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

Ort, Datum: Mittwoch, 11.01.2012, Bürgerhaus Lerchenberg

Anwesende: Herr Dr. Begemann, Friedrich
 Herr Dr. Eicheler, Ulrich
 Herr Erbe, Walter
 Herr Herrgesell, Alexander
 Herr Kaloianis, Aris
 Herr Kessling, Gert
 Herr Klee, Heinz
 Herr Kilb, Markus
 Herr Dr. Lenhard, Klaus
 Herr Mayer, Ingo
 Frau Mühlenbeck, Jessica
 Herr Pfr. Reichard, Thomas
 Herr Dr. Rexrodt, Dirk-Michael
 Frau Schappert, Ingrid
 Herr Schamal-Conrad, Werner
 Herr Schüle, Martin
 Frau Stahl, Angelika
 Herr Zorn, Horst

Stadtplanungsamt:
Herr Kron, Christian

MVG:
Herr Hiltmann, Uwe
Herr Köck, Johannes

GRAS:
Herr Sträb, Hermann
Frau Windelband, Jana

entschuldigt: Herr Prof. Baum, Detlef
 Herr Elsner, Dietrich
 Herr Laib, Paul

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 – Querung L 426 und Bereich „Spargelacker“ (siehe Plan 1)

- Das zur Querung der L 426 erforderliche Brückenbauwerk wird durch beidseitige Baumpflanzungen landschaftlich eingebunden, die Umweltbelange (Erhalt Frischluftschneise) wurden im Umweltgutachten berücksichtigt.
- Für das Böschungsbauwerk wird ebenso wie für das Einschwenken der Straßenbahntrasse in die Hindemithstraße geringfügig in die Fläche des Spargelackers eingegriffen.
- Die Grundstücksgrenze des Spargelackers wird mit einer einreihigen Gehölzpflanzung bepflanzt, die Frage der Art und Höhe der Einzäunung des Spargelackers wird im weiteren Verfahren geklärt (Problem Ballspiel).
- Bis zur Hindemithstraße wird die Trasse als Schottergleis ausgeführt, entsprechend der für den gesamten Streckenverlauf einheitlich festgelegten Leitlinien zur Gestaltung des Gleiskörpers (Rasengleis in innerörtlichen Bereichen (soweit möglich), Schottergleis außerhalb bzw. in gewerblich genutzter Umgebung).

Auf Anfrage der Teilnehmer erläutert Herr Köck, dass Schottergleis auch die Standardausführung für die schalltechnischen Untersuchungen ist. Für Rasengleis werden 3 dB(A) abgezogen, bei Straßenführung sind 2 dB(A) aufzuschlagen.

Abschnitt 2 - Bereich Hindemithstraße bis Endhaltestelle (siehe Plan 2)

- Sektor Ost: Die Breite der südlichen Fahrbahn beträgt künftig 3,50 m, daher werden hier Parkplätze in Schrägaufstellung eingeordnet.
- Sektor West: Um Optionen für einen Zweirichtungsverkehr auf der Südseite offen zu halten, wird die südliche Fahrbahn 6 m breit dimensioniert - damit könnte ggf. (in Abhängigkeit von der künftigen Entwicklung des Einkaufszentrums) der durchgehende Fahrverkehr auf der Nordseite entfallen.
- Im Verlauf der Hindemithstraße wird es künftig 2 Überfahrten/Wendemöglichkeiten für Fahrzeuge sowie 4 Querungsmöglichkeiten für Fußgänger geben (davon 2 signalisiert).
- Die Stellplatzbilanz liegt leicht über dem durch Zählungen ermittelten Maximalbedarf. Durch die Einordnung von Schräg- oder Längsparkplätzen auf der Südseite der Hindemithstraße und den Ersatzneubau von Stellplätzen auf der Nordseite kann der überwiegende Teil der entfallenden Stellplätze kompensiert werden.
- Da ein großer Teil der vorhandenen Stellplätze der Soka-Bau gehört, sind öffentliche Stellplätze von der Überplanung kaum betroffen.
- Insgesamt werden nach Realisierung der Straßenbahntrasse über 80 % der bisherigen Stellplätze zur Verfügung stehen (die bisher ermittelte maximale Auslastung liegt bei 78 %). Illegal genutzte Parkplätze können in der Bilanzierung allerdings nicht berücksichtigt werden.
- Die Wendeschleife im Wäldchen östlich des evangelischen Kindergartens wird auf das erforderliche Mindestmaß reduziert und eingezäunt. Der Baumbestand innerhalb der Wendeschleife wird weitgehend erhalten und mit Heckenstrukturen nachverdichtet. Die vorhandenen Fußwegebeziehungen im Bereich der Wendeschleife werden gesichert.

Aus dem Teilnehmerkreis kommt die Anregung, die Endhaltestelle so zu benennen, dass ein Hinweis auf das von hier fußläufig zu erreichende Bürgerhaus gegeben ist.

Weiterhin wird die Einrichtung einer Fahrradstation in der Hindemithstraße vorgeschlagen, da aus der verkürzten Trassenführung längere Zugangswege zur Haltestelle resultieren.

Auf Anfrage der Teilnehmer erläutert Herr Köck die vorgesehene Vernetzung der Mainzelbahn mit dem Busverkehr. Die genaue Einordnung der Bushaltestellen erfolgt auf Grundlage verkehrsrechtlicher Anordnungen und ist nicht planfeststellungsrelevant.

Eine Anfrage bezüglich der eingesparten Kosten durch die Streckenreduzierung im Bereich Hebbelstraße (ca. 450 m) wird dahingehend beantwortet, dass die Kostenersparnis durch Änderungen u.a. im Bereich der Fachhochschule aufgehoben wird. Insgesamt bleibt es daher bei einer Investitionssumme von ca. 70 Mio. EUR.

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

Aufgrund der hohen stadtgestalterischen Relevanz sollen die gestalterischen Fragen 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 Querung der L 426 mit einer Brücke, der erforderliche Damm greift geringfügig in die Fläche des Spargelackers ein,
- die für den gesamten Streckenverlauf nach einheitlichen Grundsätzen festgelegte Gestaltung des Gleiskörpers (Rasengleis, Schotter, feste Fahrbahn) ,
- die Gestaltung von Stellplätzen und Fahrbahnen in der Hindemithstraße in Abstimmung mit der Stadtverwaltung dergestalt, dass keine Optionen für eine Aufwertung des Einkaufszentrums verbaut werden; dabei wurde auch der ursprünglichen axialen stadträumlichen Konzeption der Hindemithstraße und der Erhaltung des gestaltprägenden Grünstreifens Rechnung getragen
- im Verlauf der Hindemithstraße 2 Überfahrten (Wendemöglichkeiten) für Fahrzeuge sowie im Bereich Einkaufszentrum insgesamt 4 gesicherte Querungsmöglichkeiten für Fußgänger
- eine Stellplatzbilanz, die leicht über dem durch Zählungen ermittelten Maximalbedarf an öffentlichen Stellplätzen liegt; über den Ersatz der entfallenden privaten Stellplätze werden Verhandlungen mit dem Eigentümer geführt.
- die Sicherung aller vorhandenen Fußwegebeziehungen im Bereich der Wendeschleife.

Die seitens der Teilnehmer angesprochenen Park&Ride-Anlagen für den Umstieg aus dem Umland auf die Mainzelbahn sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens; die Stadtverwaltung prüft aber gegenwärtig entsprechende Lösungsmöglichkeiten, die zu keinem zusätzlichen Verkehrs- und Parkdruck in Lerchenberg führen.

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 von Planfeststellungsverfahren 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.