass bei positivem Abschluss des Planfeststellungsverfahrens bis Ende 2012 und abschließender Sicherung der Förderung mit einer Inbetriebnahme Ende 2016 gerechnet werden kann.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Planungsstand Mailänder Consult |
| Anlage 2 | Vorschlag von Gestaltungsleitlinien |
| Anlage 3 | Informationen zu den weiteren Verfahrensschritten |

Anmerkung: Die Anlagen werden nur den Workshopteilnehmern zur Verfügung gestellt.