

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0314/2022
Amt/Aktenzeichen V/61/68	Datum 03.03.2022	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 08.03.2022			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	22.03.2022	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	23.03.2022	Ö
Stadtrat	Entscheidung	06.04.2022	Ö

<b>Betreff:</b> Lückenschluss Straßenbahn Binger Straße Sachstand zum Vorplanungsstand und Beschluss für die weitere Vorgehensweise
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 03.03.2022  gez. Steinkrüger  Janina Steinkrüger Beigeordnete
Mainz, 09.03.2022  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

1. Der **Stadtvorstand**, der **Ortsbeirat Altstadt** und der **Verkehrsausschuss** nehmen den aktuellen Planungsstand zur Kenntnis und befürworten die Vertiefung des Vorentwurfs.
2. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem **Stadtrat**, die Mainzer Verkehrsgesellschaft und die Verkehrsverwaltung auf Grundlage des Vorplanungsstandes mit der Ausarbeitung einer Entwurfs- und Genehmigungsplanung zu beauftragen.

## **Sachverhalt**

### **1. Sachverhalt**

Neben dem Mobilitätswandel in Mainz, der eine Verschiebung der Verkehrsnutzung vom Pkw hin zum Umweltverbund und damit einhergehende Multimodalität ausweist, stellen auch jüngste Stadtratsbeschlüsse beispielsweise zur Klimaneutralität und zum Klimanotstand die Landeshauptstadt vor die Herausforderung, Maßnahmen im Sinne des Klima- und Umweltschutzes voranzutreiben. In diesem Zusammenhang trägt der Antrag 0943/2020 „Das Straßenbahnnetz weiter ausbauen“ diesen Entwicklungen Rechnung. Gemäß der aktuellen Mobilitätsbefragung von 2019 werden in Mainz im Gesamtverkehr lediglich 39 % aller Wege im motorisierten Individualverkehr (MIV) zurückgelegt. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Rad, Fuß) werden für die verbleibenden 61 % der Wege genutzt, dabei entfallen 22 % auf den ÖPNV. Entsprechend ist es wichtig, für ein zukunfts- und leistungsfähiges Angebot von Bus und Bahn das Streckennetz weiter auszubauen und zu optimieren. Mit der Mainzelbahn konnte hierfür bereits ein Meilenstein realisiert werden. Die Stärken der Straßenbahn als nachhaltiges Transportmittel des öffentlichen Verkehrs sollten dabei auch weiterhin genutzt werden. Darüber hinaus ist es für ein funktionsfähiges und attraktives ÖPNV-Netz essentiell, Entlastung für den Sternverkehr am Hauptbahnhof zu schaffen. Hier spielt die Querspange über die Binger Straße eine entscheidende Rolle. Als Verknüpfung zwischen Hauptbahnhof West und Münsterplatz ermöglicht sie schon heute die direkte Anbindung für fünf Buslinien. Dabei entspricht die Straßenraumgestaltung der Binger Straße dem „Leitbild der autogerechten Stadt“, welches in den 1960er und 1970er Jahren Grundlage des Städtebaus war, heute aber nicht mehr den Mobilitätsansprüchen genügt. So stehen für den MIV vier Fahrspuren zur Verfügung, die von beidseitigen Parkbuchten begleitet werden. Für den nicht-motorisierten Verkehr verbleiben dagegen nur sehr unzureichende Wegebreiten. Als zentrale Zufahrtsachse aus nordwestlicher Richtung in die Innenstadt kann die Binger Straße ihrer Bedeutung für die gewachsenen Anforderungen des Umweltverbundes nicht mehr gerecht werden. Darüber hinaus bestehen gravierende Mängel in Bezug auf Aufenthaltsqualität, Begrünung und Stadtraumgestaltung. Mit der bereits etablierten Führung verschiedener Buslinien zwischen Münsterplatz und Alicenplatz zur Entlastung des Bahnhofplatzes ab dem Jahr 2015 (Linie 28) sowie Ende 2019 (Linien 6, 64, 65 und 78) ist diese Achse von hoher Bedeutung für den ÖPNV. Mit der Straßenbahnplanung wird diese Funktion weiter verstärkt.

