Bürgerinitiative Mainzer Alleen schützen
vertreten durch Herrn H. Wenzel, Herrn F.J. Heinrich, Herrn A. Zimmermann
E-Mail: bi@mainzer-alleen-schuetzen.de

Positionspapier der Bürgerinitiative „Mainzer Alleen schützen“ zu dem geplanten Straßenbahnausbau in Mainz.

Mainz wächst und sieht sich zunehmend der **Hitze heißer Sommer** ausgesetzt. Als dicht besiedelte und stark versiegelte Stadt ist sie dringender denn je auf ihre grünen Oasen, die Alleen und auf jeden ausgewachsenen Baum angewiesen.

Im Rahmen des städtischen Ausbauprojekts „M wie Zukunft: Meine Straßenbahn-Stadt, Teilprojekt 3, Heiligkreuz-Viertel und Uniklinik“ droht den wertvollen Alleen in der Oberstadt und in weiteren Stadtteilen ein **massiver, unumkehrbarer Schaden.** So sind die Alleen entlang der Straßen **An der Goldgrube, Hechtsheimer Straße, Am Stiftswingert, Göttelmannstraße und Am Linsenberg** massiv von den geplanten Trassenführungen des Straßenbahn-Ausbauprojektes bedroht.

Für die städtische **Anpassung an die Herausforderungen des Klimawandels** leisten diese schattenspendenden Biotope als Teil der „grünen Lunge“ von Mainz einen unschätzbaren Beitrag. Sie sind ein kostbarer Rückzugsraum vor Hitze und Lärmstress. Angesichts der hohen Bodenversiegelung und der klimatischen Vorbelastung in Mainz ist der Erhalt der Alleen für die Lebensqualität in den Stadtteilen unverzichtbar. Eine Straßenbahntrasse würde diese ökologischen und sozialen Schutzfunktionen unwiederbringlich zerstören.

Wir als **Bürgerinitiative „Mainzer Alleen schützen“** setzen uns für eine nachhaltige, zukunftssichere Stadt- und Verkehrsplanung ein. Wir sagen ausdrücklich JA zu einem modernen ÖPNV – aber NEIN zu umwelt- und klimaschädlichen Bauvorhaben, die mit der Zerstörung unserer schattenspendenden Alleen und Biotope einhergehen.

Mit dem Projekt „M wie Zukunft: Meine Straßenbahn-Stadt“ wird der Eindruck vermittelt, dass ein Ausbau des Straßenbahnnetzes zwingend notwendig sei und Mainz mit Blick auf das Ziel der Klimaneutralität bis 2035 auf die Straßenbahn als das Verkehrsmittel der Zukunft setzen müsse. Das trifft nicht zu.

1. Gründe, weshalb wir diesen Ansatz zum Straßenbahnausbau durch die Oberstadt kritisch sehen

1.1 Dringend notwendige Maßnahmen zur Klimaanpassung werden konterkariert

Um Platz für die Kurvenradien der neuen 43,5 Meter langen Mega-Straßenbahnen sowie für die Oberleitungsmasten zu schaffen ist eine Vielzahl von Baumfällungen unumgänglich. Der Verlust dieser Stadtbäume widerspricht den Zielen des Klima- und Hitzeschutzes unmittelbar. Auch wenn einzelne Bäume von der Fällung für das unmittelbare Bauprojekt verschont bleiben, so sind diese doch wesentlich gefährdet: Oberleitungen vertragen sich nicht mit ausladenden Baumkronen. **Ein radikaler, gesundheitsschädlicher Rückschnitt ist unvermeidbar.** Tiefgreifende Fundamentarbeiten für Gleisbetten sowie die Umlegung von Versorgungsleitungen trennen Wurzelwerke ab und unterbrechen den natürlichen

Wasserhaushalt. Bereits geschwächte Bäume überleben diese schweren Eingriffe unter den heutigen Hitze-Sommern auf Dauer nicht – das Absterben der Alleen ist vorprogrammiert.

1.2 Neuanpflanzungen ersetzen keine gewachsenen Bäume: Die Illusion von Ausgleichsflächen

„Bei jeder Baumaßnahme fallen Bäume“, dieser Satz begleitet leider die Baumaßnahmen in Mainz und ist absolut nicht mehr zeitgemäß. In Anbetracht immer heißer werdender Sommer, mit extremer Trockenheit und Tropennächten, zählt jeder Baum.
Die Verweise der Planer auf etwaige Ausgleichsflächen und Neuanpflanzungen weisen wir entschieden als ökologische Mogelpackung zurück. Junge Nachpflanzungen können die klimatische und ökologische Leistung alter, gewachsener Alleenbäume auf Jahrzehnte hinaus nicht ansatzweise kompensieren. (vgl. Prof. Roloff, TU Dresden: Für einen gefällten Altbaum mit einem Kronendurchmesser von 20 m sind 400 Neupflanzungen erforderlich; eine Neupflanzrelation von 1:3, wie sie von den Verwaltungen häufig favorisiert wird, ist eine reine Alibi-Maßnahme).

