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

Ort, Datum: Mittwoch, 27.10.2010, Bürgerhaus Lerchenberg

Anwesende: Frau Abou Zeid, Maria
 Herr Prof. Baum, Detlef
 Herr Dr. Begemann, Friedrich
 Herr Busch, Werner
 Herr Dr. Eicheler, Ulrich
 Herr Elsner, Dietrich
 Herr Erbe, Walter
 Herr Herrgesell, Alexander
 Herr Kessling, Gert
 Herr Klee, Heinz
 Herr Kilb, Markus
 Herr Kunert, Guido (in Vertretung Herr Dr. Rexrodt)
 Herr Laib, Paul
 Herr Dr. Lenhard, Klaus
 Herr Mayer, Ingo
 Herr Raible, Hartmut
 Herr Reichard, Thomas
 Frau Schappert, Ingrid
 Herr Schönig, Hannsgeorg
 Herr Schüle, Martin
 Frau Stahl, Angelika
 Frau Wellstein, Ute
 Herr Wunderlich, Karlheinz A.
 Herr Zorn, Horst

 Stadtplanungsamt:
 Frau Klein, Manuela
 Herr Schmitt, Bernd

 MVG:
 Herr Köck, Johannes
 Herr Kraus, Michael

 MIC:
 Herr Krannich, Thomas

 Landschaftsplaner:
 Herr Jestaedt, Andreas

 ITA:
 Herr Dr. Maack, Jürgen

 GRAS:
 Herr Sträß, Hermann
 Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Frau Ebling, Gabriele
 Frau Fuchs, Claudia
 Herr Kaloianis, Aris
 Frau Mühlenbeck, Jessica

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

Nachtrag Workshop 1:

Durch mehrere Anwesende wird auf das eindeutige Votum der Teilnehmer/innen des 1. Workshops bezüglich der Ablehnung der MVG-Variante zwischen evangel. Kindergarten und Bürgerhaus verwiesen. Auch wenn diese Variante aufgrund des notwendigen fachlich-sachlichen Variantenvergleichs momentan weiter untersucht werde, dürfe sie letztendlich keine Rolle mehr spielen, ansonsten seien die Workshops sinnlos.

Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die Aussagen im Protokoll zum Workshop 1 bezüglich der Straßenbahntrasse in der Hebbelstraße unzureichend seien. Prüfungsauftrag an die Planer war die Prüfung im Straßenprofil. Hinsichtlich einer Führung im Grünstreifen an der Hebbelstraße waren erhebliche Bedenken geäußert worden (insbesondere in Bezug auf Bäume, Parkplätze und Grundstückszufahrten). In diesem Zusammenhang wird erneut die Frage der Förderfähigkeit der Trasse - nur mit eigenem Gleiskörper - diskutiert.

Dem Antrag von Herrn Elsner auf Vorstellung der Ergebnisse seiner Umfrage zum Straßenbahnprojekt auf dem Lerchenberg wird mehrheitlich zugestimmt, wobei seitens verschiedener Teilnehmer erhebliche Einwände bezüglich Methodik der Umfrage und Aussagegewerte vorgetragen werden.

Anm.: Aus Zeitgründen kann dieses Thema im Workshop nicht mehr behandelt werden. Zur Information wird die Auswertung einschließlich der dazu geübten Kritik den Workshopteilnehmern als Zusatzinformation zur Verfügung gestellt.

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 (bezogen auf den Durchschnittschallpegel) bei Straßenbahnen sind Zuglänge und Geschwindigkeit, Anzahl der Züge pro Stunde, Fahrbahnart, Abstand Gleis zu Immissionsort, Bebauungsart und Abschirmungen sowie Kurvenradien. Dabei können Spitzenpegel von 79,9 dB(A) auftreten.

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.

Auf Wunsch mehrerer Workshopteilnehmer wird vereinbart, die von Dr. Maack gezeigten Folien dem Protokoll beizufügen (siehe Anlage 2). Es wurden allerdings Zweifel geäußert, ob die Wohn- und Lebenssituation in der Gaustraße oder der Breiten Straße mit denen auf dem Lerchenberg vergleichbar ist.