### **2. Lösung**

Aufgrund der Nutzungs- und Bedarfsverschiebungen im Umweltverbund sowie der klaren Handlungserfordernisse im Sinne des Klimaschutzes bietet der Ausbau der Straßenbahntrasse die Möglichkeit, die Binger Straße den heutigen Anforderungen entsprechend umzubauen und zukunftsfähig zu gestalten. Die Planungsaufgabe für den rund 24m breiten Straßenquerschnitt ist angesichts der vielfältigen Ansprüche und Zwänge einerseits, den hohen Erwartungen an die Aufwertung des Straßenabschnitts andererseits sehr anspruchsvoll. Unter anderem sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- Die Erreichbarkeit der Wohn-, Geschäfts- und Dienstleistungsbereiche zwischen den Achsen Gärtnergasse/Große Langgasse und Bauhofstraße/Flachmarktstraße muss weiterhin gegeben sein. Dies betrifft auch die Parkhäuser Proviantmagazin, Römerpassage und Balthasar-Maler-Platz.
- Für die Verkehrsmengen mit Quell-/Zielbeziehungen in die Innenstadt muss die erforderliche Leistungsfähigkeit sichergestellt werden.
- Für den Radverkehr mit einer Frequenz von heute rund 1.700 Fahrten im Querschnitt (bei steigender Tendenz) muss zukünftig mehr Fläche zur Verfügung stehen, auch im Hinblick auf die Verkehrssicherheit. Zudem muss den Radfahrer:innen Rechnung getragen werden, die in Richtung Regierungsviertel/Rhein die verkehrsreduzierte Hintere Bleiche nutzen.

- Verlagerungseffekte durch den Umbau der Binger Straße dürfen auch in Spitzenzeiten nicht zu einer Überlastung der Achse Parcusstraße/Kaiserstraße führen, auch vor dem Hintergrund der dort vorhandenen Luftmessstation.

## **2.1 Ergebnisse der Anlieger:innenworkshops**

Zur Kommunikation der Straßenbahnplanung in der Binger Straße wurde ein partizipatives Dialog-Format gestartet, in dem die Anlieger:innen, Vertreter des Ortsbeirates sowie Interessensvertretungen die Möglichkeit hatten, sich frühzeitig über das Vorhaben zu informieren und Vorschläge in das Planungsverfahren mit einzubringen. In bisher zwei durchgeführten Workshops ergab sich eine Vielzahl an Forderungen, Vorschlägen und Hinweisen bezüglich der Umgestaltung der Binger Straße. Ein breiter Konsens bestand in der Erwartung, dass die Planung auf die gestiegene Bedeutung des Radverkehrs in Form einer besser ausgebauten Radverkehrsinfrastruktur reagieren müsse. Gleiches galt für Flächen für den Fußverkehr und die Gestaltung des öffentlichen Raums, der insbesondere im Hinblick auf die Anlage von Baumstandorten aufgewertet werden sollte. Vonseiten der Gewerbetreibenden kam der Hinweis, dass die Verfügbarkeit von Ladezonen zu gewährleisten sei. Zudem wurde gefordert, bei der Planung im Hinblick auf eine Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs „visionär“ zu denken, um MIV-Flächen anderen Belangen zuordnen zu können.

Die Eingaben aus den Workshops wurden durch das beauftragte Planungsbüro DB E&C geprüft und in Abstimmung mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Verwaltung in den vorliegenden Planungsentwurf integriert (Anlage 1), wobei Gestaltungsoptionen abseits der Verkehrsflächen für die Straßenbahn und den MIV noch variabel sind („Dispositionsflächen“). Im gleichen Sinne sind auch die Maßangaben in der Plandarstellung noch nicht abschließend fixiert, sondern dienen zunächst zur Orientierung und Illustration.

Dieser Planungsansatz bildet insofern die Grundlage, um die Nachweise der Funktionalität und Leistungsfähigkeit, die im folgenden Abschnitt beschrieben werden, durchführen zu können. Der Planungsentwurf sieht als tragfähigen Kompromiss zwischen den heutigen Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs, den Haltestellen und einer verbesserten Aufenthaltsqualität sowie der erforderlichen Leistungsfähigkeit der Straße für MIV und ÖPNV eine Reduzierung von 4 auf 3 Fahrspuren vor.

## **2.2 Ermittlung der relevanten Verkehrsbelastungen:**

Um den Entwurf und die Verkehrsflächen für den MIV im Hinblick auf die notwendigen Erfordernisse ausreichend zu dimensionieren bzw. die Leistungsfähigkeit der Vorplanung bestätigen zu können, wurde das städtische Verkehrsmodell herangezogen. Die Verwaltung hat gemeinsam mit dem von der MVG beauftragten Gutachterbüro ZIV entschieden, die Zählraten und weitere Rahmenbedingungen der vorliegenden Daten aus den Jahren 2018/19 (im Rahmen der City-Bahn-Planung) zu verwenden. Diese liegen auf der „sicheren“ Seite, da sie aktuelle Effekte, beispielsweise den fortschreitenden Trend zur alternativen Verkehrsmittelwahl im Rahmen des zunehmenden Klimabewusstseins und eventuell dauerhafte Pandemie-Effekte wie verstärktes Home-Office und Verzicht auf Präsenztermine (noch) nicht berücksichtigen.