- **Verlust der Kühl- und Filterleistung:** Ein einzelner alter Laubbaum verdunstet an heißen Sommertagen hunderte Liter Wasser und kühlt die Umgebung spürbar ab. Um die Beschattungs-, Kühl- und Feinstaubfilterleistung eines einzigen Altbaumes zu ersetzen wären dutzende Jungbäume erforderlich – Raum, der im dicht bebauten Stadtgebiet schlicht fehlt.
- **Schweres Anwachsen im Klimawandel:** Angesichts der zunehmend heißen und trockenen Mainzer Sommer haben Jungbäume extrem schlechte Startbedingungen. Selbst mit aufwendiger und kostenintensiver künstlicher Bewässerung vertrocknen viele Neuanpflanzungen bereits in den ersten Jahren oder wachsen nur sehr langsam und verkümmert heran.
- **Irreversible Öko-Lücke über Jahrzehnte:** Bis ein junger Baum die Kronengröße und ökologische Wertigkeit eines gefällten oder geschädigten Alleenbaums erreicht vergehen 40 bis 60 Jahre. Diese Zeit hat die Stadt Mainz im Zuge des voranschreitenden Klimawandels nicht. Ausgleichsflächen außerhalb der betroffenen Straßen helfen zudem den Anwohnenden vor Ort nicht.
- **Veränderte klimatische Bedingungen:** Bestehende Straßenbahntrassen mit begleitendem Baumbestand sind über Jahrzehnte gewachsen, in denen es in Deutschland regenreiche Sommer gab und sich die Bäume gut entfalten konnten. Diese Wachstumsbedingungen gibt es heute nicht mehr. Schon die Bestandsbäume kämpfen mit Hitze und Trockenheit und jeder Eingriff oder Rückschnitt schwächt sie weiter. Neuanpflanzungen müssen intensiv bewässert werden und erreichen, sofern sie nicht vorher austrocknen, die Kühlleistung ausgewachsener Bäume erst nach Jahrzehnten.

Jeder Baum ist ein Juwel – in vielerlei Hinsicht! Erst recht eine Allee, denn diese ist mehr als nur die Summe einzelner Bäume, weil sie einen zusammenhängenden Lebensraum für Vögel, Insekten und andere Lebewesen darstellt.

1.3 Ein Bau von Trassen belastet Umwelt, Klima und Anwohner über Jahre hinweg

Der Ausbau von Straßenbahntrassen ist umwelt- und klimaschädlich. Die Produktion von Gleisen, Oberleitungen, Masten und Fundamentelementen sowie die Bauarbeiten selbst verursachen einen erheblichen CO_2-Ausstoß, lange bevor das System überhaupt einen Klimanutzen entfalten kann. Je länger die Streckenabschnitte der neuen Trasse sind, desto größer fällt diese Belastung aus.

Hinzu kommen Baustellen und Sperrungen, die zu Staus und Umwegen mit zusätzlichen CO_2-Emissionen führen. Auch die Aufenthaltsqualität der Menschen an den Trassen und in den angrenzenden Straßen ist über Jahre erheblich eingeschränkt.

1.4 Der Blick nach Wiesbaden: Der Schutz der Alleen hatte Vorrang

In Wiesbaden erkannte man bereits 2020 die Zeichen der Zeit und stellte den Schutz der historischen Alleen vor das Straßenbahnprojekt „Citybahn“. Selbst in der vergleichsweise breiten Biebricher Allee war das Vorhaben ökologisch nicht vertretbar – in den deutlich engeren Mainzer Alleen wären die Schäden um ein Vielfaches verheerender. Im Bürgerentscheid vom November 2020 sprachen sich die Wiesbadenerinnen und Wiesbadener mit deutlicher Mehrheit gegen das Vorhaben aus.

Diese Entscheidung mahnt auch für Mainz zur Besonnenheit:

- Die Biebricher Allee weist wesentlich breitere Straßen- und Seitenräume auf als die betroffenen Straßenabschnitte in Mainz.
- Sommer mit extremer Hitze und damit die Notwendigkeit von Maßnahmen zur Klimaanpassung haben sich seit 2020 nochmals eklatant verstärkt.

Wenn bereits bei solch großzügigen Platzverhältnissen wie in Wiesbaden ein schonender Trassenbau fachlich nicht darstellbar war, verdeutlicht dies die Risiken für Mainz: In den deutlich engeren Straßenräumen der Mainzer Alleen wären Fällungen, radikale Rückschnitte der Baumkronen und irreparable Schäden am Wurzelwerk unvermeidbar.

Betrachtet man außerdem den rasanten technologischen Fortschritt seit 2020, so sind die Argumente zur Ablehnung der Straßenbahn durch die Biebricher Allee in Wiesbaden aktueller denn je.

1.5 Der Vergleich mit anderen Städten

Der Vergleich mit Städten wie Freiburg, Karlsruhe und München zeigt, dass dort die Straßenbahntrassen auf deutlich breiteren, eigens hergerichteten Straßen- und Boulevardprofilen verlaufen, die Platz für Gleiskörper, Fahrspuren, Fuß- und Radwege, und auch Rettungswege oder Seitenräume und teils zusätzliche Baumreihen bieten. Die schmalen, dicht bepflanzten Alleen in Mainz können dieses Platzangebot nicht ansatzweise vorweisen.

