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

Ort, Datum: Mittwoch, 01.12.2010, Bürgerhaus Lerchenberg

Anwesende: Frau Abou Zeid, Maria
 Herr Prof. Baum, Detlef
 Herr Dr. Begemann, Friedrich
 Herr Dr. Eicheler, Ulrich
 Herr Elsner, Dietrich
 Herr Erbe, Walter
 Herr Herrgesell, Alexander
 Herr Kaloianis, Aris
 Herr Klee, Heinz
 Herr Kilb, Markus
 Herr Laib, Paul
 Herr Dr. Lenhard, Klaus
 Herr Mayer, Ingo
 Frau Mühlenbeck, Jessica
 Herr Reichard, Thomas
 Herr Dr. Rexrodt, Dirk-Michael
 Frau Schappert, Ingrid
 Herr Schönig, Hannsgeorg
 Herr Schüle, Martin
 Frau Stahl, Angelika
 Frau Wellstein, Ute
 Herr Zorn, Horst

Stadtplanungsamt:
Herr Kron, Christian
Herr Schmitt, Bernd

MVG:
Herr Hiltmann, Uwe
Herr Köck, Johannes

MIC:
Herr Krannich, Thomas

Landschaftsplaner:
Herr Jestaedt, Andreas

G+K:
Herr Krauss, Franz

VFH Wiesbaden:
Frau Conrad, Barbara

GRAS:
Herr Sträß, Hermann
Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Frau Fuchs, Claudia
 Herr Kessling, Gert

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

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):

Führung der Straßenbahn in der Hindemithstraße entlang Einkaufszentrum (EKZ)

- Einordnung der Straßenbahntrasse im südlichen Parkstreifen, Erhalt des Grünstreifens, Einordnung der Fahrleitungsmasten in der Grünfläche (Querprofil siehe Plan 4)
- nördliche Stellplätze bleiben komplett erhalten, auf der Südseite ist die Einordnung von Schräg- oder Längsparkplätzen denkbar
- Ermittlung der Parkraumbilanz erst nach Vorliegen des Stellplatzbedarfs sinnvoll
- Einordnung von Z-Querungen, die Lage der Querungen wird derzeit mit der Stadt abgestimmt

Anregungen / Fragen:

Frage nach entfallenden Stellplätzen

→ Erhalt der nördlichen Stellplätze

→ auf der Südseite Entfall aller vorhandenen Stellplätze

→ Einordnung von neuen Schräg- oder Längsparkplätzen ist hier vorstellbar

Hinweis, dass bei einem Entfall von ca. 50 Stellplätzen der Ersatz durch Längsparkplätze auf der Südseite nicht ausreichend ist

→ die Option Schrägparken besteht und erhöht die Zahl der Ersatzparkplätze

Verweis auf das Hochhaus Hindemithstr. 39 (hier keine eigenen Stellplätze vorhanden);

kostenlose Stellplätze sind für den Stadtteil wichtig und müssen erhalten/ ersetzt werden

→ um Ersatz für entfallende Stellplätze zu schaffen, werden alternative Lösungen geprüft

→ z.B. Aufstockung des privaten Parkdecks neben dem EKZ (Supermarkt)

die Attraktivität des EKZ ist zu erhalten und zu steigern, die durch MIC vorgeschlagene Streckenführung entspricht nur teilweise diesem Ziel - die Trasse sollte noch weiter nach Süden verschoben und die Parkplätze direkt am EKZ eingeordnet werden

→ Verweis auf Konflikt Erhalt Grünstreifen – Erhalt Stellplätze/ Wohnnutzung

→ im Bereich EKZ ist derzeit ein gutes Stellplatzangebot vorhanden

→ im Rahmen des Projekts Soziale Stadt wird gemeinsam mit den Gewerbetreibenden eine gemeinsame Lösung für das EKZ einschließlich der Stellplätze im Umfeld gesucht

Frage nach den privaten Stellplätzen im Bereich Hindemithstraße

→ die privaten Stellplätze liegen alle auf der Nordseite und bleiben erhalten

→ die Umgestaltung Hindemithstraße ist abhängig von der Entwicklung des EKZ

→ die Entwicklung soll nicht verbaut werden, die vorgeschlagene Straßenbahntrasse lässt Optionen für die Umgestaltung

