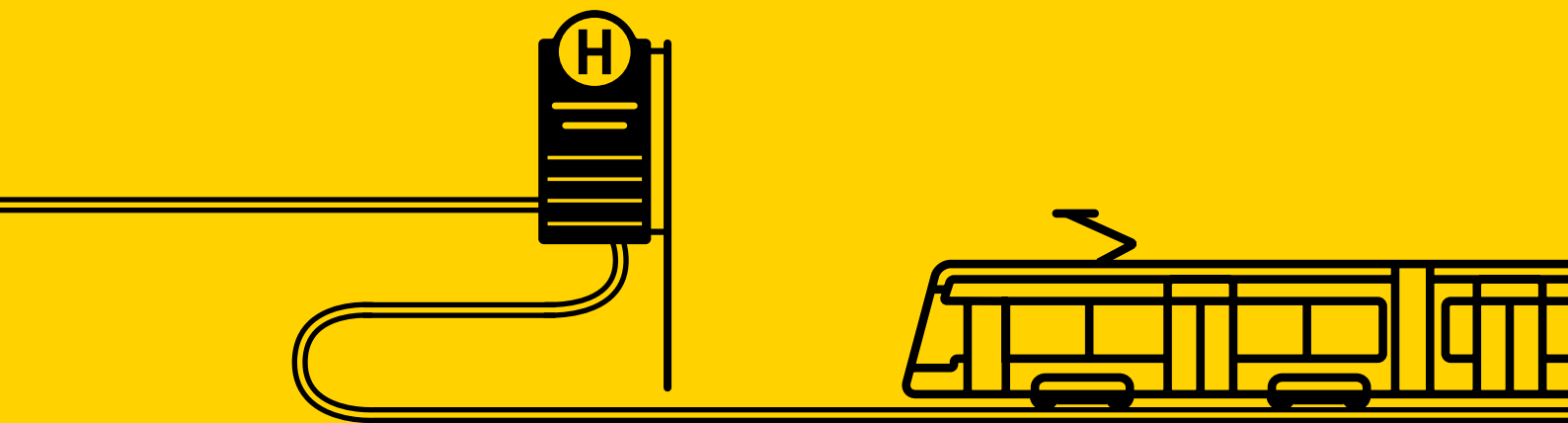


Abschlussbericht des Interessenbeirats im Teilprojekt 3 „M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt: Heiligkreuz-Viertel und Uniklinik“

Stand: Mai 2026



In Zusammenarbeit mit:



Landeshauptstadt
Mainz



Inhalt

1. Präambel	4
2. Einführung	6
3. Der Interessenbeirat im Beteiligungsprozess	7
3.1 Wie ist der Interessenbeirat entstanden?	7
3.2 Welche Spielregeln hat sich der Interessenbeirat gegeben?	8
3.3 Wie hat der Interessenbeirat gearbeitet?	8
4. Grundlage für die Entscheidungsfindung	9
4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit	9
4.2 Fachexpertise und Prüfaufträge	10
5. Ausgangslage und Untersuchungskorridor	13
5.1 Ausgangssituation	13
5.2 Ausschluss einzelner Abschnitte und Begründung	16
6. Empfehlung zur Vorzugsvariante	18
6.1 Unsere Vorzugsvariante	18
6.2 Begründung für die Entscheidung im Detail	21
6.2.1 Abschnitt Hauptbahnhof West - Am Linsenbergr – Langenbeckstraße – Philippsschanze – An der Goldgrube	20
6.2.2 Abschnitte Hechtsheimer Straße – Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Am Alten Wasserwerk – Bodenheimer Straße – Auf dem Hewwel – Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe	22
6.2.3 Abschnitt Am Stiftswingert – Göttelmannstraße – Heiligkreuzweg	26
7. Fazit und weiterer Prozess	31

1. Präambel

Es ist uns als Mitglieder des Interessenbeirats eine große Freude, Ihnen unseren Abschlussbericht für das Teilprojekt 3 „Heiligkreuz-Viertel und Uniklinik“ zu überreichen. Als Teil des Ausbauprojekts „M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt“ war es unsere Aufgabe, eine fundierte Empfehlung für eine Vorzugsvariante zur Anbindung des Heiligkreuz-Viertels und der Uniklinik an die Straßenbahn zu erarbeiten. Diese Empfehlung wird dem Oberbürgermeister am 12. Mai 2026 übergeben und voraussichtlich im Juni 2026 dem Mainzer Stadtrat zur Entscheidung vorgelegt.

Unsere Vorzugsvariante möchten wir entlang von drei Streckenabschnitten empfehlen:

- Hauptbahnhof West – Am Linsenbergr – Langenbeckstraße – An der Philippsschanze – An der Goldgrube
- Hechtsheimer Straße – Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Am Alten Wasserwerk – Bodenheimer Straße – Auf dem Hewwel – Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe
- Am Stiftswingert – Göttelmannstraße – Heiligkreuzweg

Wir sind davon überzeugt, dass die Straßenbahnanbindung auf dieses Gebiet positiv wirken und in unserer Stadt überzeugen wird. Die von uns vorgeschlagene Streckenführung bietet unserer Ansicht nach die größte Erschließungswirkung bei vergleichsweise geringen Belastungen. Die Entscheidung für unsere Vorzugsvariante haben wir uns dabei nicht leicht gemacht: Wir haben stets versucht, Potenziale und mögliche Risiken gegeneinander abzuwägen, um die bestmögliche Variante zu finden. In diesem Bericht möchten wir Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, die Gründe für unsere Empfehlungen darlegen und Sie auf unserem Weg dieser frühzeitigen Bürgerbeteiligung mitnehmen.

Wir haben in beinahe zwei Jahren als Gremium von und für Bürgerinnen und Bürger intensiv zusammengearbeitet. Dabei haben wir die Planung für die Straßenbahnanbindung eng begleitet, Untersuchungsergebnisse kritisch geprüft, Vor-Ort-Begehungen durchgeführt, Expertengespräche geführt und standen in engem Austausch mit der Mainzer Mobilität, der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz und externen Fachleuten. Unsere Fragen wurden dabei stets offen aufgenommen und fachlich fundiert beantwortet. Dass wir als ehrenamtliches Gremium effektiv arbeiten konnten, verdanken wir daher nicht zuletzt der Unterstützung durch die Mainzer Mobilität, die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz und die Kommunikationsagentur Lots*.

Unsere Arbeit war geprägt von gegenseitigem Verständnis, stetigem Perspektivwechsel und dem Bestreben, möglichst vielen Bedürfnissen der Mainzerinnen und Mainzer gerecht zu werden. Genau das wollen wir mit diesem Bericht dokumentieren. Erfahren Sie also mehr über die Ergebnisse unserer Zusammenarbeit und unserer Arbeitsweise. Wir wollen Sie jedoch auch an den Diskussionen und Kontroversen teilhaben lassen, die zu einem solchen Beteiligungsprozess dazugehören. Mit der Übergabe schließen wir unsere Arbeit als Interessenbeirat ab. Wir vertrauen darauf, dass unsere Empfehlung einen wertvollen Beitrag zum politischen Entscheidungsprozess und zu einer zukunftsfähigen Mobilität in Mainz leisten kann.

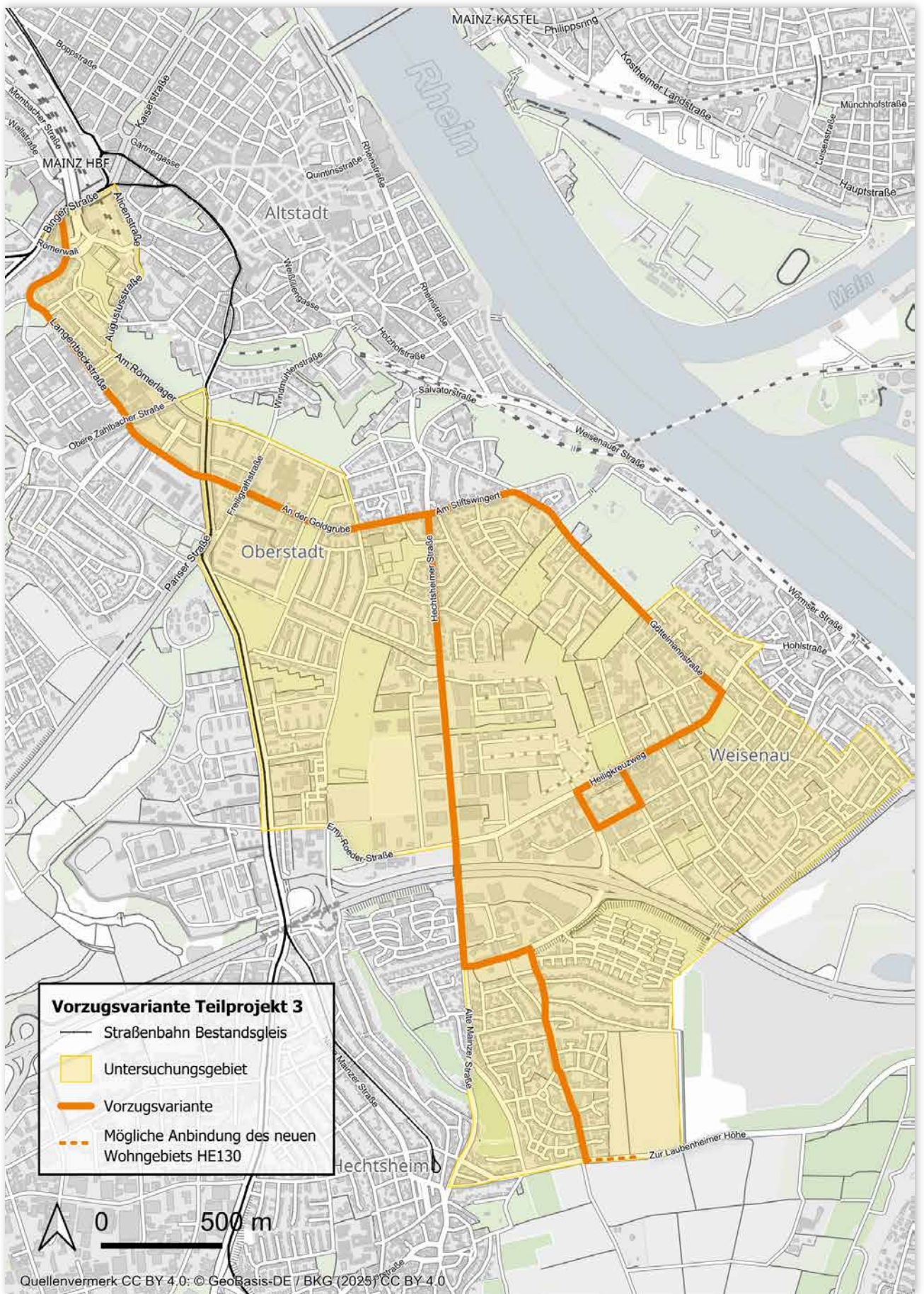


Abbildung 1: Vorzugsvariante

2. Einführung

Das Heiligkreuz-Viertel – ein neues Quartier für die Landeshauptstadt Mainz

Seit 2017 entsteht zwischen Hechtsheimer Straße und Heiligkreuzweg das Heiligkreuz-Viertel als modernes Quartier auf 34 Hektar Fläche mit rund 2.000 Wohnungen für etwa 6.000 Bewohnerinnen und Bewohner. Das Quartier liegt in fußläufiger Nähe zum Mainzer Grüngürtel und verfügt über eine direkte Autobahnanbindung. Neben einer bestehenden Stadtbus-Haltestelle soll eine neue Straßenbahnverbindung zur Innenstadt die Erschließung durch den ÖPNV stärken. Der Untersuchungskorridor umfasst dabei nicht nur das Heiligkreuz-Viertel selbst, sondern auch die Uniklinik sowie Weisenau, Hechtsheim-Ost und Teile der Oberstadt.