1.6 Ein Bedarf für neue Trassen ist nicht belegt

Mainz ist bereits gut an den ÖPNV angebunden. Befürworter des Straßenbahn-Projekts erwecken mitunter den Eindruck, Mainz habe einen grundlegenden Nachholbedarf. Unabhängige Daten zeichnen ein anderes Bild: Das bundesweite Erreichbarkeitsranking der „Allianz pro Schiene“ (auf Basis von Daten des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung) weist Mainz regelmäßig als eine der am besten angebundenen Städte Deutschlands aus. Nahezu 100 % der Bevölkerung erreichen auf kurzen Wegen ein dicht getaktetes ÖPNV-Angebot. Ein dringender Bedarf an weiteren Straßenbahntrassen lässt sich daraus nicht ableiten.

Auch das Heiligkreuz-Viertel ist gut an den ÖPNV angebunden. Laut den Verkaufsprospekten des Viertels war und ist das Wohngebiet bereits gut an den ÖPNV angebunden, es wurde sogar eine Bushaltestelle im Viertel geplant. Sollte ungeachtet dessen dennoch eine Schienenanbindung für nötig befunden werden, ließe sie sich umweltschonend, schnell und wirtschaftlich umsetzen, nämlich mit einer nur etwa 1,2 km langen Neubaustrecke über die Emy-Roeder-Straße an das vorhandene Schienennetz in der Geschwister-Scholl-Straße.

Ein Zuzug allein begründet keine neuen Trassen. Dass Mainz einen starken Zuzug erlebt, ist richtig. Dies reicht aber als alleinige Begründung für neue Schienentrassen nicht aus. Nötig wären Datenanalysen, die zeigen, dass genau auf diesen Trassen ein Fahrgastanstieg zu erwarten ist, der sich mit E-Bussen nicht mehr bewältigen ließe. Solche verlässlichen Datenanalysen, etwa zu Pendlerströmen und Fahrtwegen der Anwohner, liegen nach unserem Kenntnisstand nicht vor.

Der Umstieg vom Auto auf die Straßenbahn ist nicht sicher anzunehmen. Mit dem Argument der Klimaneutralität wird der Umstieg vom Auto auf die Straßenbahn als Mittel der Wahl dargestellt. Ob Verkehrsteilnehmer tatsächlich umsteigen, hängt aber von vielen individuellen Faktoren ab: Reiseziel, Fahrtkosten, Zahl der Umstiege, Taktung, Wartezeiten, Nähe zur Haltestelle, Weg zur Arbeitsstätte, Transportbedarf, Flexibilität bei der Weiterreise und individuelle Vorlieben oder auch der körperlichen Mobilität der Anwohnenden. Außerdem verringert nur der Umstieg von einem Auto mit fossilem Antrieb den CO_2-Ausstoß.

Ob neue Trassen und 43,5 Meter lange Bahnen, die wegen ihrer Größe zu längeren Taktabständen führen werden, den ÖPNV in Mainz tatsächlich attraktiver machen, halten wir für sehr zweifelhaft.

1.7 Fördermittel als Treiber des Projekts

Nach unserem Eindruck sind bei den Planern die Fördermittel der wesentliche Treiber des Ausbaus. Ohne sie würde es in dem geplanten Umfang keinen Straßenbahnausbau in Mainz geben. Es stellt sich deshalb die Frage, ob die Möglichkeit des Erhalts von Fördergeld die Planung stärker prägt als der tatsächliche Bedarf.

Für Straßenbahnprojekte ist eine standardisierte Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) erforderlich. Bau-, Betriebs- und Instandhaltungskosten werden dabei dem gesellschaftlichen Nutzen gegenübergestellt, etwa Zeitersparnissen, besserer Erreichbarkeit und CO_2-Einsparungen. Ein Nutzen-Kosten-Faktor über 1,0 ist eine zentrale Voraussetzung für

Fördermittel von Bund und Land. Die Bundesförderung für neue Straßenbahnprojekte liegt derzeit bei bis zu 75 Prozent der Baukosten, zusätzlich wird eine Landesförderung von 10 Prozent angestrebt.

Aus Sicht der Planer ist deshalb eine hohe Erschließungswirkung wichtig. Nach der aktuellen Planung sollen im Teilprojekt 3 nicht nur das Heiligkreuz-Viertel und die Uniklinik angebunden werden, sondern auch die Wohngebiete bis nach Alt-Weisenau und hinauf zur Frankenhöhe (sogenannte Y-Variante). Das vorrangige Ziel bei der Erarbeitung der Vorzugsvariante scheint damit zu sein, die Voraussetzungen für eine Förderung zu schaffen.

Es besteht die Problematik, dass solche Abschnitte, die nach der Berechnung nicht förderfähig wären (Faktor unter 1,0), durch Abschnitte mit einem Faktor über 1,0 ausgeglichen werden müssten. Die Berechnungen beruhen wesentlich auf der Einwohnerzahl rund um eine Haltestelle und der recht vagen Annahme, dass ein bestimmter Anteil dieser Anwohner vom Auto auf die Straßenbahn umsteigen wird.