Wie oben dargestellt, wird die Große Bleiche zum Teil von Durchgangsverkehr befahren, d.h. von der Saarstraße/Binger Schlag bis zur Theodor-Heuss-Brücke. Dieser Verkehr soll künftig möglichst aus dem Straßenzug herausgehalten werden.

Wie schon bei der CityBahn-Planung angenommen und seinerzeit in den städtischen Gremien vorabgestimmt, beabsichtigt die Verwaltung, den Straßenabschnitt im Bereich Ernst-Ludwig-Platz und Deutschhausplatz für den MIV nur noch zu Anliegerzwecken befahrbar zu machen, d.h. zu

den Parkierungsanlagen und zu den Ministerien. Die weitreichende Herausnahme des MIV ermöglicht eine verkehrliche und stadträumliche Aufwertung, die vor allem dem Fuß- und Radverkehr zugutekommt.

Mit diesen Annahmen wurde sowohl auf makroskopischer Ebene (Verkehrsmodell und Verkehrsverlagerungen) als auch mikroskopisch (Simulation der Verkehrsabläufe mit iterativen Verbesserungsprozessen) die Leistungsfähigkeit untersucht.

In der Modellbetrachtung und der Simulation ergibt sich bereits zum gegenwärtigen Planungsstand, d.h. ohne eine weitere Optimierung in der Detailabstimmung, eine ausreichende Leistungsfähigkeit. Das Gutachterbüro hat aber darauf hingewiesen, dass zu Spitzenzeiten keine Reserven mehr vorhanden sind und dann Störungen (z.B. ein illegal haltender LKW/Lieferdienst oder punktuelle Verkehrszunahmen durch Umleitungen/Straßensperrungen) die Verkehrsabläufe negativ beeinflussen. Vor dem Hintergrund werden weitere Maßnahmen, die die Leistungsfähigkeit verbessern und den Verkehrsfluss stabiler machen in Ergänzung zur Prüfung vorgeschlagen.

### **2.3 Planerische Ausgestaltung:**

Ziel der verkehrsplanerischen Betrachtung war es, zu klären, inwieweit für die Verbesserung der Gesamtsituation in der Binger Straße auf einen der vier MIV-Fahrstreifen verzichtet werden kann. Dies ist machbar, weil für die vorhandenen MIV-Verkehrsmengen grundsätzlich ein Fahrstreifen ausreichend leistungsfähig ist. An den signalgeregelten Knotenpunkten sind jeweils zwei parallele Fahrstreifen notwendig, um die Leistungsfähigkeit zu erreichen und den erforderlichen Stauraum bei Rotsignal zu bieten. Dies führte zu der jeweils richtungsbezogenen 2+1-Fahrstreifenlösung (wie heute schon stadteinwärts) gemäß den beigefügten Planunterlagen. Eine besondere Herausforderung stellt die Haltestelle dar. Anders als bei der Planung der CityBahn mit Doppeltraktion wird jetzt von den in Mainz üblichen Straßenbahnfahrzeugen bzw. Fahrzeuglängen bis zu ca. 40 Metern für die Haltestellenplanung ausgegangen. Die meisten Straßenbahnen der MVG sind Einrichtungsfahrzeuge und verfügen lediglich auf der rechten Seite in Fahrtrichtung über Türen. Damit scheidet eine Mittelbahnsteiglösung (wie sie bei der CityBahn-Planung mit entsprechend ausgestatteten neuen Fahrzeugen möglich gewesen wäre) für die Haltestelle aus.

Eine Fahrbahnrandhaltestelle mit einer durchgängigen Bordhöhe von 24 cm (aus Gründen der Barrierefreiheit) ist dabei in Fahrtrichtung Münsterplatz nicht möglich, weil dort Hofzufahrten bestehen, an denen dann abgesenkt werden müsste. Gelöst werden kann dieses Problem durch eine „dynamische Haltestelle“ (Zeitinsel), bei der ein angehobener Bereich bei Fahrgastwechsel für den übrigen Verkehr gesperrt wird. Außerhalb dieser Zeiten kann Kfz- und Autoverkehr über dieses Plateau fahren, und so können auch die Hofzufahrten erreicht werden.