Eine Besonderheit des Teilprojekts 3 liegt darin, dass im Gegensatz zu Teilprojekt 2, das sich auf Bestandsquartiere konzentrierte, ein neu entstehendes Quartier erschlossen wird. Aus unserer Sicht ergibt sich daraus ein besonderer Fokus auf die Anbindung neuer Wohngebiete und der medizinischen Infrastruktur der Uniklinik. Das Projekt befindet sich derzeit in der Phase der Vorplanung (Stand 2026). Der Baubeginn ist noch nicht festgelegt.

Aufbau und Ziel dieses Berichts

Ein zentraler Bestandteil des Berichts ist die Dokumentation des gesamten Beteiligungsprozesses. Die Herausforderungen, Diskussionen und Kompromisse, die in der Zusammenarbeit entstanden, werden dabei offen thematisiert. Wir möchten mit diesem Bericht nicht nur zur Entscheidungsfindung für das aktuelle Projekt beitragen, sondern auch Impulse für zukünftige Beteiligungsformate geben.

Abschließend präsentieren wir die von uns erarbeitete Vorzugsvariante sowie die Bewertung der weiteren möglichen Varianten. Unsere Bewertung soll neben den Eingaben der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz und der Mainzer Mobilität eine Grundlage für die politische Entscheidungsfindung und die weiteren Planungen bilden.

3. Der Interessenbeirat im Beteiligungsprozess

3.1 Wie ist der Interessenbeirat entstanden?

Der Interessenbeirat war ein zentrales Element im Beteiligungsprozess des Teilprojekts 3 „Heiligkreuz-Viertel und Uniklinik“. Unser Ziel war es, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen und gemeinsam eine Empfehlung für die Vorzugsvariante zu erarbeiten.

Der Interessenbeirat setzte sich aus 20 Mitgliedern (Haupt- und Stellvertretungen) zusammen. Darunter Anwohnende, Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretungen. Die Mitglieder des Interessenbeirats wurden im Rahmen des Beteiligungsprozesses in fünf Themenwerkstätten gewählt (siehe dazu Kap. 4.1). Am 13. Juni 2024 kam der Interessenbeirat zu seiner ersten Sitzung zusammen.

Rolle	Name
ÖPNV-Netz	
Bürgerin	Annika G.
Straßenbahnfreunde Mainz e.V.	Johann Kerz
Bürger	Christoph P. Müller
Bürger	Walter Thorwarth
Sicherheit und Barrierefreiheit	
Bürger	N. N.
Interessenvertreter	N. N.
Interessenvertreter	Manuel Heuß
Bürgerin	Doris Schlitz-Salvado
Verkehrsraumaufteilung	
stellv. Vorsitzende ADFC Mainz-Bingen e.V.	Petra Hüther
Bürger	Robert Nyenhuis
Interessenvertretung	Christian Schmidt
Bürger	M. Zerban
Angrenzende Nutzung	
Bürgerin	Katharina Grill
Bürger	N. N.
Interessenvertretung	N. N.
Interessenvertretung	Kerstin Wolf
Grünflächen & Stadtbild	
Bürgerin	Angelika Diaz
NABU Mainz und Umgebung e.V.	N. N.
Bürgerin	Silke Sörensen
1. Schriftführer Stadtverband der Kleingärten e.V. Mainz	Michael Tschickardt

3.2 Welche Spielregeln hat sich der Interessenbeirat gegeben?

Zu Beginn unserer Arbeit verabschiedeten wir Leitlinien, die den Rahmen für unsere gemeinsame Arbeit bildeten. Diese Spielregeln waren für uns mehr als nur formale Vorgaben. Sie sorgten für Verlässlichkeit, Transparenz und eine konstruktive Zusammenarbeit auf Augenhöhe.

- **Zusammenarbeit und Organisation:** Wir arbeiteten ehrenamtlich, unabhängig und unentgeltlich. Die Sitzungen wurden von einer externen, neutralen Moderation (Lots* GmbH) begleitet und fanden in der Regel unter Ausschluss der Öffentlichkeit statt. Für unsere Arbeit standen uns Räumlichkeiten, Materialien und eine digitale Austauschplattform (SharePoint) der Mainzer Mobilität zur Verfügung.
- **Zugang zu Informationen und Prüfaufträge:** Wir hatten umfassenden Zugang zu allen relevanten Planungsunterlagen und das Recht, Prüfaufträge, Gutachten oder Visualisierungen bei der Mainzer Mobilität anzufordern. Fachplanerinnen und Fachplaner sowie Vertreterinnen und Vertreter der Verwaltung konnten wir bei Bedarf in unsere Sitzungen einladen. Bei unserer Arbeit berücksichtigten wir alle relevanten Stadtratsbeschlüsse.
- **Beschlussfähigkeit und Abstimmungen:** Unser Beirat umfasste 20 Mitglieder; für Abstimmungen mussten mindestens 14 stimmberechtigte Mitglieder anwesend sein. Beschlüsse fassten wir offen mit Zweidrittelmehrheit, das heißt, es mussten mindestens 9 Ja-Stimmen zusammenkommen. Um möglichst vielen Mitgliedern die Teilnahme zu ermöglichen, konnten wir bei wichtigen Abstimmungen auch online teilnehmen.
- **Unabhängigkeit:** Unser Beirat war kein Organ der Mainzer Mobilität oder der Landeshauptstadt Mainz. Wir erarbeiteten unsere Empfehlungen unabhängig und waren nicht an die Empfehlungen der Planenden gebunden.

Ehrenamtliches Engagement

Die Mitarbeit im Beirat war für uns alle zeitintensiv: Wer regelmäßig an allen Sitzungen teilnahm und Unterlagen vorbereitete, investierte insgesamt rund 100 Stunden. Nicht immer waren alle Mitglieder anwesend, doch dank digitaler Dokumentation blieben alle informiert. Bei wichtigen Entscheidungssitzungen ermöglichten wir zudem jedem Mitglied eine Online-Teilnahme.

3.3 Wie hat der Interessenbeirat gearbeitet?

Eine strukturierte und zielorientierte Herangehensweise ermöglichte es uns, fundierte Empfehlungen für die Planungen des Straßenbahnausbaus zu entwickeln. Von unserer Konstituierung bis zur abschließenden Empfehlung arbeiteten wir in 13 Sitzungen und zwei Begehungen, die von einer externen Moderation geleitet wurden. Diese regelmäßigen Treffen boten Raum für offene Diskussionen, sorgfältige Analysen und eine breite Abwägung der verschiedenen Interessen.

Zwischen Juni 2024 und März 2026 entwickelten wir als Interessenbeirat unsere Empfehlungen in einem strukturierten Prozess. In elf Sitzungen, bei Ortsbegehungen und in digitalen Expertensprechstunden diskutierten wir Planungsvarianten, wägten unterschiedliche Perspektiven ab und analysierten die Auswirkungen des Straßenbahnausbaus.

Die moderierten Treffen folgten einer vorab bereitgestellten Agenda. Besonders wertvoll waren die gemeinsamen Begehungen der geplanten Streckenabschnitte im Oktober 2024 und November 2025: Was auf Plänen abstrakt erscheint, wurde vor Ort greifbar, gerade in einem Quartier, das noch im Entstehen ist. Eine digitale Plattform stellte allen Mitgliedern sämtliche Unterlagen und Protokolle zur Verfügung.

4. Grundlage für die Entscheidungsfindung

4.1 Beteiligung der Öffentlichkeit

Unsere Arbeit baute wesentlich auf den Ergebnissen eines umfassenden Beteiligungsprozesses auf, der bereits 2023 begann und die Mainzer Bürgerschaft kontinuierlich einbezog.

Digitale Auftaktveranstaltung (30. März 2023)

Den Auftakt bildete eine Online-Veranstaltung, in der das Vorhaben und der Beteiligungsablauf vorgestellt wurden. Bürgerinnen und Bürger konnten erste Hinweise geben, etwa zu wichtigen Anbindungspunkten oder schützenswerten Bereichen im Untersuchungskorridor.

Erste digitale Beteiligung (19. April bis 18. Mai 2023)

In dieser Phase sammelten die Mainzerinnen und Mainzer Hinweise, Fragen und Wünsche zu möglichen Anbindungen und sensiblen Gebieten. Die Beiträge dieser ersten digitalen Beteiligung¹ sind weiterhin im Netz einsehbar.

Themenmarkt (20. Juli 2023)

Bei der ersten Präsenzveranstaltung diskutierten Bürgerinnen und Bürger sowie Interessenvertretungen den Planungsstand, erhielten einen Überblick über weitere Beteiligungsformate und bereiteten die Themenwerkstätten vor.

Themenwerkstätten (11. bis 13. April 2024)

In fünf Workshops zu den Themen:

- ÖPNV-Netz,
- Sicherheit und Barrierefreiheit,
- Verkehrsraumaufteilung,
- angrenzende Nutzung sowie
- Grünflächen und Stadtbild

arbeiteten rund 85 Teilnehmende mit Fachleuten zusammen. Aus den Teilnehmenden der fünf Workshops wurde der Interessenbeirat gewählt. Die Workshop-Teilnehmenden formulierten konkrete Arbeitsaufträge an den Interessenbeirat, die dieser in den folgenden Monaten abarbeitete.

Zweite digitale Beteiligung (14. November bis 7. Dezember 2025)

Zum Stand der Planungen informierte eine Online-Infoveranstaltung am 13. November 2025 über die entwickelten Varianten und leitete zur zweiten Beteiligungsphase über.

In dieser zweiten Beteiligungsphase kommentierten rund 450 Teilnehmende auf einer interaktiven Dialogkarte die konkreten Streckenabschnitte. Es gingen 790 Kommentare und etwa 1.300 Reaktionen ein. Schwerpunkte waren die Themen Erschließung und Verkehr (über 50 % der Beiträge), gefolgt von Freizeit und Aufenthalt, Ökologie sowie Sicherheit und Barrierefreiheit. Diese Rückmeldungen flossen direkt in unsere Beratungen im Interessenbeirat ein. Die Ergebnisse der zweiten digitalen Beteiligung² sind weiterhin online einsehbar.

¹ <https://www.m-wie-zukunft.de/hkv/vorschlaege/alle>

² <https://www.m-wie-zukunft.de/teilprojekt-hkv-und-uniklinik-digitalebeteiligung>

Einbindung der Beteiligungsergebnisse in die Beiratsarbeit

Die Ergebnisse aller Beteiligungsformate bildeten eine zentrale Grundlage für unsere Arbeit im Beirat. In den Sitzungen haben wir die eingegangenen Hinweise, Wünsche und Anmerkungen der Bürgerschaft systematisch ausgewertet und bei der Bewertung der Streckenvarianten berücksichtigt. Besonders die Arbeitsaufträge aus den Themenwerkstätten und die Kommentare aus der zweiten digitalen Beteiligung prägten unsere Diskussionen im Beirat. So stellten wir als Gremium sicher, dass die Perspektiven möglichst vieler Mainzerinnen und Mainzer in unsere Empfehlung einfließen.