Außerdem gibt es Wortmeldungen aus den Ortsbeiräten, wonach das Straßenbahnprojekt auch dringend zur Sanierung maroder Straßen, Fahrradwegen und Versorgungsleitungen benötigt werde. Es stellt sich aus Sicht eines Steuerzahlenden die Frage, ob der Straßenbahnausbau der zweckwidrigen Finanzierung von Sanierungen dient, die eigentlich aus den Mitteln der stadtnahen Gesellschaften zu leisten wäre.

Das legt den Schluss nahe, dass nicht der Bedarf an neuen Trassen die millionenschwere Investition treibt, sondern ein Sekundär-Effekt: die Möglichkeit, Fördermittel zu erlangen! Dabei wird jedoch strategisch verschwiegen, dass diese Fördermittel ebenfalls aus dem allgemeinen Steueraufkommen zu tragen wären und zugleich andere dringend notwendige Projekte dadurch blockiert.

1.8 Immense Kosten und lange Bauzeit

Kosten: Die Investitionen für den Neubau tragen also letztlich die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler, für die es keinen Unterschied macht, ob Fördergelder von Bund und Land oder der Kommune fließen, denn beides sind Steuermittel. Angesichts der hohen Ausgaben für Planung und Bau, defizitärer Kassenlage von MVG und Stadt mit drohenden weiteren Erhöhungen von Grund- und Gewerbesteuern besteht die Gefahr, dass durch den Straßenbahnausbau der Fahrpreis des gesamten Mainzer ÖPNVs hoch und damit unattraktiv wird.

Bauzeit: Die Inbetriebnahme von Teilprojekt 3 wird für 2035 bis voraussichtlich 2040 prognostiziert. Angesichts der Verzögerungen bei anderen Mainzer Bauprojekten (Rathaus, Gutenbergmuseum, Teilprojekt 1 Binger Straße) halten wir einen Termin nach 2040 für realistischer. In dieser Zeit würde keine Verbesserung des ÖPNV stattfinden, sondern Baustellen und Umleitungen würden die Attraktivität der heutigen Buslinien durch Baustellen auf den betroffenen Strecken im Gegenteil noch verschlechtern. Bereits heute ist zu beklagen, dass technisch überholte Diesel-Busse statt klimafreundliche und zukunftstaugliche E-Busse beschafft werden, um an der Kostenschraube zu drehen – zugleich plant man Riesen-Investitionen zulasten der öffentlichen Haushalte.

1.9 Ein starres Schienennetz blockiert die Mobilität der Zukunft

Feste Bindung: Ein Schienennetz ist auf Jahrzehnte festgeschrieben und lässt sich kaum an eine veränderte Nachfrage anpassen. Es bindet hohe Investitionen, die für den Ausbau künftiger, moderner Mobilitätskonzepte fehlen würden. Finanziell und technisch wäre Mainz langfristig an diese Entscheidung gebunden, bzw. von der rasant stattfindenden technischen Weiterentwicklung im nicht-schienengebunden ÖPNV – E-Busse, autonomes Fahren usw. - abgeschnitten. Flexible Mobilitätslösungen dagegen lassen sich dynamisch an die Stadtentwicklung der kommenden Jahre anpassen.

Der Mythos Straßenbahn als Klimaretter ist Vergangenheit: Innovative Antriebstechniken, die stetige Weiterentwicklung der Batterietechnik und der Ladeinfrastruktur sowie moderne Mobilitätskonzepte haben die Straßenbahn als einziges nachhaltiges Verkehrsmittel bereits heute überholt. Dies ist eine wesentlich andere Ausgangsposition als noch im Jahre 2020, als der Stadtrat einen Absichtsbeschluss pro Straßenbahn getroffen hat. Allein in diesen sechs Jahren hat sich bereits ein grundlegender Faktenwechsel vollzogen – wie wird es erst in den nächsten 10 oder mehr Jahren sein?

Viele Menschen fahren E-Bike, E-Scooter oder E-Auto. Der E-Bus wird ständig weiterentwickelt und kommt in einer kleinen E-Bus-Lösung auch ohne Probleme in den engen Mainzer Straßen zurecht. Bis zur Inbetriebnahme der neuen Trassen voraussichtlich im Jahr 2040 oder später sind flexible ÖPNV-Lösungen in unseren Nachbarstädten voraussichtlich längst etabliert.

Takt und Fassungsvermögen: Ein attraktiver, flexibler, hochfrequenter und preiswerter ÖPNV ist die Voraussetzung dafür, dass Autofahrerinnen und Autofahrer umsteigen. Eine Straßenbahn von 43,5 Metern Länge, die drei Busladungen fasst, führt auf einer Trasse tendenziell zu längeren Taktzeiten. Weiterhin würden mit den neuen Straßenbahnstrecken heutige Buslinien entfallen, deren Strecken von einer Straßenbahn nicht bedient werden.