Darüber hinaus wird angeregt, das Thema der durch den Straßenbahnverkehr verursachten Vibrationen/ Erschütterungen im 3. Workshop zu behandeln.

Präsentation MIC, Herr Krannich:

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

Anbindung des ZDF und Sicherung des Spargelackers

- die Trassenführung durch das ZDF-Gelände ist aus Sicherheitsgründen nicht realisierbar
- die Trasse längs des Zaunes des Spargelackers sichert dessen langfristige soziale Nutzung

Anmerkung MVG, Herr Köck:

Die Projektleitung berichtet, dass die vorgeschlagene Trassenführung in die Entwicklungsgedanken des ZDF passen und im Bereich des heutigen Nebeneinganges der Zugang für die ÖPNV-Kunden des ZDF erfolgen soll. Hierüber könnte auch eine attraktive Verbindung zwischen EKZ und dem ZDF-Gelände entstehen.

Führung der Straßenbahn in der Hindemithstraße entlang Einkaufszentrum (EKZ)

- Einordnung der Straßenbahntrasse im südlichen Parkstreifen

Anregungen / Fragen:

Frage nach entfallenden Stellplätzen, Vorschlag der Straßenverbreiterung in südlicher Richtung → Erhalt der nördlichen Stellplätze, Neuordnung der südlichen Stellplätze: südlich des Gleiskörpers sind Längsparkplätze mit Bäumen vorstellbar
→ angesichts der vielen offenen Fragen kann eine verlässliche Stellplatzbilanz zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht erarbeitet werden; die Vorschläge sollen aber durch grobe Abschätzungen quantifiziert werden. Zugesagt wurde, dass die Stadt sich zur nächsten Sitzung des Themas annehmen wird.

Frage nach Gestaltung des öffentlichen Raumes am EKZ (Projekt Soziale Stadt), Bitte um Berücksichtigung des Zugangs zum EKZ für Behinderte → das Thema ist innerhalb des Planungsprozesses zum EKZ zu klären, die vorgeschlagene südliche Straßenbahntrasse lässt Optionen für die Umgestaltung

Bitte um Erhalt des Baumbestandes in der Hindemithstraße → ggf. Verschiebung der Straßenbahntrasse in südlicher Richtung

Vorschlag, durch Aufstockung des privaten Parkdecks neben dem EKZ Ersatz für entfallende Stellplätze zu schaffen → wird geprüft

Vorstellung der untersuchten Trassenalternativen ab Schulstandort bzw. Kindergarten:

„Schleife Süd“ über Hebbelstraße, Büchnerallee und Rilkeallee

- Neuordnung der Verkehrsflächen Hebbelstraße für Individualverkehr und Fußgänger
- Ersatz von Parkflächen mit Bauminselflächen in Teilen möglich
- Durchschneidung Waldfläche, Entfall von Straßenbegleitgrün
- Garagenzufahrten gesichert
- zwei zusätzliche Haltestellen, Busverknüpfung in der Büchnerallee

Anregungen / Fragen:

nochmaliger Verweis auf Ergebnisse des 1. Workshops: Arbeitsauftrag für die Hebbelstraße war die Gleisführung im Straßenprofil und höhengleich, zu klären ist für diese Alternative die Frage der Förderfähigkeit bzw. der finanziellen Auswirkungen auf die MVG

Hinweis bezüglich des dargestellten Baumverlustes: allein in der Hebbelstraße wären über 100 Bäume betroffen, zusätzlich würde das gesamte Straßen begleitende Grün auf der Büchner-Allee von der Hebbelstraße bis zur Rilke-Allee und der Rilke-Allee verloren gehen

→ die vom Landschaftsplaner Herrn Jestaedt vorgetragene erste Bilanzierung der Eingriffe in Gehölzbestand, Straßenbegleitgrün und Waldflächen soll bis zum 3. Workshop präzisiert werden, um einen fundierten Vergleich der Trassenvarianten bezüglich der Umweltverträglichkeit zu ermöglichen