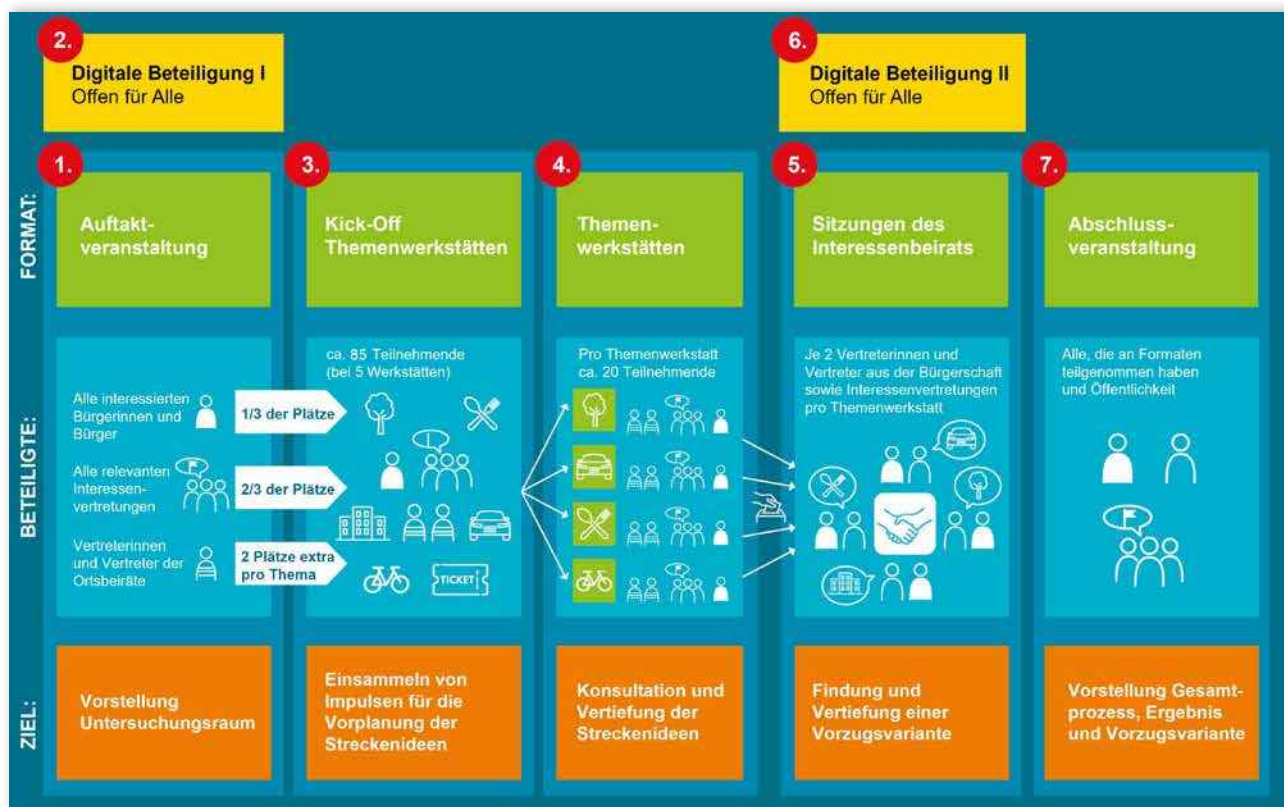


Abbildung 2: Beteiligungsprozess im Teilprojekt 3

4.2 Fachexpertise und Prüfaufträge

Neben den Beteiligungsergebnissen stützten wir uns als Interessenbeirat auf umfangreiche Planungsunterlagen, Expertenwissen und selbst initiierte Untersuchungen.

Planungsunterlagen und Visualisierungen

Die Mainzer Mobilität stellte uns kontinuierlich aktuelle Planungsmaterialien zur Verfügung: Karten zu Betriebskonzepten, Lagepläne der Varianten, Steckbriefe zu einzelnen Streckenabschnitten. Auch neue Erkenntnisse aus Gutachten wurden uns in den Sitzungen präsentiert oder digital an uns versendet. Hier zeigt sich, wie sehr sich Planung und Beiratsarbeit wechselseitig beeinflussen.

TP3 ABSCHNITTSSTECKBRIEF a

BINGER STRASSE I (ALICENBRÜCKE – AM LINSENBERG)

- ▶ Neuralgische Punkte
 - ▶ Lage und Führung des Bestandsgleises
 - ▶ Strukturelle Modifikation der Haltestelle HBF West
 - ▶ Verkehrlich stark beanspruchter Streckenabschnitt
 - ▶ TP1 Weiche im Bereich zwischen Furt und Brücke



13 | M wie Zukunft - Meine Straßenbahnstadt | TP3 HKV und Uniklinik | Abschnitts-Steckbriefe (STAND 07/2025) | Autor: Ali Alfahf



TP3 ABSCHNITTSSTECKBRIEF a

BINGER STRASSE I (ALICENBRÜCKE – AM LINSENBERG)

Kategorie	Daten	
Charakter des Straßenzuges	Bundesstraße B40 / innerstädtische Hauptverkehrsstraße (HS)	
Länge / Breite	110 m / 34 m	Binger Straße 16, 14, 21
Heutiges ÖPNV-Angebot (HVZ)	21 Buslinien	71 Fahrten/h
Erschließung im 300 m Radius	Haltestelle HBF West	1400 Anwohner
Verkehrsdaten aus Analysemodell	38.500 Kfz (>100 SV) ³⁾	
Parkstände Bestand (Pkw)	0 Parkstände gesamt	0 Parkstände/100 m
Betroffene Parkstände	0 Parkstände gesamt	0 Parkstände/100 m
Bäume im Bestand	6 Bäume	6 Bäume/100 m
Wertigkeit (sehr hoch/hoch/mittel/gering) ¹⁾	0/6/0/0 Bäume	
Betroffene Bäume (Wertigkeit vgl. oben) ²⁾	-/-/- Bäume	

1) Auswertung Erhaltungsfähigkeit und Erhaltungswürdigkeit kombiniert: sehr hoch/hoch/mittel/gering.
 2) Oberleitungsmasten, Leitungen, Haltestellen wurden noch nicht berücksichtigt! Ausschließlich die Verkehrsraumaufteilung!
 3) Der konzentrierte Busverkehr, der auch zum Schwerverkehr zählt, wird in diesem Abschnitt im Verkehrsmodell nicht korrekt abgebildet.



TP3 ABSCHNITTSSTECKBRIEF a

BINGER STRASSE I (ALICENBRÜCKE – AM LINSENBERG)

Kategorie	Daten
Betroffenheit von Anwohnenden durch Schall und Erschütterung ¹⁾	≥ - m Abstand zwischen Gleisachse und Hausfassade 0 Anwohner in der an die Trasse grenzenden Hausreihe
Oberbauform	Noch nicht festgelegt
Leitungen (Aufwand gering/mittel/hoch)	Noch nicht festgelegt
Denkmalschutz (sensible Bereiche)	Keine

1) Zur Einschätzung der heutigen Belastung vgl. Zeile „Verkehrsdaten aus Analysemodell“

15 | M wie Zukunft - Meine Straßenbahnstadt | TP3 HKV und Uniklinik | Abschnitts-Steckbriefe (STAND 07/2025) | Autor: Ali Alfahf



Abbildung 3: Beispiel für Aufbau und Inhalt eines Steckbriefs im Rahmen des Teilprojekts 3

Digitale Expertengespräche

Zu spezifischen Fachthemen, etwa Verkehrsströme und -verlagerung, Nutzen-Kosten-Analysen, Erschließungspotenziale, Lichtsignale sowie Lärm und Erschütterungen, führten wir als Beirat digitale Gespräche mit externen Fachleuten sowie Fachleuten der Mainzer Mobilität und der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz. Diese Einschätzungen halfen uns, auch komplexe planerische Zusammenhänge gut zu verstehen.

Prüf- und Arbeitsaufträge

Ein wesentlicher Teil unserer Beiratsarbeit bestand darin, Fragen aus der Bevölkerung und unserem Gremium in konkrete Prüfaufträge an die Mainzer Mobilität umzuwandeln. Ziel war es immer, die einzelnen Streckenabschnitte fundiert bewerten zu können. Die Ergebnisse dieser Prüfungen wurden dann in den Sitzungen vorgestellt und flossen direkt in unsere Entscheidungsfindung ein. In einigen Fällen führten die Prüfaufträge sogar zur Entwicklung neuer Streckenabschnitte oder ganzer Untervarianten.



Abbildung 4: Beispiel für einen Prüfauftrag im Rahmen des Teilprojekts 3

Kriterienkatalog

Auf Basis der Themenwerkstätten und den Erfahrungen aus dem Vorgängerprojekt Teilprojekt 2 – Innenstadt entwickelten wir einen Kriterienkatalog. Dieser umfasste verschiedene Oberkategorien, unter denen wir vielfältige Aspekte unterordneten und bei der Betrachtung der einzelnen Abschnitte zur Abwägung heranzogen. Der folgende Auszug gibt Beispiele für diese Kriterien. Bei allen Entscheidungen dienten uns diese als Orientierung und Grundlage für unsere Diskussionen:

- Erschließung (u. a. Anbindung bestimmter (wichtiger) Orte, künftige Fahrgastpotenziale und Reisezeiten)
- Ökologie (u. a. Schutz von Baumbestand und Grünflächen, Boden und Versiegelung, Klima- und Umweltschutz)
- Freizeit und Aufenthalt (u. a. Erhalt von Freizeitflächen, Aufenthaltsqualität, Schall und Erschütterung, Gastronomie und Gewerbe)
- Verkehr und Stadtbild (u. a. Denkmalschutz und Stadtbild, Radwege, MIV, Parkplätze, Aufteilung des Verkehrsraums)
- Sicherheit und Barrierefreiheit (u. a. Querungsmöglichkeiten, Sicherheit von Radfahrenden und Fußgängern, Barrierefreiheit an Haltestellen)

5. Ausgangslage und Untersuchungskorridor

5.1 Ausgangssituation

Zu Beginn der Bürgerbeteiligung wurde 2023 ein erster Untersuchungskorridor festgelegt. Er markierte den Raum, in dem die neue Straßenbahnstrecke künftig verlaufen soll (s. Abbildung 3).