1.10 Fehlende Transparenz und ungenügende Bürgerbeteiligung

Unsere Gespräche mit Anwohnerinnen und Anwohnern zeigen, dass es eine eklatante Kluft gibt zwischen einem kleinen Kreis gut Informierter und der breiten Bevölkerung entlang der geplanten Trassen.

- **Wenig bekannt:** Das Projekt wurde im Internet umfangreich präsentiert, unter anderem durch Mithilfe der Marketingfirma Lots*. Dort lässt sich nachlesen, dass ein Interessenbeirat seit 2023 an der Auswahl der Streckenabschnitte für das Teilprojekt 3 beteiligt war. Aber wer kennt diese Internetseiten? Die Anwohnerinnen und Anwohner entlang der Mainzer Alleen **waren vor dem Aktivwerden unserer Initiative weder ausreichend informiert noch aktiv eingebunden**. Viele können sich schlicht nicht vorstellen, dass eine Straßenbahntrasse durch ihre gewachsenen Alleen geführt werden soll.
- **Der Beteiligungsprozess:** Weder die Bürgerinnen und Bürger direkt noch ihre gewählten Vertreterinnen und Vertreter, die Ortsbeiräte und Ortsvorsteher, wurden nach unserem Kenntnisstand hinreichend eingebunden. Stattdessen wurde ein Interessenbeirat gebildet, der im Wesentlichen aus Straßenbahnfreunden und Befürwortern des Projektes bestand. Die Zusammensetzung und der Zugang zu diesem Beirat wurden bis zur Übergabe des Abschlussberichts und der dort enthaltenen

Vorzugsvariante nicht transparent gemacht. Ein direkter Kontakt der Bürgerinnen und Bürger zu dem Beirat war damit während der Planungsphase nicht möglich.

2. Unsere Empfehlungen für ein umwelt- und klimaschonendes Mobilitätskonzept

Der jahrelange Bau neuer Trassen, die vielleicht im Jahr 2040 fertig sind und bis dahin Staus, Verkehrsbelastung, chaotische Zustände in benachbarten Straßen und zusätzliche Emissionen mit sich bringen, hilft weder bei der dringend nötigen Klimaanpassung noch macht er den ÖPNV in den kommenden Jahren attraktiver.

Wir fordern deshalb eine zukunftsweisende Mobilitätswende mit innovativen Lösungen für eine sich dynamisch ändernde Stadt wie Mainz, welche die dringend notwendigen Maßnahmen zur Klimaanpassung berücksichtigt.

E-Busse auf den bestehenden Linien. Der Einsatz von E-Bussen auf den vorhandenen Buslinien wäre ein direkter und messbarer Erfolg für den Klimaschutz. Der große Vorteil ist, dass die vorhandenen Bus-Strecken genutzt werden können und dass die Anschaffung je nach Haushaltslage in passender Stückzahl möglich ist. Ein E-Bus-System lässt sich kurzfristig in die bestehenden Straßen integrieren und flexibel an Nachfrage und neue Routen anpassen.

Vorrang für den Bus. Soll den Bussen Vorrang vor dem Individualverkehr eingeräumt werden, ist dies, wie bei den neu geplanten Straßenbahntrassen vorgesehen, durch vom Individualverkehr getrennte Fahrspuren oder durch Ampelschaltungen möglich.

Taktverdichtung auf den vorhandenen Straßenbahnlinien. Eine Optimierung der bestehenden Linien durch einen dichteren Takt würde die Attraktivität durch kürzere Wartezeiten stark erhöhen. Kürzere Bahnfolgen schaffen zudem ein höheres Platzangebot.

Ausrichtung am Berufsverkehr. Die Orientierung des ÖPNV an den Bedarfen des Berufsverkehrs ist ein entscheidender Faktor für den Umstieg vom Auto auf den ÖPNV. Expressbuslinien zu den umliegenden Städten und Stadtteilen, etwa nach Wiesbaden, Ebersheim und Rheinhessen, würden die Attraktivität des ÖPNV deutlich steigern.

Zukunftsoffenheit. Der ÖPNV in Mainz sollte an umweltschonenden und innovativen Mobilitätskonzepten ausgerichtet sein. Die E-Bus-Technologie, autonomes Fahren und flexible, bedarfsorientierte Angebote sind für die nachfolgenden Generationen viel nutzbringender als starre Schienensysteme. Ein Festhalten an Stadtratsbeschlüssen aus dem Jahr 2020 blockiert diese Zukunftsoffenheit.

Rad- und Fußverkehr. Der Ausbau von Radschnellwegen, geschützten Radspuren und sicheren, beschatteten Fußwegen in jedem Stadtteil, ist als Ergänzung des ÖPNV-Angebots dringend geboten.

Schwammstadt-Prinzip und Baumpflege. Zum Erhalt der Alleen braucht es eine konsequente Umsetzung des Schwammstadt-Prinzips mit aktiver Förderung der Wasserzufuhr auch für Bestandsbäume, Begrünung von Randstreifen und Regenwasser-Versickerungskonzepten.

Alle Maßnahmen sollten das Ziel haben, eine verlässliche, barrierefreie und sozial gerechte Alternative zum Auto zu schaffen. Ihre Wirkung ist durch ein kontinuierliches Monitoring zu überprüfen, damit Taktverdichtung, Busbeschleunigung, Radverkehrsmaßnahmen und die Optimierung bestehender Straßenbahnstrecken bedarfsgerecht nachgesteuert werden können.

