
Projekt: Beteiligungsverfahren Straßenbahnausbau Mainz - Lerchenberg
Ergebnisprotokoll Workshop 4 - Abschnitt Marienborn

Ort, Datum: Dienstag, 03.05.2011, 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 Dr. Martin, Johannes
 Herr Dr. Moseler, Claudius
 Herr Mossel, Fritz
 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 Fritz, Peter

GRAS:
Herr Sträb, Hermann
Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Frau Stauder, Monika

Ablauf: Einführung Herr Sträb: Stand des Verfahrens, Rückblick,
 noch offene Aufgabenstellungen aus Workshop 3
 Herr Krannich: Vorstellung der Vorzugsvariante der MVG
 Herr Jestaedt: Stand und Ergebnisse der umweltfachlichen Untersuchungen
 Diskussion, Bewertung Planungsergebnis
 Zusammenfassung des Verfahrens, weiteres Vorgehen

Vorstellung der Vorzugsvariante der MVG

Herr Krannich (MIC) stellt den aktuellen Planungsstand vor, der nunmehr als Vorzugsvariante der weiteren Planung zugrunde gelegt werden soll. Als Reaktion auf die Arbeitsaufgaben aus dem 3. Workshop haben sich gegenüber den dort vorgestellten Planungsinhalten noch Modifikationen ergeben. Die abschließenden Festlegungen werden nachfolgend dargestellt (Plandarstellungen siehe Anlage 1):

Abschnitt 1 - Knotenpunkt Haifa-Allee

(siehe Plan 1)

- Neugestaltung des Knotens Haifa-Allee mit deutlich weniger Flächenbedarf bei gleicher Leistungsfähigkeit
- Eine Verbesserung der Fahrradführung im Knotenpunktbereich sowie die Gestaltung und Lage der fußläufigen Übergänge zum Gutenberg-Center werden in der weiteren Planung untersucht.

Abschnitt 2 - Hinter den Wiesen / Querung DB-Trasse

(siehe Plan 2)

- Die Trasse Hinter den Wiesen wurde von der Wohnbebauung abgerückt, damit ergibt sich eine annähernd mittige Trasse im Bereich der Ausgleichsfläche zwischen nördlichem Neubaugebiet und südlich angrenzender Wohnbebauung
- Die Herrichtung der Gleisquerung in Verlängerung der Wiesenstraße erfolgt in unveränderter Breite. Sie erhält eine gesicherte Wegeführung durch Geländer, die in Notfällen und bei Umleitungsverkehren schnell herausgenommen werden können.
- Entlang der Straßenbahntrasse sind Wendewege für die Landwirtschaft sowie Rettungswege vorgesehen.
- Im Bereich der Ausgleichsflächen kann durch den Bau von Rasengleis der natürliche Charakter weitgehend erhalten bleiben.
- Die betrieblich notwendige Wendeschleife östlich des Bahnhofs wurde in den Abmessungen deutlich reduziert.
- Die Lage der Haltestelle Marienborn Bahnhof ermöglicht es, dass beide Bahnsteige der DB behindertengerecht erreicht werden können.
- Die Querungen Kardinal-von-Galen-Straße und Bergweg werden mit Ampelanlagen gesichert.
- Die künftige Führung der Buslinie Nr. 70 (über die Achardstraße zu neuem Endpunkt auf der Westseite des Bahnhofs oder über die Kardinal-von-Galen-Straße mit Bushalt am Kreis im Bebauungsplangebiet) wird im weiteren Planungsverlauf geklärt.

Abschnitt 3+4 – Marienborner Bergweg bis E.-Dombrowski-Straße

(siehe Plan 3/4)

- Entlang des Marienborner Bergweges erfolgt, außerhalb des Kreuzungsbereiches von Gleis und Straße, kein Eingriff in den Baumbestand. Der landschaftsprägende Alleecharakter bleibt somit erhalten.
- Parallel zur Trasse werden entsprechende Zufahrt- und Wendewege für die Landwirtschaft vorgesehen.
- Die Überfahrt am Berghof wird im Zuge der weiteren Planung geklärt.

Weiterhin stellt Herr Krannich den Regelplan für die Haltestellengestaltung vor (Ausstattung mit Fahrgastunterstand, Blindenleitsystem etc. – siehe Plan 5).

Ergebnisse der umweltfachlichen Untersuchungen

Herr Jestaedt informiert über die bisher erfolgten umweltfachlichen Untersuchungen. Für den Bereich Marienborn wurden 3 Trassenvarianten geprüft.

Die Führung innerhalb der Ortslage ist technisch nicht realisierbar. Zwischen den beiden Varianten „Hinter den Wiesen Mittellage“ und „Hinter den Wiesen ortsnah“ bestehen aus umweltfachlicher Sicht nur geringe Unterschiede. In der Summe der schutzgutbezogenen Betrachtung ist die Mittellage als Vorzugstrasse zu bewerten (siehe Anlage 2).

