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

Ort, Datum: Dienstag, 30.11.2010, Evangelische Kirchengemeinde Marienborn

Anwesende: Herr Deibele, Josef
 Herr Ekkart, Ralf
 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 Noll, Bernd
 Herr Noll, Daniel
 Herr Werner, Jürgen
 Herr Zimmer, Rudolf

Stadtplanungsamt:
Herr Schmitt, Bernd
Herr Kron, Christian

MVG:
Herr Hiltmann, Uwe
Herr Köck, Johannes

MIC:
Herr Krannich, Thomas

Landschaftsplaner:
Herr Jestaedt, Andreas

Schallschutzgutachter:
Herr Fitz, Peter

VFH Wiesbaden:
Frau Conrad, Barbara

GRAS:
Herr Sträß, Hermann
Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Frau Stauder, Monika
 Herr Mossel, Fritz

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

Vortrag zum Thema Schall und Erschütterungen:

Der Gutachter Peter Fritz vermittelt den Teilnehmern des Workshops eine Übersicht über Inhalte und Verfahren der gutachterlichen Arbeit zum Thema Schall und Erschütterungen im weiteren Planungsprozess.

Auf Wunsch mehrerer Workshopteilnehmer wird vereinbart, die von Herrn Fritz gezeigten Folien dem Protokoll beizufügen (siehe Anlage 3).

Fragen an den Gutachter:

Hinweis auf Gesamtlärmproblematik in Marienborn: Autobahn-, Bahn-, Fluglärm, Verkehrslärm

→ Mainzelbahn muss für sich nachweisen, dass die Grenzwerte eingehalten werden

→ kein Rechtsanspruch auf „Lärmsanierung“

Frage nach Prognosen für Marienborn hinsichtlich der zu erwartenden Lärmbelastung

→ die Berechnung nach standardisiertem Verfahren ist noch nicht erfolgt

Frage nach Vergleich zwischen Straßen- und Schienenlärm

→ abhängig von Streckenabschnitt und Fahrweg

→ gemessen an Transportleistung schneidet die Straßenbahn günstiger ab

Frage nach sogenanntem Schienenbonus

→ das Thema ist gegenwärtig in der politischen Diskussion, der Schienenbonus soll laut Koalitionsvertrag stufenweise abgebaut werden

→ im Hinblick auf die Planfeststellung für die Mainzelbahn gilt die aktuelle Rechtslage

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 „Hinter den Wiesen“

- Vorstellung von 2 Trassenvarianten:
 - Variante 1: eine annähernd mittige Trasse im Bereich der Ausgleichsfläche zwischen nördlichem Neubaugebiet und südlich angrenzender Wohnbebauung (siehe Plan 1a, 2a)
 - Variante 2: gebäudenaher Trasse entlang der südlichen Wohnbebauung (s. Plan 1b, 2b)
- Die Z-Querung in Höhe Wiesenstraße wird in voller Breite ausgebaut und ist als Behelfszufahrt und für Rettungsfahrzeuge nutzbar

Anregungen / Fragen:

Nochmaliger Verweis auf den Konflikt zwischen den Interessen der Landwirtschaft und dem Lärmschutz für die Anwohner

→ abgerückte Variante = Verdopplung Abstand zu Gebäuden, 3-4 dB (A) Unterschied

→ aus Sicht des Schallschutzes ist die abgerückte Variante günstiger

→ Grenzwerte können bei dieser Variante ggf. ohne zusätzliche Maßnahmen eingehalten werden, das Thema Erschütterungen ist bei dieser Variante unkritisch

→ für die Landwirtschaft ist die gebäudenahere Variante am besten

→ Flächenzerschneidung ist ein wichtiges Kriterium für die Trassenentscheidung

→ die Wertigkeit der Ausgleichsfläche (Frischluftkorridor) ist noch zu klären

→ Trennung zwischen altem Ort und Neubaugebiet würde durch evt. erforderliche Schallschutzwände verstärkt