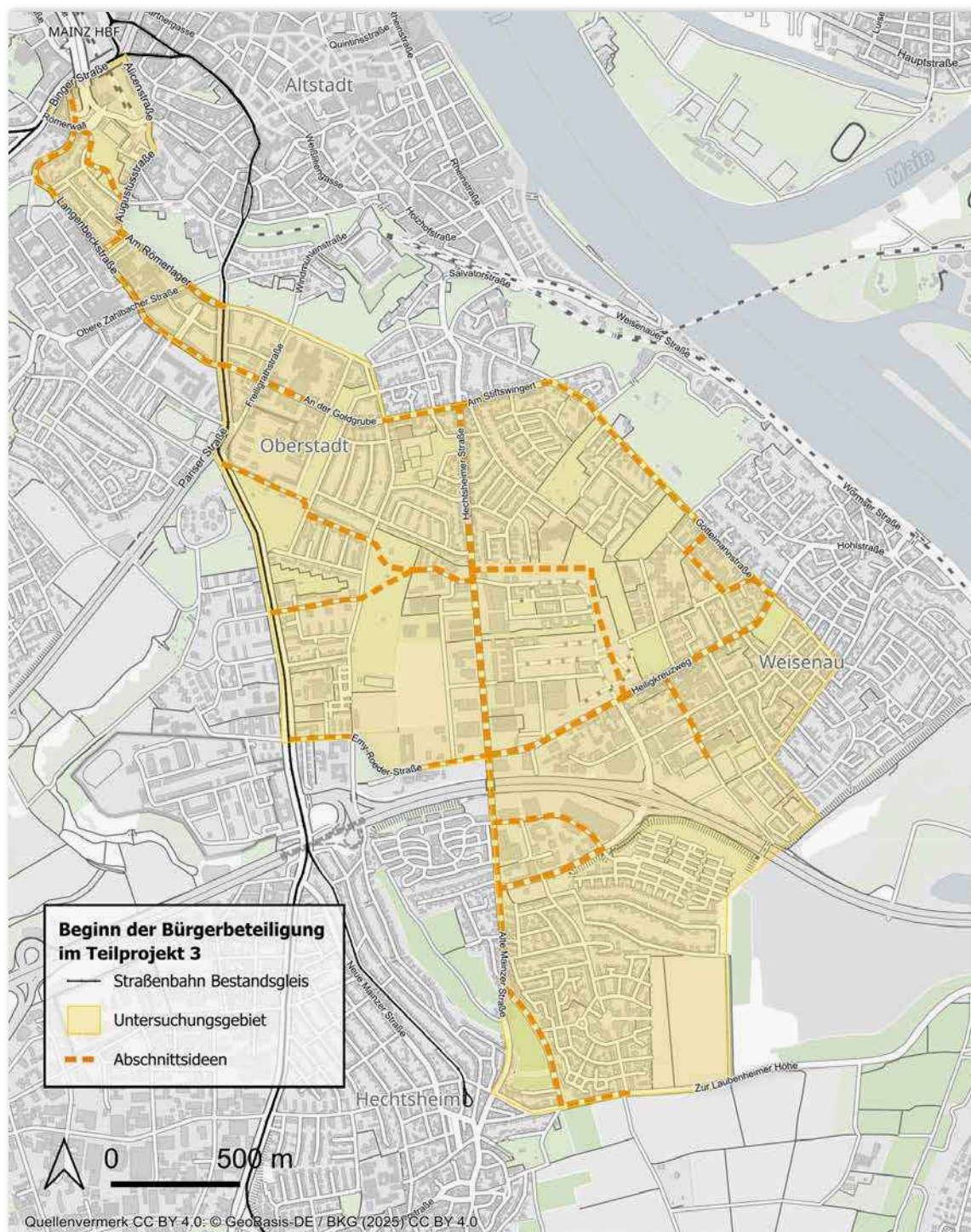


Abbildung 5: Der Startkorridor

Eine zentrale Aufgabe, die eine neue Straßenbahn erfüllen soll, liegt in der Anbindung der Uniklinik als zentralem Knotenpunkt. Außerdem soll das Heiligkreuzviertel als Gebiet an die Straßenbahn angeschlossen werden. Die weitere Streckenführung war dabei nicht vordefiniert und bot uns als Interessenbeirat einigen Spielraum. Wichtig war für die Mainzer Mobilität und die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz aber natürlich von Anfang an, dass wir mit der neuen Streckenempfehlung eine hohe Erschließungswirkung erzielen und bis zu einer bestehenden Endhaltestelle im Busnetz vordringen – beides zentrale Kriterien für die wirtschaftliche Machbarkeit des Projekts.

Innerhalb dieses Korridors wurden zunächst verschiedene mögliche Streckenabschnitte auf ihre technische Machbarkeit hin identifiziert und in der ersten digitalen Beteiligung (19. April – 18. Mai 2023) vorgestellt. Es handelte sich hierbei um Abschnitte, die nach einer ersten planerischen Betrachtung als technisch machbar eingestuft wurden. Sie bildeten die Grundlage für Hinweise und Ideen der Bürgerinnen und Bürger.

Im Verlauf der Bürgerbeteiligung und der vertiefenden Planung wurde der Korridor leicht erweitert. Außerdem führten neue Erkenntnisse aus Workshops, Fachgutachten und den Diskussionen in unserem Beirat dazu, dass zusätzliche Abschnitte aufgenommen und geprüft wurden.

EXKURS: Was ist die Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU)?

Die Nutzen-Kosten-Untersuchung – kurz NKU – ist ein standardisiertes Bewertungsverfahren, das bei allen größeren Infrastrukturprojekten im öffentlichen Verkehr zum Einsatz kommt. Sie prüft, ob ein Straßenbahnprojekt wirtschaftlich sinnvoll ist und welchen Mehrwert es für die Gesellschaft bringt.

Wie funktioniert die NKU?

Alle Kosten (Bau, Betrieb, Instandhaltung) werden allen Nutzen gegenübergestellt – zum Beispiel Zeitersparnisse für Fahrgäste, weniger Staus und Umweltbelastung, bessere Erreichbarkeit und CO₂-Einsparungen. Am Ende wird ein Nutzen-Kosten-Faktor berechnet. Liegt dieser über 1,0, überwiegt der gesamtgesellschaftliche Nutzen die Kosten.

Warum ist die NKU wichtig?

Die NKU ist zentrale Voraussetzung für Fördermittel von Bund und Land. Ohne positives Ergebnis gibt es in der Regel keine finanzielle Unterstützung – und ohne Förderung können die meisten Straßenbahnprojekte nicht realisiert werden. Die NKU stellt sicher, dass öffentliche Gelder verantwortungsvoll eingesetzt werden und Projekte einen echten Mehrwert schaffen.

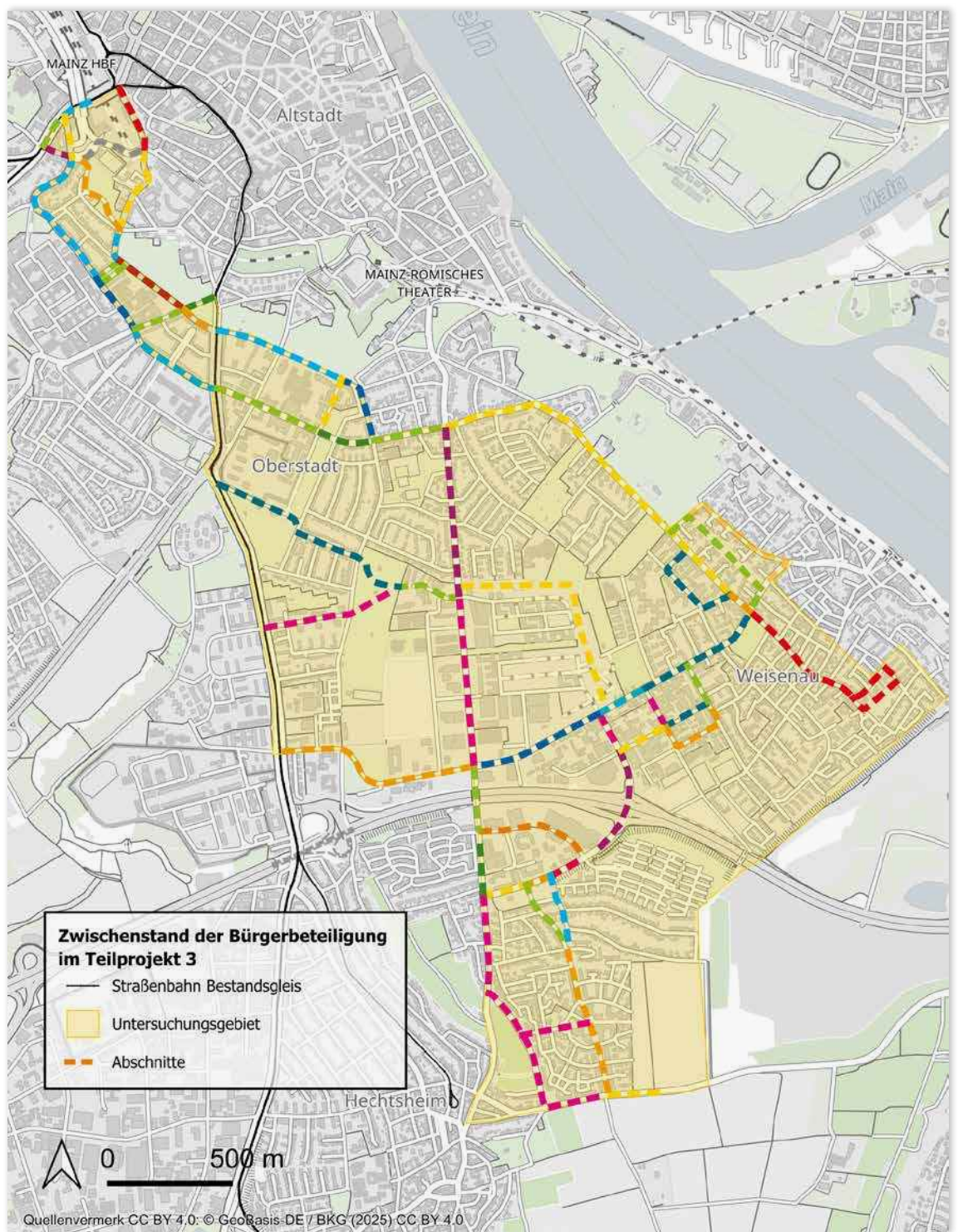


Abbildung 6: Der erweiterte Untersuchungskorridor.

Unsere Rolle als Interessenbeirat war es, diesen Prozess eng zu begleiten, Chancen und Risiken der einzelnen Streckenführungen zu bewerten und gemeinsam mit der Mainzer Mobilität und der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz Kriterien zu entwickeln, nach denen wir die Varianten miteinander vergleichen konnten.

Bereits in einer frühen Phase unserer Arbeit konnten wir uns gemeinsam mit der Mainzer Mobilität und der Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz auf eine Streckenführung verständigen, die als Ausgangspunkt für unsere weitere Überlegungen diente. Dennoch gab es weiterhin vielfältige mögliche Untervarianten, die wir im Verlauf unserer Sitzungen diskutierten.

5.2 Ausschluss einzelner Abschnitte und Begründung

Im Verlauf unserer Arbeit stellte sich heraus, dass nicht alle geprüften Streckenabschnitte technisch, wirtschaftlich oder städtebaulich machbar sind. Einige Varianten mussten wir daher nach intensiver Prüfung gemeinsam verwerfen.

Streckenführung über Augustusstraße und Alicenplatz

Dazu gehören innerstädtische Abschnitte entlang der Augustusstraße und der Alicenstraße, die sich als technisch kaum realisierbar erwiesen. Steile Neigungen und enge Kurvenradien lassen hier schlicht keinen sicheren und zulassungsfähigen Straßenbahnbetrieb zu.

Auch die Anbindung an den Alicenplatz mit den Anschlüssen an das Bestandsnetz in Richtung Hauptbahnhof und Alicenbrücke erwies sich im Hinblick auf Mindestparameter der Trassierung als äußerst kompliziert und unverhältnismäßig aufwändig.

Zudem wäre der bauliche Eingriff in den Bestand sehr hoch und der verkehrliche Nutzen gleichzeitig gering, da die Anbindung zum Hauptbahnhof über bestehende Strecken bereits gewährleistet ist.

Streckenführung durch Kleingartenanlagen

Drei Streckenabschnitte über Landwehrweg, Zeppelinstraße, Carl-Benz-Straße und Hechtsheimer Straße hätten eine direkte Durchschneidung oder teilweise Inanspruchnahme der dortigen Kleingartenanlagen bedeutet.

Neben dem erheblichen Eingriff in ökologisch und sozial wertvolle Grünräume wären negative Auswirkungen auf das Stadtklima und die Naherholung entstanden. Gleichzeitig liegt der Erschließungsnutzen für Fahrgäste deutlich unter dem anderer untersuchter Streckenabschnitte. Diese Abschnitte wurden daher aus ökologischen und städtebaulichen Gründen von uns nicht weiterverfolgt.

Direkte Streckenführung durch das Heiligkreuz-Viertel

Leider ist zudem eine direkte Straßenbahnführung durch das neue Heiligkreuz-Viertel nicht möglich. Im ursprünglichen Bebauungsplan war eine Trasse nämlich nicht vorgesehen, sodass die heutige Straßen- und Gebäudestruktur leider keine Spielräume für eine Straßenbahntrassierung unter Berücksichtigung von Zwangsbedingungen im Bestand erlaubt.

Hintergrund sind insbesondere die im Viertel neu verlegten Versorgungsleitungen, deren Umlegung sehr aufwendig und wirtschaftlich nicht vertretbar wäre. Deshalb wollen wir das Viertel über Streckenführungen am Rand des Quartiers mit deutlich geringeren Eingriffen anbinden.

Blockumfahrung über Heiligkreuzweg und Am Viktorstift

Die Blockumfahrung durch den nördlichen Heiligkreuzweg und die Straße Am Viktorstift hätte nur durch den Rückbau einzelner Gebäude, darunter ein Wohnhaus, realisiert werden können. Hinzukommt: Auch die Verkehrsführung wäre hier sehr komplex geworden, mit zusätzlichen Kurven und Weichen. Diese Variante haben wir daher aus städtebaulichen, finanziellen und betrieblichen Gründen verworfen.