Ergebnisse des Workshops:

Mit dem 4. Workshop ging die erste Phase des Beteiligungsverfahrens zum Bau der Mainzelbahn in Marienborn zu Ende. Ziel war es gewesen, gemeinsam mit den Bürgern eine möglichst konfliktarme und benutzerfreundliche Trassenführung im Stadtteil zu finden. Nachdem im 3. Workshop Anfang Dezember 2010 noch die Lage der Trasse im Bereich Hinter den Wiesen offen geblieben war, konnten nunmehr die Planer die Vorzugsvariante der MVG präsentieren, die aus der gutachterlichen Untersuchung verschiedener Alternativen auf Umweltverträglichkeit sowie den Schutz der Anwohner gegen Schall und Erschütterungen hervorgegangen ist.

Die der Vorbereitung der Planfeststellungsunterlagen nun zugrunde gelegte Lösung führt die Straßenbahn mit einem Abstand von ca. 17 m zur hinteren Grundstücksgrenze und damit in Mittellage der Frischluftschneise zwischen altem Ort und Neubaugebiet. Der damit entstehende Zwischenbereich zwischen Gleiskörper und den Wohngrundstücken ist zwar nicht mehr für landwirtschaftliche Zwecke nutzbar, bietet aber die Chance, einen grünen Siedlungsrand zur Landschaft auszubilden.

Insgesamt zeigten sich die Teilnehmer des Beteiligungsverfahrens in Marienborn zufrieden mit der Vorgehensweise und den Ergebnissen. So konnten viele Ideen in das Konzept der Mainzelbahn eingebracht und ein hohes Maß an Konsens über die nun vorliegende Planung erreicht werden, u.a.:

- Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle für Ortskern und Neubaugebiet mit einer sicheren Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer im Verlauf der Wiesenstraße
- verbesserte Lage der Haltestellen zur Erschließung des Sonnigen Hang und am Bahnhof
- gute Verknüpfung zwischen Siedlungsbereich, Bahn und Straßenbahn am Bahnhof
- Erhalt des Alleecharakters am Bergweg

Nicht ausgeräumt werden konnte der grundsätzliche Zielkonflikt zwischen dem Schutz der Anwohner vor Schall und Erschütterungen sowie der Erhaltung großer zusammenhängender Flächen für die Landwirtschaft. Es wird aber allgemein akzeptiert, dass der Schutz der Menschen hier Vorrang haben muss.


Im weiteren Planungsverlauf sollen noch Verbesserungen für die Führung der Fußgänger und Radfahrer in Richtung Bretzenheim und Gutenberg-Center im Bereich von Brückendamm und Knotenpunkt Haifa-Allee erarbeitet werden, dabei kann die vorgestellte Knotengestaltung für den motorisierten Fahrverkehr zugrunde gelegt werden. Weiterhin ist ein auch für Jugendliche aus Marienborn attraktiver Ersatzstandort für Bolzplatz und Halfpipe zu finden. Die Workshopteilnehmer werden in die weitere planerische Entwicklung eingebunden.

Mit der definitiven Festlegung der Höhenlage der Straßenbahntrasse im Kreuzungspunkt mit der Kardinal-von-Galen-Straße bis September 2011 wird die notwendige Planungssicherheit für den Ausbau der Fahrerschließung zum Neubaugebiet geschaffen.

Bis dahin wird sich der Ortsbeirat auch mit der Frage auseinandersetzen müssen, ob die künftige Endhaltestelle der Buslinie 70 am geplanten Kreisel am Eingang des Neubaugebiets oder alternativ auf der anderen Seite der Bahnlinie im Bereich der Achardstraße einzuordnen ist.

Wichtig für die unmittelbaren Anlieger an der Trasse ist, dass nach Abschluss der Gutachten zu Schall und Erschütterungen mit allen von eventuellen Schutzmaßnahmen betroffenen Eigentümern Einzelgespräche geführt werden, um einvernehmliche Lösungen zu finden. Gleiches gilt auch für die Fälle, wo private Grundstücksflächen in Anspruch genommen werden müssen.

In den kommenden Monaten wird die Vorzugsvariante planerisch und gutachterlich weiter untersetzt, die Fertigstellung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren ist bis Ende 2011 geplant. Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens werden die Workshopteilnehmer in einem weiteren Termin über das Planungsergebnis informiert. Das anschließend einzuleitende Genehmigungsverfahren beinhaltet die formelle Beteiligung der Bürger, aber auch zwischenzeitlich bietet die MVG den Bürgern die Möglichkeit an, ihre Bedenken und Anregungen in den Planungsprozess einzubringen. Auf der Homepage mvg-mainzelbahn.de sind die entsprechenden Hinweise abrufbar.



Hermann Sträß
GRAS

- | | |
|----------|--|
| Anlage 1 | Vorplanung Mailänder Consult |
| Anlage 2 | Stand und Ergebnisse der umweltfachlichen Untersuchungen |
| Anlage 3 | Informationen zum Schall- und Erschütterungsschutz |

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