3. Unsere Vision: Wie Mainz in den kommenden Jahren aussehen könnte

Stellen wir uns Mainz in einigen Jahren vor: Leise E-Busse fahren in dichtem Takt und haben an den Ampeln Vorrang. Expressverbindungen bringen Pendlerinnen und Pendler aus dem Umland bequem in die Stadt. Die bestehenden Straßenbahnlinien fahren in kürzeren Abständen und bieten damit ein höheres Platzangebot. Die Alleen der Oberstadt spenden weiterhin Schatten. Anwohnerinnen und Anwohner kümmern sich als Baumpaten um „ihre“ Bäume. Regenwasser versickert dort, wo es gebraucht wird. Die Mittel der Stadt werden zielgerichtet in moderne Mobilitätslösungen investiert, die schnell wirken und nicht in einem Großprojekt mit starren Gleisen, das voraussichtlich erst nach 2040 fertig wird.

Mainz hätte damit einen ÖPNV, der mit der Stadt und den fortschreitenden Innovationen wachsen kann sowie zugleich die grünen Lungen bewahrt, die wir in den heißen Sommern am dringendsten brauchen. Dass dies möglich ist, zeigen andere Städte, die ihre Mobilität bereits flexibel und innovativ weiterentwickeln.

4. Keine Entscheidung zum Straßenbahnausbau, bevor nicht alle Fakten vorliegen

Wir unterstützen die Ziele zur Klimaneutralität und zu einem nachhaltigen Verkehrskonzept mit einem flexiblen, hochfrequenten und preiswerten ÖPNV, Radschnellwegen und geschützten Radspuren in jedem Stadtteil. Unser Einsatz für die Alleen steht im Einklang mit den notwendigen Klimaschutzmaßnahmen für Mainz.

Unsere zentralen Forderungen:

- **Kein Straßenbahnausbau durch die Mainzer Alleen.** Vollständiger Schutz des Baumbestands in allen Stadtteilen. Jeder Baum zählt und erst recht die Alleen.
- **Erhalt, Pflege und Schwammstadt-Prinzip.** Aktive Förderung der Wasserzufuhr, auch für Bestandsbäume, Begrünung von Randstreifen und konsequente Umsetzung von Regenwasser-Versickerungskonzepten.
- **Zügiger Lückenschluss im Baumbestand**: Dort, wo heute bereits „Baumruinen“ beklagt werden, also Bäume in den Alleen, die z.T. bereits vor Jahren gefällt werden mussten, sind unverzüglich durch adäquate Neupflanzungen zu ersetzen.
- **Baumpatenschaften ermöglichen.** Schaffung rechtlicher und praktischer Rahmenbedingungen, damit Anwohnerinnen und Anwohner Patenschaften für Bäume in ihrer Straße übernehmen können.
- **Öffentlicher Zugang zu den Abschnittssteckbriefen.** Sie bündeln alle entscheidenden Parameter eines Streckenabschnitts, von Flächenbedarfen über Leitungsverläufe bis zu Eingriffen in Natur und Anwohnerumfeld. Nur so können Bürgerinnen und Bürger sowie Ortsbeiräte die vollständigen Fakten zur Trassenführung kennen.
- **Echte Bürgerbeteiligung.** Frühzeitige, transparente und verbindliche Einbindung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger entlang geplanter Trassen bei allen künftigen Verkehrsplanungen.
- **Anpassung an den technologischen Fortschritt.** Ausrichtung des ÖPNV auf E-Busse, autonomes Fahren und flexible Angebote statt starrer Schienensysteme und einer starren Orientierung an Absichts-Beschlüssen aus dem Jahr 2020.
- **Verantwortungsvoller Umgang mit Steuergeldern.** Kein Einsatz öffentlicher Mittel (Landes- und Bundesfördergelder) für Trassen, deren Wirtschaftlichkeit und

Erforderlichkeit sowie ökologischer Tauglichkeit nicht unabhängig und transparent nachgewiesen sind.

Unsere Bitte an die Damen und Herrn Stadträte und weitere Entscheidungsträger – namentlich auch im Stadtvorstand: Treffen Sie keine Entscheidungen und erteilen Sie keine Zustimmungen, bevor nicht alle objektiven Alternativen zu dem klima- und umweltschädlichen Ausbauprojekt „M wie Zukunft - meine Straßenbahnstadt“ transparent vorliegen.

Fordern Sie für jeden einzelnen Streckenabschnitt volle Transparenz hinsichtlich Baumaßnahmen, Bauzeiten, Beeinträchtigungen der Anwohnerinnen und Anwohner, Grundstücksenteignungen, Kosten, mögliche Klageverfahren und Umweltauswirkungen wie Baumfällungen und Baumschädigungen ein.

Fordern Sie eine offene Diskussion über zukunftsweisende, innovative Mobilitätskonzepte. Eruieren sie auch die zukünftigen Mobilitätskonzepte vergleichbarer Städte in Deutschland und in Europa. Berücksichtigen sie die rasante Entwicklung und Innovationsfähigkeit im Mobilitätssektor.