Vorschlag eines eingleisigen Straßenbahnbetriebes zwischen Hindemithstraße und Bürgerhaus → Risiko der Behinderung der betrieblichen Abläufe

Vorschlag der Trassenführung über Rilkeallee und Lortzingstraße und dann zwischen Hochhäusern hindurch zurück zur Hindemithstraße → Beeinträchtigung des vorhandenen Spielplatzes, unzureichende Anbindung der Schule

Die Führung der Straßenbahn zum Bürgerhaus wird von einer großen Zahl der Teilnehmer weiterhin als sehr kritisch betrachtet.

„Schleife Nord“ mit Anbindung von Lerchenberg Nord über Polizei, künftiges Seniorenheim, Siedlungsrand, Rubensallee, Hebbelstraße

- Neuordnung der Verkehrsflächen Hebbelstraße und Rubensallee für Individualverkehr und Fußgänger
- erhöhter Flächenbedarf
- topographische Herausforderungen
- Durchschneidung von Waldfläche
- Ortsrandlage mit geringer Erschließungswirkung
- keine Verbesserung der Reisezeiten aus Lerchenberg-Nord
- dies stellt nach argumentativer Prüfung keine verfolgenswerte Variante dar, daher auch keine plangrafische Darstellung und Untersuchung

„Kleine Schleife Süd“ über Hebbelstraße und Bürgerhaus

- Neuordnung der Verkehrsflächen Hebbelstraße für Individualverkehr und Fußgänger
- gesonderte Straßenbahntrasse in der Hebbelstraße und 2 getrennte Fahrbahnen für Kraftfahrzeuge, eine nördlich der Straßenbahntrasse nur in Richtung Büchnerallee und eine südlich der Straßenbahntrasse nur in Richtung Einkaufszentrum
- Ersatz von Parkflächen möglich
- Teilersatz von Straßenbegleitgrün eventuell möglich
- Garagenzufahrten gesichert
- Durchschneidung Waldfläche

Anregungen / Fragen:

Hinweis, dass diese Variante für den evangel. Kindergarten hinsichtlich Lärm und Erschütterungen am ungünstigsten ist

Vorschlag zur Einordnung einer Wendeschleife im Wald südlich des Bürgerhauses / Einmündung Hermann-Hesse-Straße prüfen → wird geprüft

Trassenende Hindemithstraße, Wendeschleife am Kindergarten

- Entfall der Haltestelle Bürgerhaus
- Busverknüpfung erfordert zusätzlichen Busverkehr in Hebbelstraße
- Durchschneidung Waldfläche wegen Wendeschleife

Anregungen / Fragen:

Vorschlag zur Einordnung der Gleisschleife nördlich der Hindemith-/Hebbelstraße im Bereich des ehemaligen Geländes der Hausmeisterwohnung und anschließendem Grünstreifen oder aber südlich im Wäldchen vor dem evangel. Kindergarten
→ wird geprüft, Fläche an der Schule ist vermutlich zu klein

Auswirkungen auf Busverkehr (insbesondere Verknüpfung Regionalbus) sind zu prüfen.

Das Trassenende in Höhe Kita bzw. Schule findet erneut breite Zustimmung im Plenum.

Optimierte Trassenführung entsprechend Vorstudie MVG

- keine Beeinträchtigung Parkplatz Bürgerhaus
- Busverknüpfung im Bereich Bürgerhaus
- Durchschneidung Waldfläche und Wegebeziehungen
- keine Eingriffe in öffentlichen Verkehrsraum

Anregungen / Fragen:

nochmaliger Verweis auf Arbeitsaufträge des 1. Workshops, Unverständnis über Präsentation anderer Trassenvarianten

Frage nach dringendem Erfordernis der Strecke bis zum Bürgerhaus, die Erschließung des Lerchenbergs einschließlich Bürgerhaus werde seit 40 Jahren durch Busse ausreichend gewährleistet