Verweis auf die Einigkeit im Ortsbeirat zur Zielstellung für das EKZ, möglichst viele Stellplätze anzubieten, um die Attraktivität des EKZ zu stärken

→ Erhebungen der Stadt zur Parkraumnutzung an 2 repräsentativen Tagen ergaben am

Donnerstag (25.11.10) eine maximale Auslastung von 79 % (um 8 Uhr 40 %) und am

Sonnabend (20.11.10) eine insgesamt geringere Auslastung (10 Uhr 45 %, 13 Uhr 50 %).

Hinweis auf erforderliches Parkraumkonzept (Gesamtkonzept)

→ aus Straßenplanung ergibt sich Neugliederung des öffentlichen Raumes

→ nach Festlegung der Trassenführung wird eine städtische Gesamtkonzeption folgen (unter Federführung der Stadt)

Frage nach Lage der Übergänge für Fußgänger und nach Sicherung der Querungen, Frage nach Querungen für PKW

Hinweis, dass für Fußgänger 2 Eingänge des EKZ nicht bedient werden

Übergänge für Blinde (Blindenschule) sind bei der Planung zu berücksichtigen

→ im Bereich Fußgängerüberweg ist bisher kein Übergang dargestellt

→ Querungsmöglichkeit muss hier angeboten werden

→ Querung am Hotel ist vorgesehen, deren Sicherung (Vollsignalisierung oder Rot-Dunkel-Anlage) ist noch offen

Vorstellung der untersuchten Trassenalternativen bis Schulstandort bzw. Kindergarten:

Trassenende Hindemithstraße, Wendeschleife auf Seite der Schule (siehe Plan 1a)

- geänderte Verkehrsführung im Bereich der Schule
- Notwendigkeit größerer Erdarbeiten, evt. Stützbauwerke

Anregungen / Fragen:

Hinweis auf massiven Eingriff in das Schulareal und problematische Wegeführung

Fragen nach Zugängigkeit (Feuerwehrezufahrt, Hauptzugang Turnhalle etc.)

→ Verkehr von/zu Schule ist bei der Planung zu berücksichtigen

→ Unfallgefahr für Schulkinder ist durch gesicherte Querungen zu vermeiden

Frage, ob die Haltestelle im Bereich der Gleisschleife eingeordnet werden kann

→ nein, Haltestellen in Kurvenlage sind im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu vermeiden

→ Restspaltbreite zwischen Fahrzeug und Bahnsteig wäre zu groß

Frage nach Einfriedung der Trasse

→ derzeit sind noch keine abschließenden Aussagen zur Einfriedung der Trasse möglich

→ Bahnkörper wird vom übrigen Verkehr durch Bordsteine, Leitplanken, Zäune, Hecken, Baumreihen oder andere ortsfeste Hindernisse getrennt

Die Alternative Wendeschleife auf Seite des Schulstandortes wurde nach Diskussion wegen des erforderlichen großen Eingriffs in das Schulgelände im Workshop mehrheitlich verworfen.

Trassenende Hindemithstraße, Wendeschleife am Kindergarten (siehe Plan 1b)

- Lage der Wendeschleife östlich des Kindergartens ist modifizierbar
- Eingriff in Waldfläche und Abstand zum Kindergarten sind je nach Variante unterschiedlich groß

Anregungen / Fragen:

Die „kleine Kiga-Variante“ wird als günstig bewertet, weil vorhandene Wege nutzbar sind.

Von anderen Workshopteilnehmern wird die „lange Waldvariante“ als unkritischer bewertet, da hier der Abstand zum Kindergarten größer ist.