An alle Mainzerinnen und Mainzer: Informieren Sie sich, sprechen Sie mit Ihren Nachbarn, Freunden und Bekannten, wenden Sie sich an Ihren Ortsbeirat und an den Stadtrat. Unterstützen Sie uns. Je mehr Menschen wissen, was entlang der Alleen geplant ist, desto besser können unsere Alleen geschützt werden.

Unsere Argumente und Forderungen sowie weiterführende Informationen der MVG zum Straßenbahnausbau und Hinweise zur Klimaanpassung finden Sie auf unserer Homepage: www.Mainzer-Alleen-schuetzen.de

Quellen:

- Stadt Mainz: Informationen über Beschlussvorlagen etc. der Stadtverwaltung www.bi.mainz.de

- Mainzer Mobilität: Informationen zu dem Straßenbahnausbauprojekt https://www.m-wie-zukunft.de/

- Mainz&- Baumbündnis fordert Stadt Mainz zum Stopp von Baumfällungen auf https://mainzund.de/baumbuendnis-fordert-stadt-mainz-zum-stopp-von-baumfaellungen-auf-forderungskatalog-fuer-neu-gewaehlten-stadtrat/

- Grüne Klimaanlage, Stadtbäume: Wichtiger denn je! - BUND https://www.bund-naturschutz.de/natur-und-landschaft/stadt-als-lebensraum/stadtbaeume

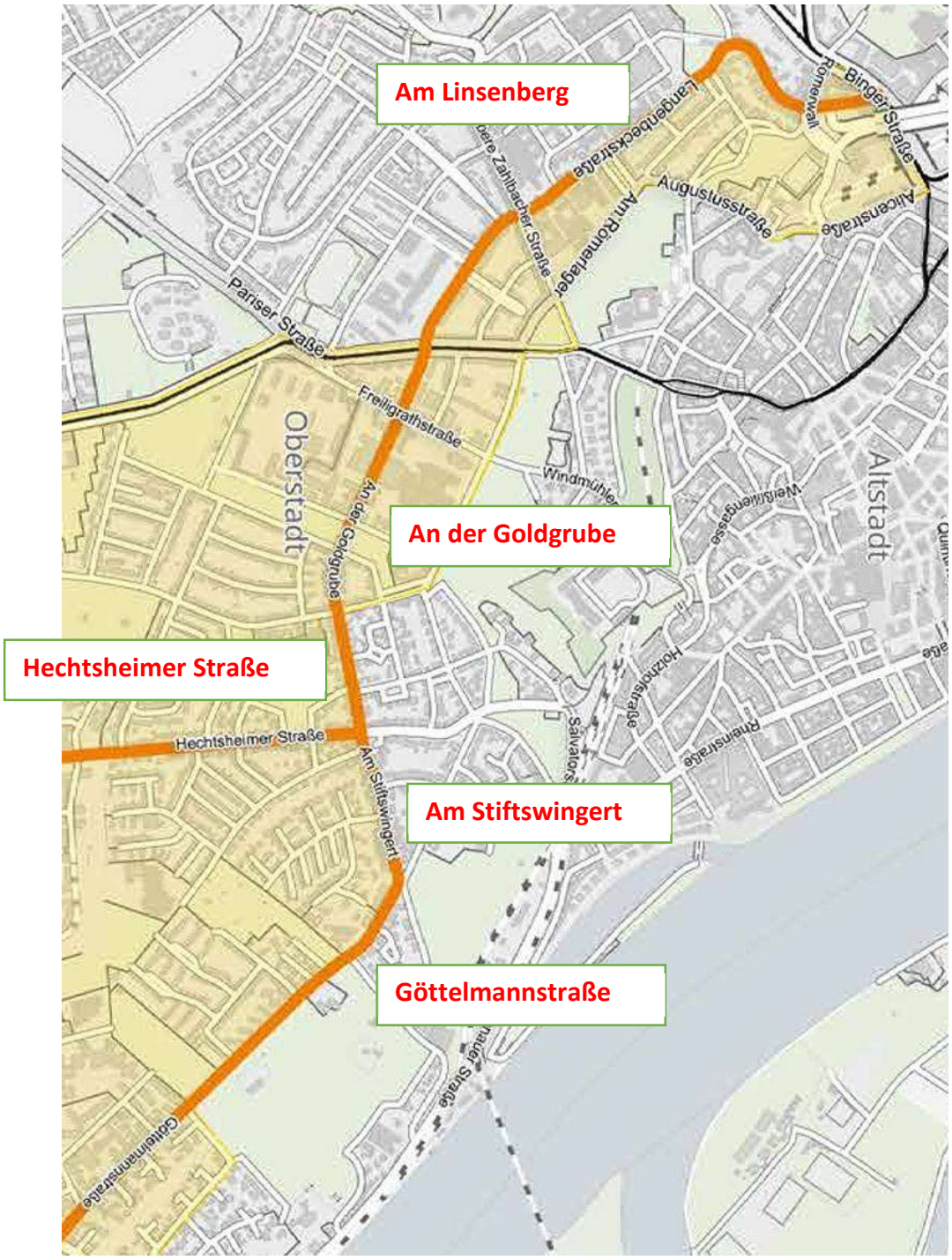
- Hitze-Check_Staedte-Bundeslaender_Rheinland-Pfalz.pdf - Deutsche Umwelthilfe https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Pressemitteilungen/Kommunal/Hitze-Check_2024/Hitze-Check_Staedte-Bundeslaender_Rheinland-Pfalz.pdf