In der Diskussion der Trassenvarianten wird von einigen Teilnehmern im Interesse einer urbanen Entwicklung Lerchenbergs die Straßenbahnführung bis zum Bürgerhaus - unter Berücksichtigung der im 1. Workshop artikulierten klaren Ablehnung der von der MVG vorgeschlagenen Trassenführung durch den Forstwald und den Grünstreifen zwischen Hebbelstraße und Hermann-Hesse-Straße - befürwortet, was aber nicht auf ungeteilte Zustimmung stößt. Weiterhin wird darauf hingewiesen, dass die erforderliche Vernetzung von Bus und Bahn je nach Lösung zu zusätzlichen Belastungen in Lerchenberg führen wird.

Ergebnisse des Workshops:

Der Workshop in Lerchenberg macht erneut die Komplexität der Aufgabe und die unterschiedlichen, teilweise widersprüchlichen Interessenlagen der Bürger deutlich.

Bestätigt wird die im 1. Workshop artikulierte klare Ablehnung der von der MVG vorgeschlagenen Trassenführung zwischen Einkaufszentrum und Bürgerhaus durch den Forstwald und den Grünstreifen zwischen Hebbelstraße und Hermann-Hesse-Straße. Die damit verbundenen Verluste an Grün sowie die Zerschneidung von Wegebeziehungen und die Nähe der Trassenführung zum Kindergarten werden mit großer Mehrheit als nicht akzeptabel beurteilt.

Auch die seitens der Planer erarbeiteten Lösungsansätze zu alternativen Trassenführungen, wie sie im 1. Workshop als Untersuchungsauftrag formuliert worden waren, können diese Probleme nicht lösen.

Vor diesem Hintergrund wird festgelegt, dass nunmehr folgende Alternativen vertieft zu untersuchen sind:

1. Endhaltestelle im Bereich Schule / EKZ. Hier gilt es, die Lage und Dimension der Wendeschleife so festzulegen, dass eine Minimierung der Eingriffe in Grünsubstanz und sichere Wege für die Schüler gesichert werden können.
2. Fortführung der Straßenbahn zum Bürgerhaus über die Hebbelstraße. Dabei ist der Schwerpunkt der Untersuchungen auf Lösungsansätze zu setzen, die die verschiedenen verkehrlichen Funktionen mit möglichst wenig Verlust an ortsbildprägender Grünsubstanz sichern. Zu klären ist für die einzelnen Alternativen die Frage der Förderfähigkeit bzw. der finanziellen Auswirkungen auf die MVG.

Generell sollen im weiteren Planungsprozess quantifizierte Aussagen zur Grün- und PKW-Stellplatzbilanz zur Verfügung gestellt werden, um eine vergleichende Bewertung von Alternativen auf objektive Daten abstützen zu können.

Bei den im 1. Workshop als Untersuchungsauftrag vorgeschlagenen Trassenführungen im Bereich des ZDF zeichnet sich nach Gesprächen mit den Beteiligten eine Lösung ab, die eine Führung der Straßenbahn neben dem Spargelacker vorsieht und damit auch die langfristige Nutzbarkeit des Spargelackers als Spiel- und Freizeitbereich sichert.

Für den Bereich des EKZ wird seitens der Planer eine Trassenlage vorgeschlagen, die Spielräume für eine eventuelle Erweiterung des EKZ und eine Umfeldaufwertung eröffnet. Diese Gestaltungsmöglichkeiten sollen im Rahmen des Projekts „Soziale Stadt“ nunmehr ausgefüllt werden. Aus dem Workshop ergibt sich für die weitere Trassenplanung der Auftrag, auch hier Möglichkeiten zum Erhalt vorhandener Grünsubstanz zu nutzen und Wege zum Ausgleich der PKW-Stellplatzbilanz aufzuzeigen.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

Anlagen

- | | |
|----------|---|
| Anlage 1 | Planungsstand MIC |
| Anlage 2 | Präsentation ITA zum Schallschutz von Straßenbahnen |