→ Optimierung der Waldschleife ist planerisch zu prüfen

Frage nach Umstieg Bus/Bahn

→ unterschiedliche Möglichkeiten für Umsteigestation werden noch geprüft

Vorstellung der untersuchten Trassenalternativen bis zum Bürgerhaus:

Trassenende Bürgerhaus Westseite

(siehe Plan 2a und 2b)

- Führung der Straßenbahntrasse durch die Hebbelstraße zwei- oder eingleisig (Querprofil siehe Plan 5a und 5b)
- Nördliche Fahrspur Hebbelstraße einschließlich Schrammbord bleibt
- Restgrünstreifen auf Südseite neben neuen Gehweg
- Querungsmöglichkeiten noch nicht dargestellt
- Wendeschleife an der Büchner-Allee südwestlich des Bürgerhauses

Trassenende Bürgerhaus Ostseite

(siehe Plan 3a und 3b)

- Führung der Straßenbahntrasse durch die Hebbelstraße zwei- oder eingleisig (s.o.)
- Wendeschleife südöstlich des Bürgerhauses

Anregungen / Fragen:

Frage nach Grünverlust

- Verlust an Vegetationsstrukturen ist bei ein- und zweigleisiger Variante etwa gleich
- Ersatz geschützter Bäume erfolgt gemäß Gehölzschutzsatzung
- bei der eingleisigen Variante kann ein 2,40 m breiter Grünstreifen erhalten werden
- Neupflanzung von Bäumen ist bei dieser Variante möglich

Frage nach Möglichkeit der Verschiebung der eingleisigen Trasse in den Grünstreifen

- Problem Garagenzufahrten, diese Variante ist nicht genehmigungsfähig

Frage nach Zufahrt in die Garagen an der Hebbelstraße und nach Besucherstellplätzen
Verweis auf Problematik Anlieferverkehr (DHL, Möbelwagen etc.), im Ist-Zustand ist die Hebbelstraße diesbezüglich flexibel

- vor den Garagen wird der öffentliche Raum reduziert, Parken und Ausladen vor den Garagen ist aber weiterhin möglich
- bei eingleisiger Variante sind Längsparkplätze innerhalb des Grünstreifens denkbar

Frage nach Förderfähigkeit der ein- und zweigleisigen Varianten

- beide Varianten sind förderfähig, sofern ein eigener Gleiskörper gewährleistet ist
- eine straßenbündige Führung ist nicht förderfähig

Frage nach kostenseitigem Unterschied bei Führung der Straße in der Straße und auf eigenem Gleiskörper

- in dieser Planungsphase noch keine konkreten Antworten möglich
- am Ende der Vorplanung wird eine grobe Kostenschätzung vorliegen
- Bund bezuschusst bis 60 %, dies ist bei der etwa 500 m langen Strecke ab Hindemithstraße eine erhebliche Summe

Frage nach Schulweg für Schüler, die mit dem Bus kommen

- möglichst Abwicklung über Linienverkehr, ansonsten auch Einsatz von E-Wagen
- Erreichbarkeit wird weiterhin gewährleistet

Frage nach Hauptumsteigestationen

- Umsteigehaltestelle Hindemithstraße und Bürgerhaus
- kein Unterschied bei Ost- oder Westvariante

Thema Vibrationen: kann die Straßenbahn verlangsamt werden?

- Straßenbahn fährt straßenbündig entsprechend StVO-Beschilderung
- die Ergebnisse des Gutachtens zum Thema Schall und Erschütterungen werden in weiteren Planungsprozess einfließen

Frage nach Rentabilität des Straßenbahnabschnittes EKZ bis Bürgerhaus
→ Belegung der Fahrzeuge nimmt zwangsläufig zum Ende hin ab

Frage, ob die Variante Hebbelstraße noch diskussionswürdig ist
→ keine Entscheidung, die in der Workshoprunde gefällt werden kann
→ Aufgabe ist es, Pro- und Kontra-Argumente zu sammeln

In der nachfolgenden Diskussion werden Argumente für und gegen die Trassenführung bis zum Bürgerhaus sowie für und gegen die Ein- oder Zweigleisigkeit der Strecke vorgebracht:

Argumente für das Trassenende Hindemithstraße:

- der Erhalt des Grüns in Lerchenberg wurde als Grundanliegen in der Begehung und den ersten Workshops vorgetragen
- ein Totalverlust der Vegetation ist nicht akzeptabel
- eine Trennung der Hauptverkehrsachse durch die Gleisstrasse wäre auch ein städtebauliches Problem
- eine Trassenführung durch die Hebbelstraße wäre für die Anwohner mit erheblichen Eingriffen in die Stellplatzsituation und Anlieferung verbunden
- durch den Richtungsverkehr ist eine zusätzliche Verkehrserzeugung zu erwarten
- wenn Busse sowieso bis zur Hindemithstraße fahren, ist die Straßenbahn bis zum Bürgerhaus nicht erforderlich