- der Variantenvergleich für beide Varianten wird im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen, Ergebnisse sind im Frühjahr 2011 zu erwarten
- eine abschließende Äußerung ist derzeit noch nicht möglich

Kardinal-von-Galen-Straße / Querung der DB-Trasse

- Haltestelle im Bereich der Unterführung der Bahntrasse
- Tieferlegung der Kardinal-von-Galen-Straße, um eine höhengleiche Querung der Straßenbahntrasse zu ermöglichen, Böschung wird Ri. Bahn verschoben

Durch das Stadtplanungsamt wurde die Übereinstimmung der künftigen Straßenlage mit den Festsetzungen des Bebauungsplans geprüft:

- die Festsetzungen des Bebauungsplans stehen dem Ausbau der Kardinal-von-Galen-Straße nicht entgegen, der Trassenkorridor reicht aus
- die planerischen Voraussetzungen für den kurzfristigen Ausbau der Kardinal-von-Galen-Straße sind gegeben
- Während der Bauphase ist die temporäre Zufahrt über die Wiesenstraße denkbar.

Anregungen / Fragen:

Frage nach Rampenlänge am Bahnhof → ca. 120 m (Höhendifferenz ca. 6 m)

Frage nach Verbreiterung der Bahnquerung für den MIV → ist nicht Gegenstand des Straßenbahnprojekts

Abschnitt Bergweg

- Trassenführung parallel zum Marienborner Bergweg, Erhalt des Alleecharakters

In der nachfolgenden Diskussion werden folgende Themen behandelt:

- die Vernetzung Bus – Straßenbahn erscheint noch nicht optimal, Verweis auf Wegelängen aus den verschiedenen Ortsteilen
 - die innerörtliche Erschließung durch den Bus 70 wird weiter bestehen bleiben
 - ein näheres Heranführen an die Strab ist seitens der MVG denkbar (wenn politischer Wille da ist)
- Vorschlag der Führung des Busses Nr. 70 über die Achardstraße zu neuem Endpunkt an der Straßenbahn
 - Hinweis SPA/Herr Schmitt auf Bebauungsplan: die damalige Planung ging von einem möglichen Bushalt am Kreisel aus
- Frage nach relevanten Punkten aus den anderen Ortsteilen, die Auswirkungen auf Marienborn haben
 - Führung im Bereich Max-Planck-Institut noch offen
 - Ausführungen zu Planungsstand Bretzenheim und Lerchenberg
- Vorschlag einer offenen Bürgerversammlung
 - eine Informationsveranstaltung für die breite Öffentlichkeit wird nach Vorliegen der verschiedenen Gutachten stattfinden
- Frage nach Einbeziehung der direkt betroffenen Bürger
 - Verweis auf Begehung, die für jedermann offen war
 - die Trasse ist seit 1972 im FNP festgeschrieben und allgemein bekannt
 - Einbeziehung der Eigentümer erst nach Fertigstellung der Vorplanung sinnvoll
 - die Auswahl der Workshopteilnehmer zeigt einen repräsentativen Querschnitt der Interessenlagen – keine Diskussion von Eigeninteressen in dieser Runde

- Frage an die MVG nach dem vorgesehenen Zeitplan
 - Vorplanung Trassierung bis März 2011
 - danach Entscheidung, welche Variante zum Entwurf geführt werden soll
 - 2. Quartal 2011: Infoveranstaltung zu Ergebnissen der Gutachten
 - Entwurfs-/Genehmigungsplanung bis Ende 2011
 - Einreichung Planfeststellungsunterlagen Anfang 2012
 - Realisierung frühestens ab 2. Halbjahr 2013

Ergebnisse des Workshops:

Im dritten Workshop konnte eine positive Zwischenbilanz zum Beteiligungsverfahren gezogen werden. In dieser ersten Phase, die die Klärung grundsätzlicher konzeptioneller Fragestellungen bezüglich der Trassenführung in Marienborn zum Gegenstand hatte, konnten im Gespräch zwischen Bürgern, Planern und der MVG wesentliche Verbesserungen für das Projekt entwickelt werden, die der weiteren Planung zugrunde gelegt werden. Viele Anregungen haben Eingang in die Planung gefunden.