Streckenführung durch schmale Gassen auf der Frankenhöhe

Die Straßenräume auf und um die Frankenhöhe sind allgemein sehr schmal. In einigen Bereichen auch zu schmal, um eine Straßenbahn sicher und mit ausreichendem Abstand zu Wohnhäusern zu führen. Auch eine große Wendeschleife im angrenzenden Neubaugebiet würde eine erhebliche Flächenversiegelung bedeuten und stünde in Konflikt mit der geplanten Nutzung. Die Abschnitte durch die Traminerstraße, die Müller-Thurgau-Straße und parallel zu Am Kühborn haben wir daher aus Platz- und Umweltgründen ausgeschlossen.

Das waren alle Streckenabschnitte, die wir aus verschiedenen Gründen leider verwerfen mussten. Der aktualisierte Untersuchungskorridor zeigt deshalb nur noch die Streckenabschnitte, die realistisch sind. Auf dieser Grundlage haben wir in unserer weiteren Arbeit unsere Empfehlung zur Vorzugsvariante erarbeitet.

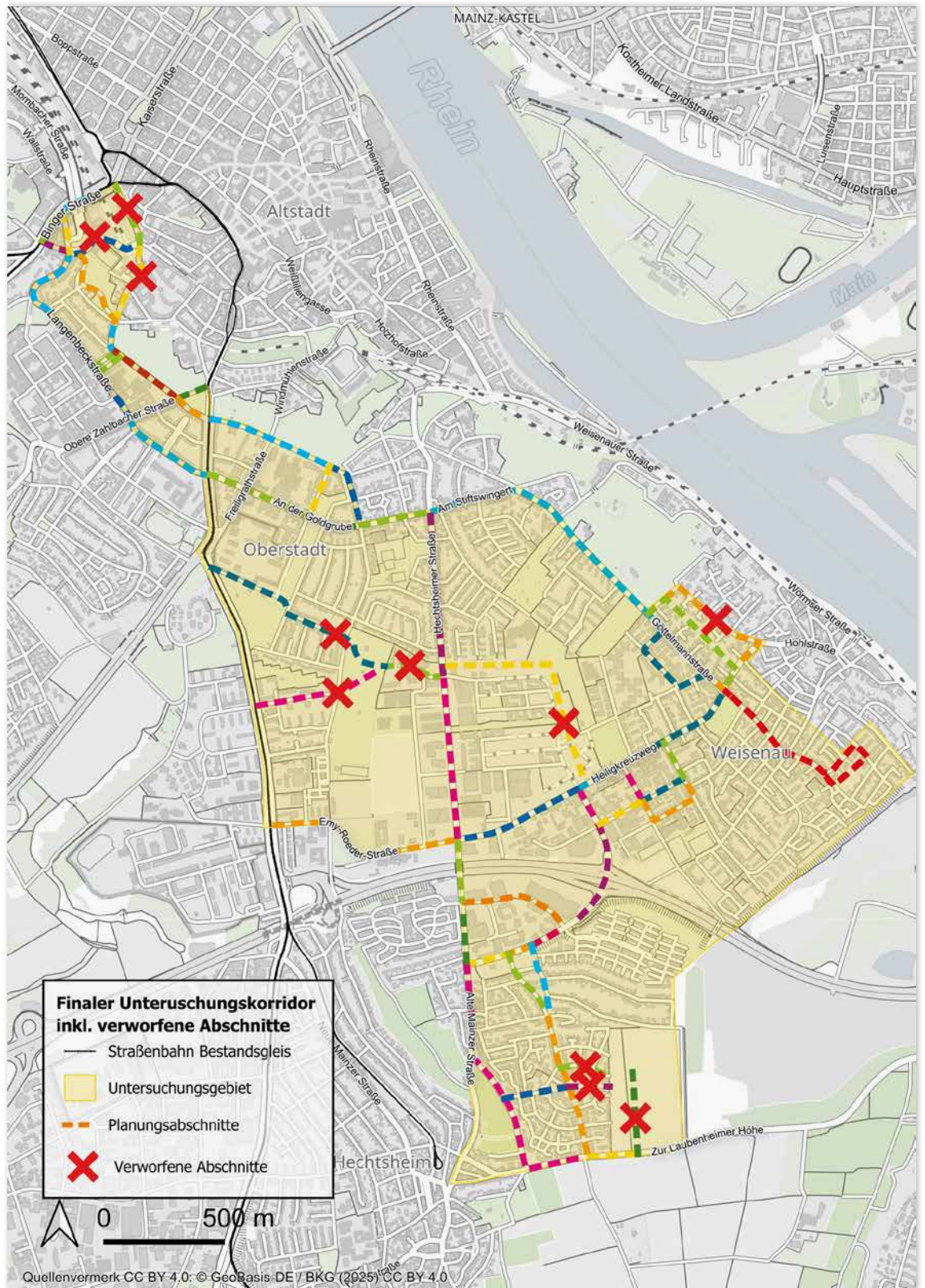


Abbildung 7: Finaler Untersuchungskorridor inkl. der ausgeschlossenen Streckenabschnitte.

6. Empfehlung zur Vorzugsvariante

Nach intensiver Prüfung, kontroversen Diskussionen und Rückkopplung mit den Bedenken und Bedürfnissen der Mainzerinnen und Mainzer haben wir uns für eine Vorzugsvariante entschieden, die wir für die weitere Beratung in den städtischen Gremien empfehlen. In diesem Kapitel begründen wir unsere Empfehlung und geben Hinweise, die aus unserer Sicht bei der weiteren Planung beachtet werden sollten. Außerdem benennen wir für den Fall, dass sich unsere bevorzugte Variante im weiteren Planungsverlauf als nicht umsetzbar erweisen sollte, ergänzende Streckenführungen, die wir in eine klare Rangfolge eingeordnet haben.

6.1 Unsere Vorzugsvariante

Nach Abschluss unserer Betrachtung stimmten wir am 10. März 2026 im Interessenbeirat über unsere Vorzugsvariante ab. Diese wurde mit großer Mehrheit bestätigt und umfasst die folgende Streckenführung über drei Abschnitte:

- Hauptbahnhof West – Am Linsenbergr – Langenbeckstraße – An der Philippschanze – An der Goldgrube
- Hechtsheimer Straße – Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Am Alten Wasserwerk – Bodenheimer Straße – Auf dem Hewwel – Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe
- Am Stiftswingert – Göttelmannstraße – Heiligkreuzweg (bis Max-Hufschmidt-Straße)

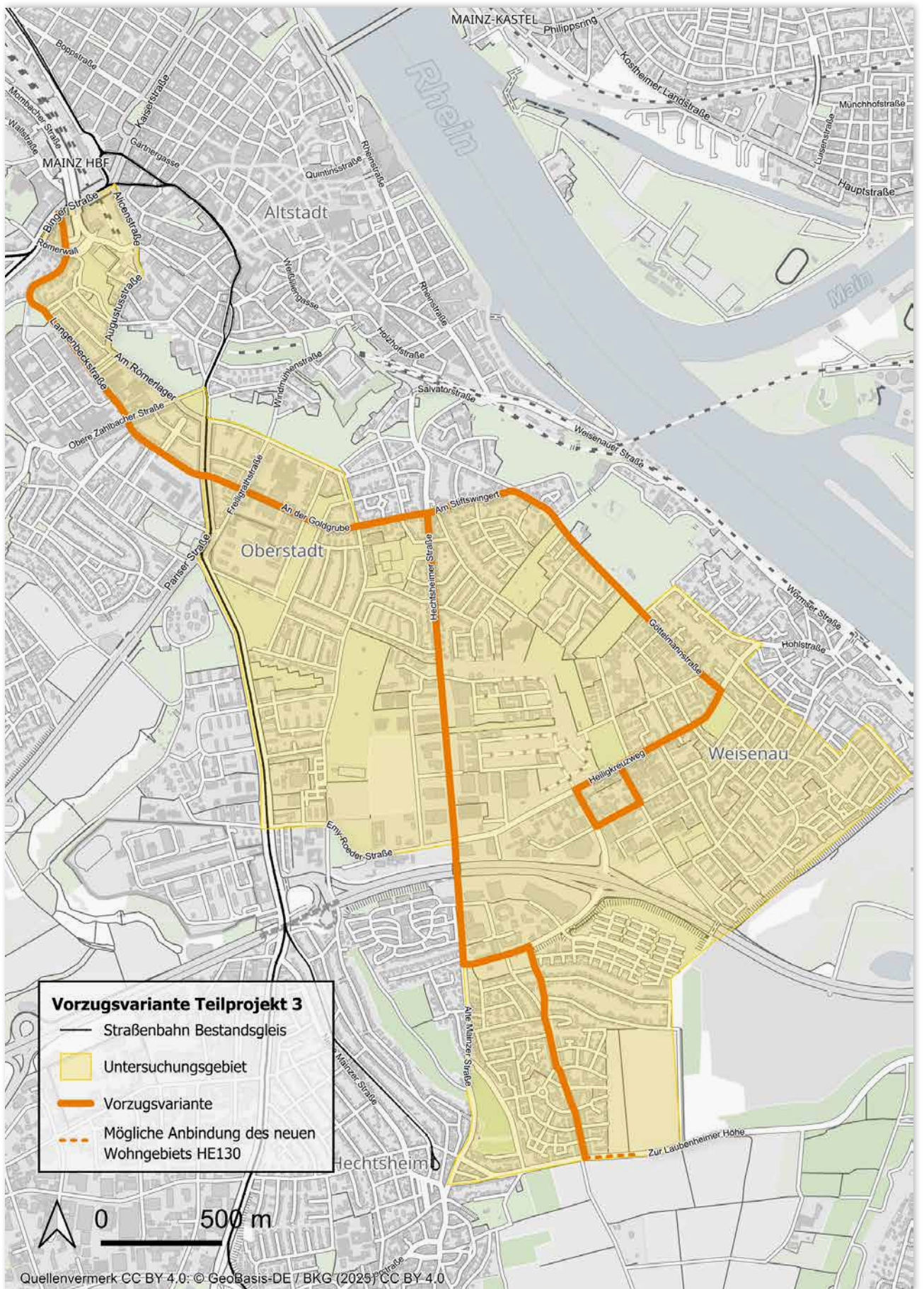


Abbildung 8: Empfehlung für eine Vorzugsvariante

6.2 Begründung für die Entscheidung im Detail

Zur besseren Betrachtung und Übersichtlichkeit beschreiben wir die Strecke entsprechend der oben genannten drei Abschnitte. In diesem Kapitel nehmen wir Sie mit auf unserem Weg durch das Untersuchungsgebiet und begründen unsere jeweiligen Entscheidungen.