Argumente für die Trassenführung bis zum Bürgerhaus:

- integriertes Entwicklungskonzept weist für Lerchenberg Süd einen Bewohnerzuwachs aus, der Zuzug junger Familien ist zu erwarten, daher ist die ÖPNV-Anbindung wichtig
- Haltestelle in Nähe Neubaugebiet sinnvoll
- das Bürgerhaus ist zentraler Punkt im Stadtteil, die Verbindung EKZ - Bürgerhaus schafft eine Stadtteilachse
- wenn schon eine Straßenbahn bis Lerchenberg gebaut wird, sollte sie nicht am Anfang von Lerchenberg enden
- die Straßenbahn ist integraler Bestandteil der Bewegung im Stadtraum
- die Reisezeit sowie Verfügbarkeit (= Taktfrequenz) ist eine der wesentlichen Kenngrößen bei der Nutzen-Kosten-Relation
- Plädoyer für Westschleife: staufrei in die Stadt, Schulbusse stehen gegenwärtig mit im Stau, bei der Westschleife ist zudem ein Erweiterungspotential gegeben
- die Westschleife erfordert eine Ampelanlage im Kreuzungsbereich
- die Lichtsignalanlage (LSA) bringt aber auch Verkehrsberuhigung für die Hebbelstraße
- die Westschleife sollte so modifiziert werden, dass der Grünstreifen Büchnerallee erhalten bleibt
- die Ostschleife am Bürgerhaus würde den Entfall einer Spielfläche nach sich ziehen, die rege von Jugendlichen genutzt wird
- Spiel-/Freizeitflächen in Lerchenberg sind generell unzureichend, daher ist der Erhalt dieser Fläche wichtig
- die Ostschleife erscheint auch aus freiraumplanerischer Sicht ungünstiger (Wegebeziehungen etc.)

Argumente für die eingleisige Variante Hebbelstraße:

- breites Votum für Reduzierung des Grünverlustes
- die mögliche Wiederherstellung der Baumreihe ist aus stadtgestalterischer Sicht zwingend notwendig und damit ein wichtiger Aspekt für die eingleisige Variante

Ergebnisse des Workshops:

Mit dem 3. Workshop zur Konzeption der Mainzelbahn konnte in Lerchenberg eine erste Zwischenbilanz gezogen werden. In der Diskussion zwischen Bürgern, Vertretern des Planungsamtes, der MVG und den beauftragten Planern und Gutachtern ist es gelungen, zu wichtigen Fragestellungen einvernehmliche Lösungsansätze zu finden:

- Mit der mit der Flächeneignerin ZDF abgestimmten Führung der Trasse an der Grenze zum Spiel- und Freizeitbereich Spargelacker kann diese Fläche langfristig in ihrer Größe und Funktion gesichert werden.
- Die Lage der ersten Haltestelle in Lerchenberg eröffnet eine deutlich verbesserte Erschließung für das ZDF und lässt durch die Nähe zum Einkaufszentrum auch eine zusätzliche Belebung durch Mitarbeiter des ZDF erwarten.
- Die Führung der Straßenbahn in der Hindemithstraße ist nunmehr so festgelegt, dass der vorhandene Grünstreifen weitgehend erhalten bleibt und vielfältige Entwicklungsoptionen für das Einkaufszentrum unterstützt werden. In diesem Zusammenhang muss aber die Stellplatzfrage für den Gesamtbereich (einschließlich angrenzende Wohnbebauung und Schulzentrum) bedarfsgerecht gelöst werden, eine Aufgabe, die seitens der Stadt im Zusammenspiel mit der Planung der Straßenbahntrasse zu bearbeiten ist und ihren Niederschlag in einem übergreifenden Parkraumkonzept finden muss.