Zusammenfassend kann auf folgende Ergebnisse verwiesen werden:


- Die Festlegung der Haltestellen, über die nunmehr die Andienung des Gebiets „Sonniger Hang“, des Altortes Marienborn, des Neubaugebietes „Hinter den Wiesen“ sowie der Arbeitsplätze am Marienborner Bergweg gesichert werden. Mit der Lage der Haltestelle unter dem Bahndamm der DB kann zudem die barrierefreie Vernetzung zwischen Bahn und Straßenbahn erreicht werden. Auch der gegenwärtig stillgelegte zweite Bahnsteig kann bei einer Reaktivierung durch die DB barrierefrei erreicht werden.
- Entwicklung einer sicheren Querung von Straßenbahntrasse und Wiesenstraße in Form einer Z-Querung mit entsprechender Sicherung, wobei durch die Lage der Querung an der Haltestelle sowieso langsame Fahrtgeschwindigkeiten der Tram das Risiko weiter abgesenkt wird.
- Die Querung wird so ausgeführt, dass sie in Notfällen für Einsatzfahrzeuge geöffnet werden kann. Während der Bauphase der Kardinal-von-Galen-Straße kann die Erschließung des Neubaugebiets im Bedarfsfalle temporär über die Wiesenstraße erfolgen.
- Klärung der Querungssituation der Straßenbahntrasse mit der Kardinal-von-Galen-Straße durch eine Lösung, die mit dem rechtskräftigen Bebauungsplan abgedeckt ist und damit den Weg frei macht für den Ausbau der Kardinal-von-Galen-Straße durch die Stadt.
- Festlegung der betrieblich notwendigen Wendeschleife bahnhofsnahe in der Freihaltefläche zwischen altem Ort und Neubaugebiet
- Führung der Trasse in Richtung Lerchenberg parallel zum Bergweg unter Erhaltung des Alleecharakters der Straße

Für die von den Workshopteilnehmern als besonders wichtig angesehene Vernetzung zwischen Bus und Straßenbahn konnten verschiedene Perspektiven aufgezeigt werden, die in die künftige Planung der betrieblichen Abläufe von Bus und Bahn eingehen werden.

Noch offen bleiben muss die Trassenführung im Bereich Hinter den Wiesen, da die für eine abschließende Klärung des Zielkonflikts zwischen Lärmschutz der Anwohner und Vermeidung der Zerschneidung von landwirtschaftlichen Flächen erforderlichen gutachterlichen Untersuchungen und Abwägungen erst in den nächsten Monaten erarbeitet werden.

Zu diesem Thema und dem weiteren Fortgang der Planung soll Anfang Mai 2011 ein weiterer Workshop stattfinden, in dem dann u.a. konkrete, auf die erforderlichen Berechnungen gestützte Bewertungen der alternativen Trassenführungen in diesem Bereich vorgestellt werden.

In Würdigung des bisherigen Verlaufs der Bürgerbeteiligung zeigten sich sowohl die Bürger als auch die MVG zufrieden mit den erreichten Ergebnissen, die von beiden Seiten als deutliche Verbesserung des ursprünglichen Konzeptes bewertet werden. Dabei wurden besonders hervorgehoben die konstruktive Atmosphäre in den Workshops und der offene und faire Umgang auch mit kontroversen Interessenslagen. Nach einer weiteren Arbeitsphase, in der die jetzt noch offenen Fragen geklärt werden, soll dann auch die breite Ortsteil-Öffentlichkeit über den Planungsstand mit den Ergebnissen des Beteiligungsverfahrens informiert werden.



Hermann Sträß / Jana Windelband
GRAS

- Anlage 1 Planungsstand MIC
- Anlage 2 Tabelle Arbeitsstand / Beantwortung der Fragen aus dem 1. Workshop
- Anlage 3 Präsentation Herr Fritz zum Thema Schall und Erschütterungen