6.2.1 Abschnitt Hauptbahnhof West - Am Linsenberg - Langenbeckstraße - Philippsschanze - An der Goldgrube

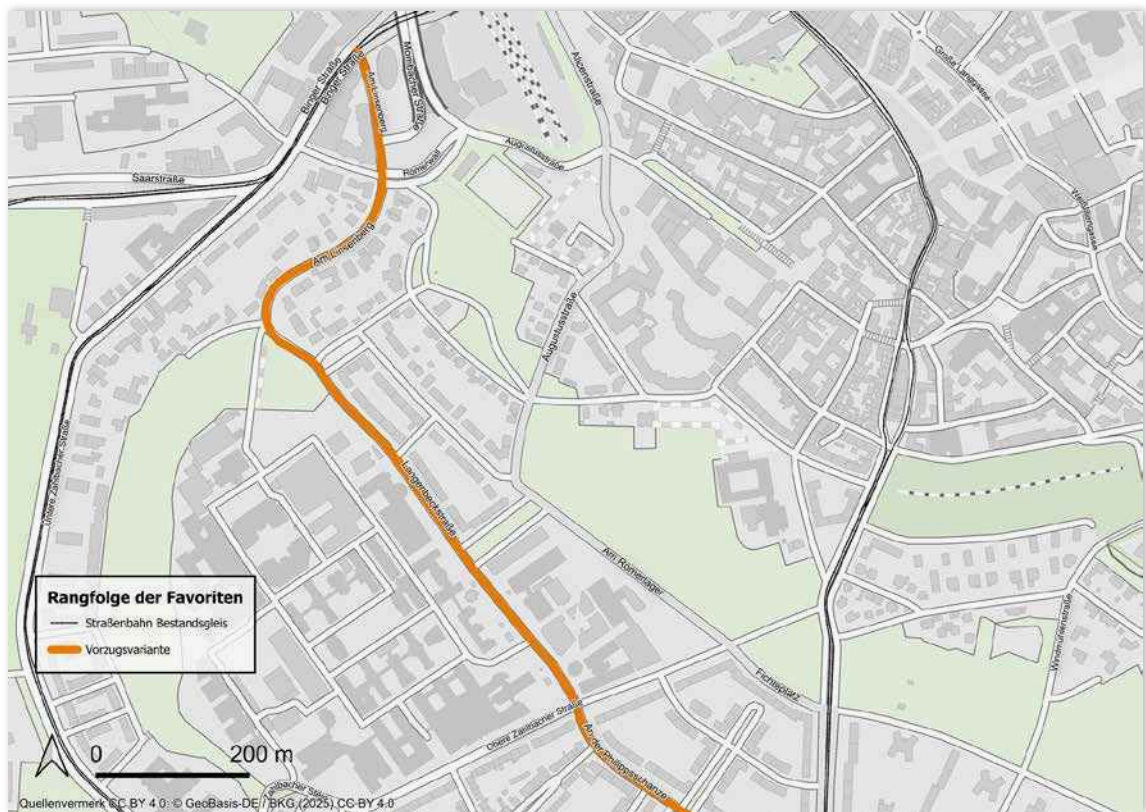


Abbildung 9: Erster Favorit ist die zweigleisige Führung über die Langenbeckstraße

Warum diese Strecke?

Die Anbindung der Uniklinik war für uns ein zentrales Anliegen. Schließlich ist die Erschließungswirkung für diesen Bereich generell sehr hoch, da sie unter anderem auch wichtige Arbeitgeber, Kliniken und Ambulanzen sowie Schulen im Bereich der Philippsschanze gut anschließt.

Vom Hauptbahnhof West ausgehend haben wir uns für die zweigleisige Führung über den Linsenberg und die Langenbeckstraße entschieden. Zuvor diskutierten wir auch eine eingleisige Streckenführung über den Römerwall, bei welcher wir jedoch größere Eingriffe in wichtige Grünflächen und wertvollen Baumbestand befürchteten. Auch eine Führung über die Augustusstraße und die Alicenstraße erwies sich als technisch kaum realisierbar. Steile Neigungen und enge Kurvenradien lassen hier keinen sicheren und zulassungsfähigen Straßenbahnbetrieb zu. Auch die Anbindung an den Alicenplatz mit den Anschlüssen an das Bestandsnetz in Richtung Hauptbahnhof und Alicenbrücke wäre äußerst kompliziert. Zudem wäre der bauliche Eingriff in den Bestand sehr hoch und der verkehrliche Nutzen gleichzeitig gering, da die Anbindung zum Hauptbahnhof über bestehende Strecken bereits gewährleistet ist.

Folgende Vorteile sehen wir bei der von uns gewählten Streckenführung:

- Hohes Erschließungspotenzial / hohes Fahrgastpotenzial
- Vergleichsweise geringe Eingriffe in die Umwelt
- Gute Anbindung an Uniklinik, Arbeitgeber und Bildungseinrichtungen
- Bündelung von Hin- und Rückwegen an einer Haltestelle für bessere Orientierung und kürzere Wege

Folgende Hinweise möchten wir als IB für diesen Abschnitt für die weitere Planung einbringen:

- Schaffung sicherer und getrennter Wege für Rad- und Fußverkehr
- Engstellen sollen vermieden und Verkehrsströme sortiert werden
- Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden (u. a. durch intelligente Verkehrssteuerung) minimieren
- Rettungswege zur Uniklinik sicherstellen
- Multimodale Lösungen wie Park+Ride berücksichtigen
- Strategien zur Reduzierung des Parkplatzsuchverkehrs ausarbeiten
- Frühzeitige Abstimmung mit Unternehmen und Einrichtungen, deren sensible Geräte , durch elektromagnetische Strahlung beeinträchtigt werden können

Rangfolge der diskutierten Streckenabschnitte (nach Abstimmung im IB)

1. Langenbeckstraße
2. Römerwall

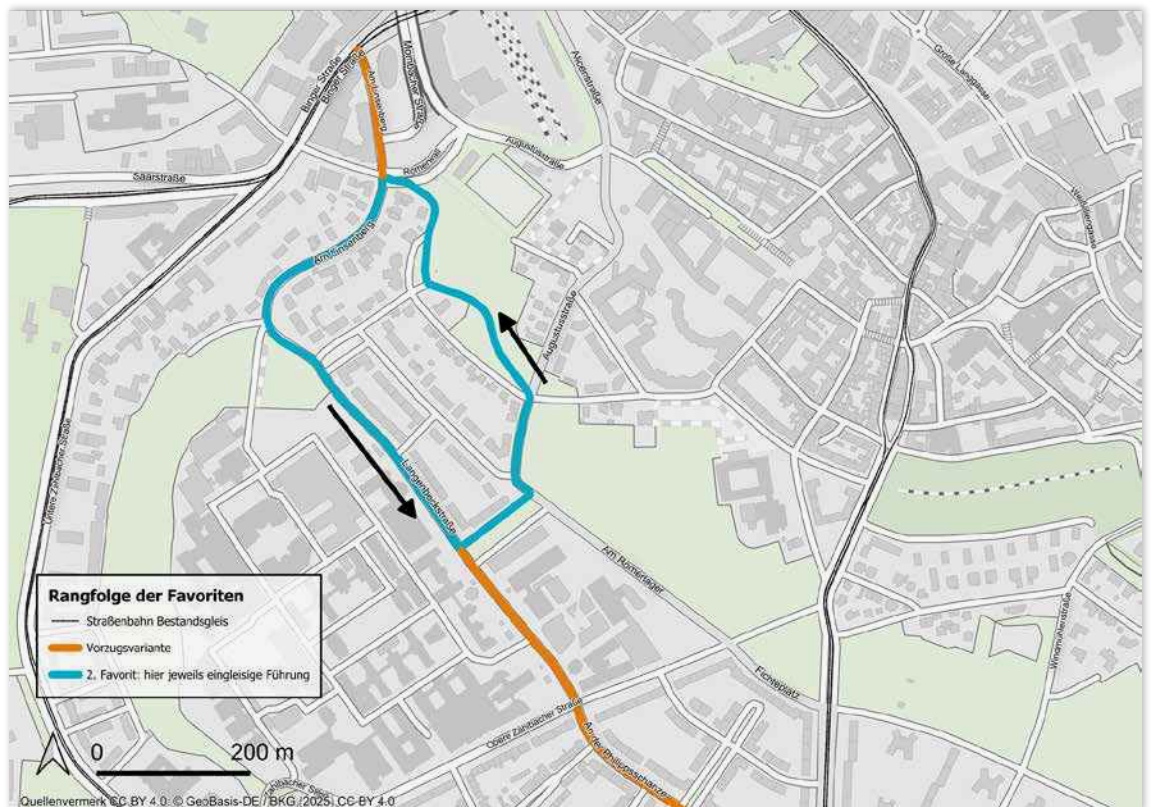


Abbildung 10: Zweiter Favorit ist die jeweils eingleisige Führung über Langenbeckstraße und Römerwall

6.2.2 Abschnitte Hechtsheimer Straße – Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Am Alten Wasserwerk – Bodenheimer Straße – Auf dem Hewwel – Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe



Abbildung 11: Vorzugsvariante im Bereich der Frankenhöhe

Warum diese Strecke?

Die Anbindung des neu entstandenen Heiligkreuz-Viertels ist uns ein zentrales Anliegen. Die Streckenführung über die Hechtsheimer Straße stellt die einzige mögliche Variante dar, um dieses Ziel zu erreichen. Schließlich mussten andere Varianten aus wirtschaftlichen und umweltrelevanten Aspekten verworfen werden (siehe dazu Kapitel 5.2).

Positiv zu vermerken ist außerdem, dass die Streckenführung über die Hechtsheimer Straße durch Anwohnende und verschiedene Schulstandorte ein hohes Fahrgastpotenzial erwarten lässt. Hinzukommt, dass der Abschnitt verkehrlich stark beansprucht ist. Im Straßenbahnausbau sehen wir daher auch eine Chance für diesen Bereich eine Verringerung des Verkehrsaufkommens zu erreichen. Neben dem Straßenbahnausbau ist im Bereich der Hechtsheimer Straße aber natürlich auch der Ausbau der Radwege sowie sicherer Querungsmöglichkeiten besonders wichtig.

Die von uns präferierte Variante erschließt außerdem die Wohngebiete Vogelsbergstraße, Großberg und Frankenhöhe südlich der A60: Ausgehend von der Alten Mainzer Straße über den Weisenauer Weg zum Am Alten Wasserwerk, über die Bodenheimer Straße, Auf dem Hewwel und Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe. Dieser Bereich wurde von uns intensiv diskutiert, da es neben der positiven Erschließungswirkung auch städtebauliche Herausforderungen gibt. So sind einige Straßenquerschnitte in diesem Bereich vergleichsweise eng.

Eine alternative Führung über die Alte Mainzer Straße und Hinterm Rech, welche die Frankenhöhe weiträumig umfährt, würde jedoch diverse Nachteile mit sich bringen. Darunter ein geringeres Fahrgastpotenzial, da sich angrenzend vorwiegend nur landwirtschaftliche Flächen befinden. Anwohnende der Frankenhöhe müssten in dem Fall bis zu einer Haltestelle an der Alten Mainzer Straße weite Wege sowie Steigung zurücklegen. Sowohl die Entfernung als auch die topografische Lage machen eine Führung über die Alte Mainzer Straße somit weniger attraktiv.

Im Gegensatz dazu lässt die Erschließung der Frankenhöhe über die Bodenheimer Straße in Richtung Laubenheimer Höhe hohe Fahrgastzahlen erwarten. Neben Versorgungseinrichtungen und einem Seniorenheim werden hier auch Wohngebiete an die Schulen der Umgebung angeschlossen. Zudem verbessert sich die Anbindung an den Hauptbahnhof und zur Innenstadt. Aufgrund dieser Vorteile ist es aus unserer Sicht mehr als verkraftbar, dass der Bereich Auf dem Hewwel aufgrund seiner geringen Straßenbreite nur eingleisig befahren werden sollte. Für uns steht fest, dass durch diese Streckenführung eine zukunftsfähige Erschließung für diesen wachsenden Stadtteil ermöglicht wird.