Die vorgeschlagene Lage der Straßenbahntrasse lässt auch für diese Aufgabe Handlungsoptionen offen, so dass davon ausgegangen werden kann, dass das Einkaufszentrum auch weiterhin über ein attraktives Stellplatzangebot verfügen kann.

Die vorgeschlagenen Zuwegungen und Trassenquerungen zum Einkaufszentrum müssen in ihrer Lage und Ausformung noch optimiert werden, um der Funktion des Einkaufszentrums und seiner Einbindung in das Umfeld besser gerecht zu werden.

Nach wie vor bleiben bei den Bürgern entsprechend ihrer Interessenslagen und Betroffenheiten unterschiedliche Haltungen zur Frage, ob die Straßenbahn nur bis zum Einkaufs- und Schulzentrum oder bis zum Bürgerhaus zu führen sei. Die Diskussion eröffnete ein breites Spektrum von Argumenten für und gegen diese zwei grundsätzlichen Lösungsansätze.

Innerhalb dieser Diskussion besteht aber Einvernehmen über folgende Punkte:

Wenn die Straßenbahn im Bereich Einkaufs- und Schulzentrum endet, ist die erforderliche Wendeschleife im Wäldchen beim Kindergarten unterzubringen, wobei die bisher vorliegenden Alternativen noch dahingehend zu optimieren sind, dass Störungen für den Kindergarten minimiert werden und die sicheren Wegebeziehungen erhalten bleiben. Die ebenfalls untersuchte Alternative einer Wendeschleife im Schulgelände wurde einvernehmlich als nicht zielführend ausgeschlossen.

Bezüglich einer möglichen Weiterführung der Straßenbahn zum Bürgerhaus besteht eine große Mehrheit der Lerchenberger Bürger dafür, dass die ursprünglich vorgestellte Führung im Waldbereich auszuschließen ist.

Damit verbliebe nur eine Führung in der Hebbelstraße, die allerdings mit erheblichen Eingriffen in das grüne Erscheinungsbild dieser Straße und in die Stellplatzsituation für Bewohner, Besucher und Anlieferung verbunden wäre. Bezüglich der hier vorgestellten Alternativen gibt es eine Präferenz für die einspurige Trassenführung, da sie bessere Flächenpotenziale für eine neue Begrünung und ein begrenztes Stellplatzangebot im öffentlichen Raum lässt. Sollte diese Trassenführung weiter verfolgt werden, müssen aber qualitativ überzeugende Lösungen für das Stellplatzangebot, Anlieferung, Grünentwicklung und Stadtbild erarbeitet werden.

Im Falle der Führung der Straßenbahn bis zum Bürgerhaus stellt sich die Frage nach der Lage der Wendeschleife. In der Diskussion der vorgestellten Alternativen östlich bzw. westlich des Bürgerhauses (beide Lösungen greifen nicht in den Parkplatz bzw. die Garagen am Bürgerhaus ein) ergab sich noch keine eindeutige Präferenz, wobei deutlich wurde, dass die Nutzungsoptionen im Umfeld des Bürgerhauses möglichst wenig eingeschränkt werden sollten, um die Entwicklung des Bürgerhauses als wichtige Zentrums- und Freizeiteinrichtung im Stadtteil Lerchenberg zu unterstützen.

In der sehr sachlichen und konstruktiven Diskussion wurde herausgearbeitet, dass durch die frühzeitige Einbeziehung der Bürger wesentliche konzeptionelle Verbesserungen erreicht werden konnten. Es wurde aber auch deutlich, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt und bei dem noch sehr frühen Planungsstand abschließende Klärungen zu den noch offenen Fragen nicht möglich sind. Hier müssen nunmehr vertiefende planerische Untersuchungen sowie gutachterliche Klärungen und Abwägungen erfolgen, um eine neue Diskussionsgrundlage zu schaffen.

Aus diesem Grunde wurde vereinbart, einen nächsten Workshop dann durchzuführen, wenn der entsprechende Arbeitsstand erreicht ist. Dies wird voraussichtlich Ende April / Anfang Mai 2011 der Fall sein. Im Anschluss daran soll dann auch eine Informationsveranstaltung für die Stadtteilöffentlichkeit durchgeführt werden.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

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