- Binger Straße erklärt – AZ https://www.allgemeine-zeitung.de/lokales/mainz/stadt-mainz/stadt-und-mainzer-mobilitaet-erklaeren-die-binger-strasse-6013876

- Erreichbarkeitsranking - Allianz pro Schiene https://www.allianz-pro-schiene.de/themen/personenverkehr/oepnv-anbindung/erreichbarkeitsranking/

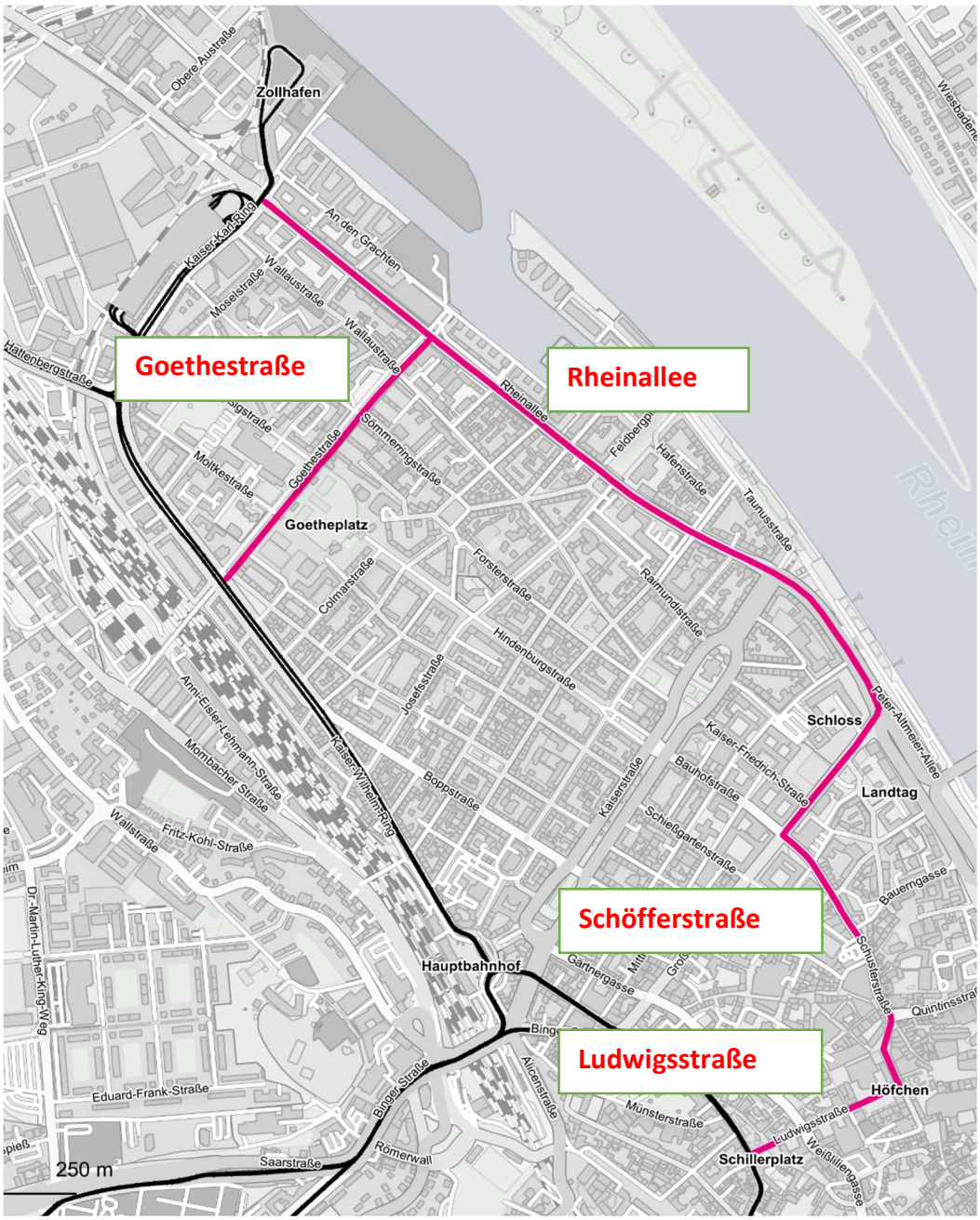
Anhang:

Grafik der bedrohten Alleen in der Oberstadt:



Quellvermerk: Grundlage ist die Grafik der Mainzer Verkehrsgesellschaft

Grafik der bedrohten Alleen in der Innenstadt:



Quellvermerk: Grafik Mainzer Verkehrsgesellschaft