Folgende Vorteile sehen wir bei der von uns gewählten Streckenführung:

- Hohes Fahrgastpotenzial durch die Anbindung der Anwohnenden des Stadtviertels, der Versorgungseinrichtungen und der Seniorenresidenz
- Anbindung der Wohngebiete an die Schulen in der Hechtsheimer Straße
- Anbindung des Neubaugebiets He 130 und potenzieller weiterer Entwicklungsgebiete
- Anbindung des Großbergs durch den Abschnitt Am alten Wasserwerk
- Zentrale Erschließung der Frankenhöhe durch eine Haltestelle im Bereich Auf dem Hewwel

Folgende Hinweise möchten wir als IB für diesen Abschnitt für die weitere Planung einbringen:

Im Bereich der Hechtsheimer Straße:

- Sicherheit der Schülerinnen und Schüler gewährleisten (insbesondere auf Höhe Heiligkreuz-Viertel)
- Sichere und legale Quermöglichkeiten schaffen, um illegale Überquerungen zu verhindern
- Entkopplung des Radverkehrs von der Straße zur Erhöhung der Sicherheit
- Knotenpunkt an der Hechtsheimer Straße/Annemarie Renger Straße optimieren: eigene Spur für Linksabbieger oder Verlegung der Zufahrt nach Süden prüfen, um Rückstau zu vermeiden
- Straßenbegleitende Baumalleen erhalten und schützen
- Park+Ride-Möglichkeiten prüfen und zur Reduzierung des Individualverkehrs umsetzen
- Begrünung und Aufenthaltsqualität stärken
- Umbau der Hechtsheimer Straße mit anderen geplanten Maßnahmen koordinieren

Im Bereich der Frankenhöhe:

- Maßnahmen zur Reduzierung von Belastungen durch Schall und Erschütterung
Auf dem Hewwel, Am Kühborn und an der Bodenheimer Straße prüfen und ggf. umsetzen
(z.B. Masse-Feder-Systeme, Geschwindigkeitsbegrenzungen etc.)
- Prüfen, ob abschnittsweise eine oberleitungsfreie Fahrt möglich ist
- Kurvenradien so gestalten, dass Fahrgeräusche minimiert werden
- Sichere Querungsmöglichkeiten für Fußgänger und Radfahrende zum Wohngebiet
Am Kühborn schaffen
- Getakteten Umsteigepunkt „An der Goldgrube“ zur Sicherstellung der Anbindung in
Richtung Südliche Innenstadt berücksichtigen
- Erhalt einer direkten Busverbindung von der Frankenhöhe zum Bahnhof Römisches Theater

Rangfolge für den Streckenabschnitt (nach Abstimmung im IB)

1. Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Am Alten Wasserwerk – Bodenheimer Straße –
Auf dem Hewwel – Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe. Siehe dazu die Abbildung
der Vorzugsvariante (Abbildung 11).
2. Alte Mainzer Straße – Weisenauer Weg – Bodenheimer Straße – Auf dem Hewwel – Am
Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe.
3. Alte Mainzer Straße bis Zur Laubenheimer Höhe (Umfahrung Frankenhöhe).



Abbildung 12: Zweiter Favorit - Alte Mainzer Straße über den Weisenauer Weg in die Bodenheimer Straße
und Am Kühborn bis Zur Laubenheimer Höhe



Abbildung 13: Dritter Favorit - Alte Mainzer Straße bis Zur Laubenheimer Höhe
(Umfahrung Frankenhöhe)

EXKURS: Kontroverse Diskussion im Bereich Frankenhöhe

Für den Bereich der Frankenhöhe gab es in unserem Interessensbeirat kontroverse Diskussionen. Einzelne Mitglieder brachten die Perspektive von Anwohnenden ein, die Bedenken hinsichtlich möglicher Lärm- und Erschütterungsbelastungen durch die Straßenbahn sowie Aspekte der Kurvenlage und Sicherheit äußerten. Diese Mitglieder argumentierten, dass die Variante, welche die Frankenhöhe weiträumiger umfahren würde, die bessere Lösung wäre.

Der weit überwiegende Teil unseres Beirats sah jedoch deutliche Vorteile in einer direkten Anbindung der Frankenhöhe. Aus unserer Sicht wird die kürzere und schnellere Erreichbarkeit mit der Straßenbahn den Anwohnenden einen besseren Zugang zum Mainzer ÖPNV ermöglichen und die Attraktivität der Straßenbahnnutzung erhöhen. In der abschließenden Abstimmung sprach sich deshalb eine große Mehrheit des Gremiums für die direkte Erschließung über die Bodenheimer Straße, Auf dem Hewwel und Am Kühborn aus.

Gleichzeitig sind die Bedenken einiger unserer Mitglieder legitim. Unsere oben genannten Hinweise zur weiteren Planung tragen diesen Bedenken Rechnung und sollen sicherstellen, dass mögliche Belastungen für Anwohnende minimiert werden.

6.2.3 Abschnitt Am Stiftswingert - Göttelmannstraße - Heiligkreuzweg

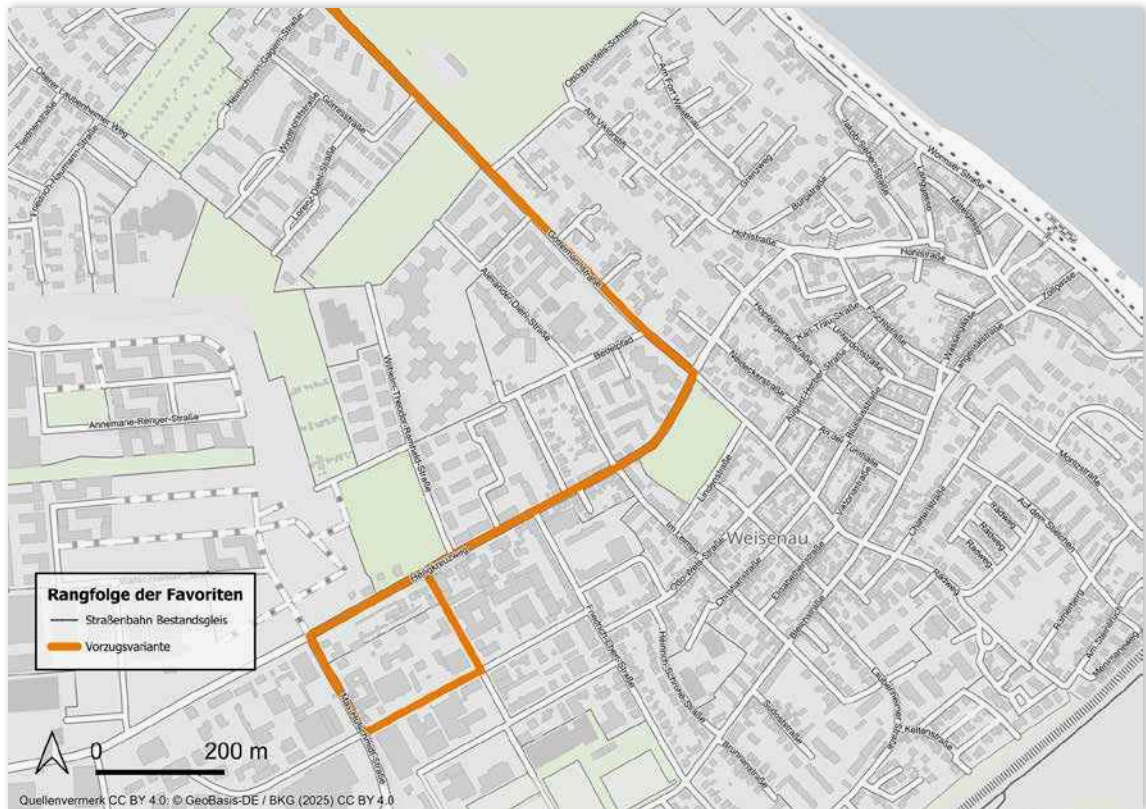


Abbildung 14: Vorzugsvariante im Bereich Weisenauburg

Warum diese Strecke?

Die Anbindung Weisenauburgs war für uns in diesem Abschnitt von großer Bedeutung, da zahlreiche Wohngebiete in diesem Bereich ein hohes Fahrgastpotenzial erwarten lassen. Darüber hinaus verläuft die Strecke direkt entlang des Volksparks, der insbesondere in den Sommermonaten durch Veranstaltungen und Freizeitnutzung ein erhebliches zusätzliches Fahrgastpotenzial bietet. Zusätzlich machen eine direkte Anbindung des Heiligkreuzwegs und des Alten Friedhofs in Weisenauburg sowie die Möglichkeit zum Umstieg zwischen Bus und Bahn diesen Abschnitt zu einem wichtigen Bestandteil der Gesamtstrecke.

In unserem Beirat haben wir intensiv diskutiert, inwieweit eine Weiterführung der Strecke in Richtung Süden durch die Portlandstraße denkbar wäre. Aufgrund enger Straßenquerschnitte wurde diese Option zwar nicht als optimal angesehen, die von uns gewählte Streckenführung stellt aus unserer Sicht dennoch eine deutliche Verbesserung der Anbindung Weisenauburgs an das Straßenbahnnetz dar.

Folgende Vorteile sehen wir bei der von uns gewählten Streckenführung:

- Bessere Anbindung Weisenauburgs mit hohem Fahrgastpotenzial durch die umliegenden Wohngebiete in die Innenstadt, zu den Kliniken und zum Bahnhof
- Direkte Anbindung des Volksparks und Entlastung bei Großveranstaltungen
- Reduzierung von Parkchaos durch Park+Ride-Angebote am Stadtrand
- Direkte Anbindung des Heiligkreuzwegs und des Alten Friedhofs Weisenauburg mit Umsteigemöglichkeit zwischen Bus und Bahn
- Aufwertung des Volksparks als Aufenthaltsraum und Verbesserung der Erreichbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden

Folgende Hinweise möchten wir als IB für diesen Abschnitt für die weitere Planung einbringen:

- Schutz von Grünflächen und Erhalt des vorhandenen Baumbestands, insbesondere der straßenbegleitenden Baumallee
- Denkmalschutz und Grabungsschutzgebiet berücksichtigen
- Erhalt der vorhandenen Parkplätze soweit möglich prüfen
- Park+Ride-Optionen am Stadtrand entwickeln und umsetzen
- Erschließung diverser Geschäfte und Bürokomplexe mit hoher Besucherfrequenz
- Machbarkeit eines eigenen Bahnkörpers oder einer gemeinsamen Verkehrsfläche für alle Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer untersuchen
- Sichere Querungsmöglichkeiten für alle Verkehrsteilnehmenden schaffen
- Radverkehrstechnische Erschließung sicherstellen und in die Gesamtplanung integrieren

Rangfolge für den Streckenabschnitt ab Göttelmannstraße (nach Abstimmung im IB)

1. Weiterführung über den Heiligkreuzweg hinaus mit Wendemöglichkeit auf Höhe des Weisener Gewerbegebiets – siehe dazu die Abbildung 14
2. Ausziehgleis Alter Friedhof
3. Portlandstraße
4. Alexander-Diehl-Straße



Abbildung 15: Ausziehgleis Alter Friedhof

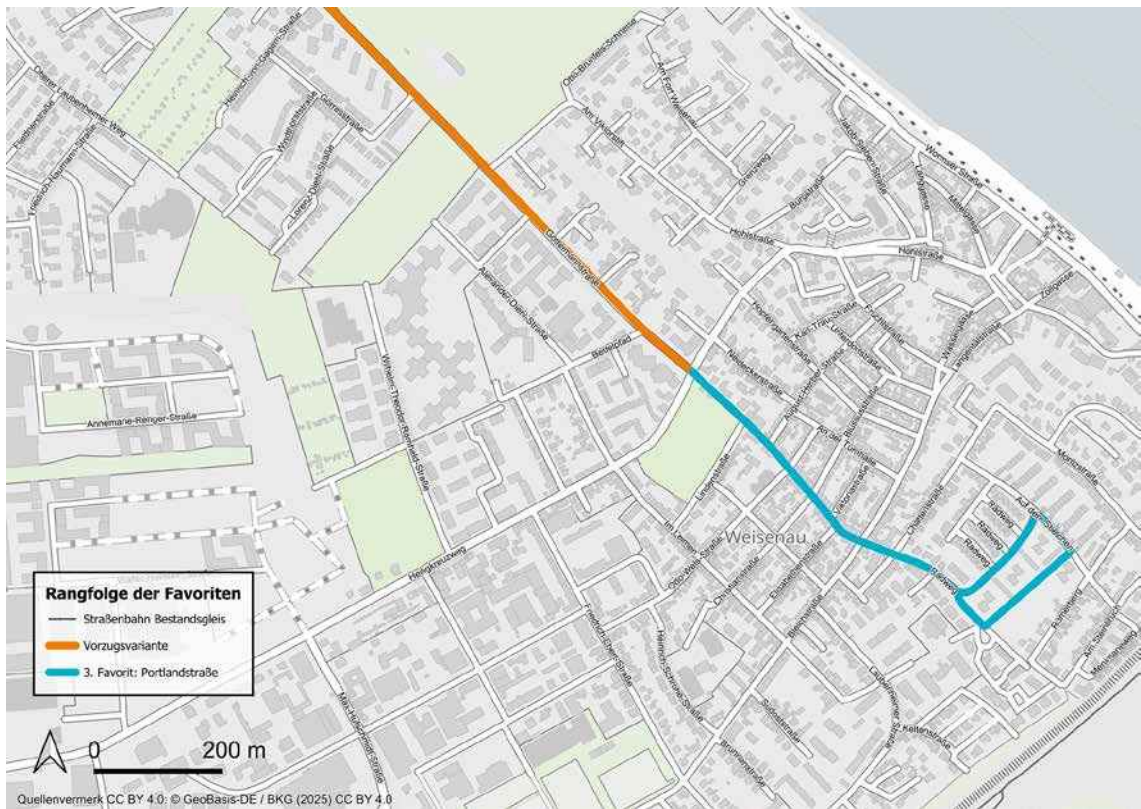


Abbildung 16: Dritter Favorit - Portlandstraße

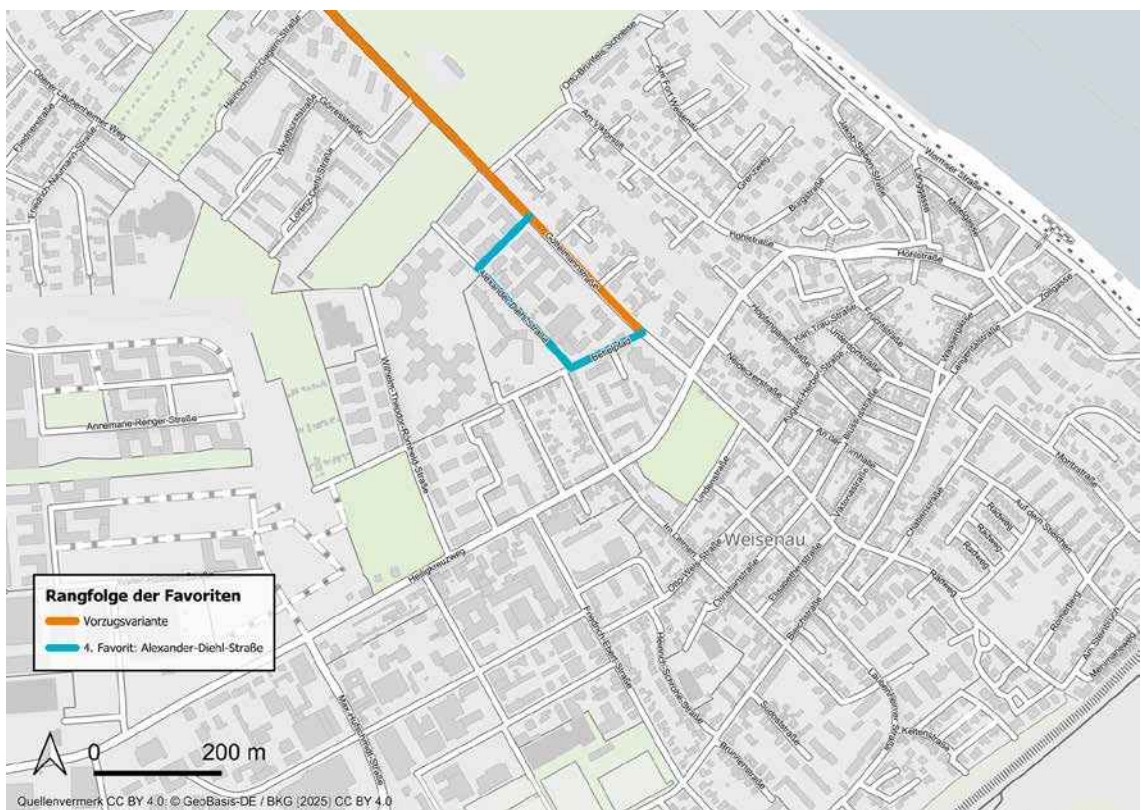


Abbildung 17: Vierter Favorit - Alexander-Diehl-Straße

EXKURS: Hermann-Dexheimer-Weg

In dieser frühen Phase der Planung (hier Vorplanung) ist es üblich, dass alle Abschnitte im gewählten Untersuchungskorridor auf ihre technische Machbarkeit hin untersucht werden. Diese Untersuchung bildet die Grundlage für eine erste überschlägige Nutzen-Kosten-Untersuchung, die für die wirtschaftliche Umsetzbarkeit eines Projekts essenziell ist. Auch der Hermann-Dexheimer-Weg wurde in diesem Rahmen geprüft und ist – rein technisch – ein möglicher Streckenabschnitt, der für eine Blockumfahrung und Wendemöglichkeit dienen könnte.

Während unserer Arbeit im Gremium wurden jedoch Stimmen aus der Mainzer Bevölkerung laut, die einen Ausschluss dieses Abschnitts forderten. Wir möchten an dieser Stelle dazu Position beziehen:

Weder wir als Interessenbeirat noch die Mainzer Mobilität, die die Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz oder die befragte Öffentlichkeit im Rahmen der zweiten digitalen Beteiligung sprechen sich für die Weiterverfolgung einer Streckenführung über den Hermann-Dexheimer-Weg aus. Vielmehr sind wir uns einig, dass dieser Abschnitt nach Betrachtung aller relevanten Kriterien ungeeignet ist. Dieser Bereich genießt eine herausragende Bedeutung als zusammenhängender Grünzug und fungiert in seiner jetzigen Form nicht nur als wichtige Wegeverbindung, sondern auch als ökologische Lunge und wertvoller Naherholungsraum für die angrenzenden Wohngebiete. In der Gesamtabwägung kamen wir zu dem Schluss, dass der Schutz des über Jahrzehnte gewachsenen Bestands Vorrang vor der verkehrlichen Erschließung einer Blockumfahrung durch diesen spezifischen Abschnitt haben muss. Dennoch muss der Hermann-Dexheimer-Weg nach den rechtlichen Vorgaben weiter formal in den Unterlagen auftauchen, da derzeit keine technischen Gründe vorliegen, ihn zu streichen. Anders stellt sich die Situation beispielsweise für die von uns verworfenen Abschnitte Am Viktorstift, in der Annemarie-Renger-Straße oder westlich der Hechtsheimer Straße bei der Durchfahrung der Kleingartenanlage dar. Hier gab es technische oder wirtschaftliche Gründe, die zwingend zum Ausschluss führen mussten.

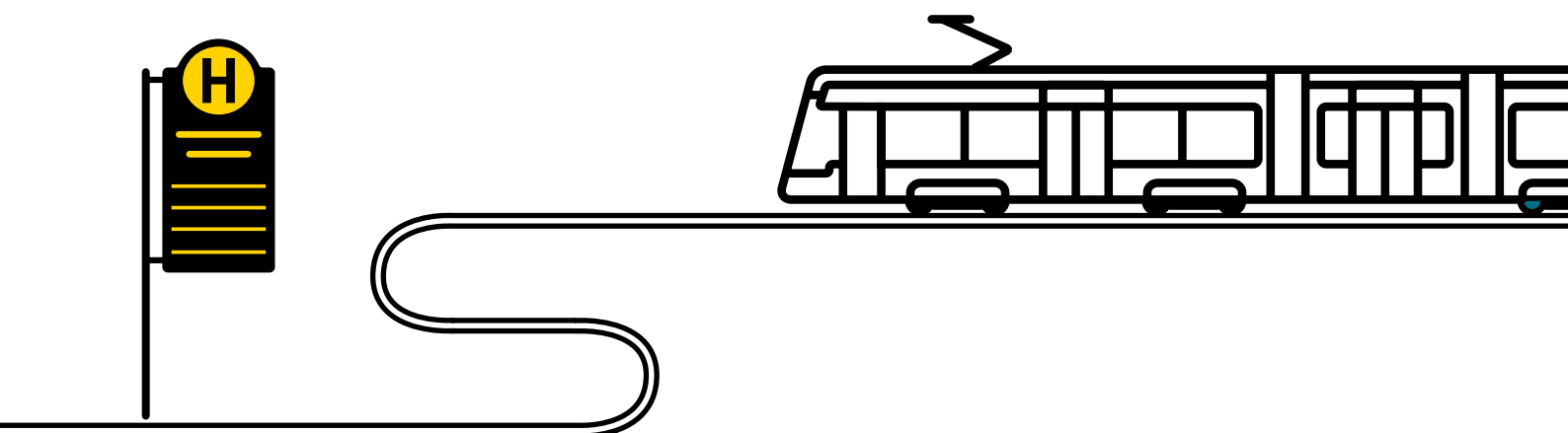
Uns ist wichtig zu betonen: Es handelt sich bei dem vorliegenden Bericht um eine formale Dokumentation unserer Analyse. Bei unserer Abstimmung zum „Weisener Ast“ erhielt die Führung über den Hermann-Dexheimer-Weg in unserem Gremium ausschließlich Gegenstimmen und keine einzige Für-Stimme. Daher belegt diese Variante in unserer Rangfolge keinen Platz und taucht hier nicht auf.

7. Fazit und weiterer Prozess

Für uns als Interessenbeirat endet die Arbeit mit der Übergabe dieses Berichts an die politischen Entscheidungsträgerinnen und -träger. Wir waren Teil einer frühzeitigen und freiwilligen, also nicht gesetzlich verpflichtenden, Bürgerbeteiligung, für die sich die Landeshauptstadt Mainz und die Mainzer Mobilität entschieden haben. Die Zeit in diesem Gremium war mit viel Arbeit verbunden, aber auch sehr spannend und lehrreich.

Im Anschluss an unsere Empfehlung ist die Verwaltung der Landeshauptstadt Mainz beauftragt, eine Beschlussvorlage in den Stadtrat einzubringen, die politisch mehrheitsfähig ist. Wir haben eng mit der Verwaltung und auch der Mainzer Mobilität zusammengearbeitet und sind zuversichtlich, dass sich unsere Vorzugsvariante weitreichend mit der Sichtweise der Stadt und der Mainzer Mobilität deckt. Anschließend geht es weiter in die Entwurfsplanung, bei der die bevorzugte Variante im Detail geplant wird, Gutachten erstellt werden und Untersuchungen durchgeführt werden. Danach erfolgt die Genehmigungsplanung (und Planfeststellung): Die Vorzugsvariante wird hier fachlich begründet und mit allen untersuchten Alternativen verglichen. Hierbei durchlaufen Schutzgüter wie Naturschutz, Schall- und Erschütterung, Fauna, Mensch, Denkmalschutz und so weiter einen umfassenden Abwägungsprozess. Dieser wird von einer gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligung flankiert und endet mit dem Planfeststellungsbeschluss.

Wir wissen nicht, welche Erkenntnisse und Untersuchungsergebnisse im weiteren Verlauf der Planung noch hinzukommen und welchen Einfluss sie auf die Wahl der Straßenbahnstrecke haben werden. Wir können uns nur am heutigen Erkenntnisstand orientieren und den zuständigen Institutionen unser Vertrauen aussprechen, unsere Arbeit im besten Sinne weiterzuführen.



Impressum

Herausgegeben durch:

Interessenbeirat im Teilprojekt 3
(interessenbeirat@mainzer-mobilitaet.de)

In Zusammenarbeit mit:

Mainzer Mobilität
zukunft@mainzer-mobilitaet.de

**Dezernat für Umwelt, Grün, Energie
und Verkehr der Stadt Mainz**
umweltdezernat@stadt.mainz.de

**Lots* Gesellschaft für verändernde
Kommunikation mbH**
post@lots.de