Für Busse eignet sich hingegen eine Fahrbahnrandhaltestelle kurz vor Einmündung der Bilhildisstraße, da Gelenk-Busse mit 18 m nur knapp die Hälfte an Bahnsteiglänge benötigen. Der Vorteil dieser gestaffelten Haltestellenanordnung liegt darin, dass der Verkehr nur bei Aktivierung der dynamischen Haltestelle/Zeitinsel angehalten werden muss, d.h. bei Halt der Straßenbahn. Busse können an der Fahrbahnrandhaltestelle auf der linken Fahrspur überholt werden. Durch diese Lösung, die schon in der Sitzung des Verkehrsausschusses am 18. November 2021 vorgestellt wurde, konnten in der Simulation auch zur Spitzenzeit zufriedenstellende Verkehrsabläufe nachgewiesen werden, d.h. es kommt auch zu Spitzenzeiten nicht zu Überstauungen der Knotenpunkte Alicenplatz und Münsterplatz.

#### **2.3.1 Radverkehr**

Die Binger Straße ist mit rund 1.700 Fahrten im Querschnitt ein hochfrequentierter und wichtiger Straßenabschnitt für den Radverkehr. Die derzeit vorhandenen Radfahrstreifen werden weder dieser Belastung noch den aktuell gültigen Regelwerken in Bezug auf die Breite gerecht. Mit der

Fahrstreifenreduzierung im MIV kann hier ein ausreichend dimensionierter Radfahrstreifen/Radweg in beiden Richtungen vorgesehen werden. Zudem bietet die dynamische Haltestelle/Zeitinsel die Möglichkeit, den bereits heute starken Linksabbiegeverkehr aus Richtung Alicenplatz in die Hintere Bleiche signalgesichert abzuwickeln.

### 2.3.2 Ladezonen/Lieferverkehr

Die Erreichbarkeit der Hofzufahrten, die u.a. auch für die Anlieferung von Material zu Produktionswerkstätten dienen, ist über die angehobene Fahrbahn der dynamischen Haltestelle gewährleistet. Weitere Ladezonen sollten angesichts der Erfahrungen aus anderen Planungsprojekten jüngerer Zeit in ausreichendem Maß vorgesehen werden, z.B. stadteinwärts oberhalb der Einmündung der Hinteren Bleiche.

### 2.3.3 Straßenraumgestaltung/Grün

Die Stabsstelle Stadtbildpflege/öffentliche Beleuchtung des Stadtplanungsamts befürwortet eine Wandverankerung der Oberleitungen, um den Straßenraum möglichst von Abspannmasten freizuhalten. Weitere stadtplanerische Bestrebungen zur Aufwertung des Stadteingangs decken sich weitreichend mit dem Ziel, mehr Grün im Straßenraum möglichst beidseits unterzubringen. Hierzu wird geprüft, ob die Verschwenkung der Gleise in Richtung Alicenplatz weiter nach Süden verschoben werden kann, um oberhalb der Hinteren Bleiche beidseits eine Baumreihe vorsehen zu können.

## 2.4 Potentiale zur Optimierung der Leistungsfähigkeit

Im derzeitigen Stand der Modellbetrachtung sind verschiedene Planungsparameter noch nicht detailliert eingearbeitet. Der Verkehrsablauf lässt sich mit digitaler Steuerung (z.B. mit Detektoren zur bedarfsgerechten und verkehrsabhängigen Beeinflussung der Signalanlagen) über den bisher simulierten Ablauf hinaus verbessern. Berücksichtigt werden kann so auch, dass die morgendliche MIV-Spitzenbelastung in der Binger Straße deutlich später als im übrigen Verkehrsnetz und auch zu einer anderen Zeit als die ÖPNV-Spitze auftritt. Darüber hinaus sind vielfältige Maßnahmen möglich, die eine Verbesserung der Leistungsfähigkeit in der Binger Straße zur Folge haben. Diese zielen in der Regel auf eine Reduzierung der Verkehrsbelastung in der Binger Straße ab, indem nicht notwendige oder verlagerungsfähige Verkehre ferngehalten werden. Die Maßnahmen reichen von „einfachen“ verkehrsbehördlichen Regelungen (z.B. Abbiegegeboten und -verboten) über Änderungen der Vorplanung (Verlegung der Bushaltestelle in Fahrtrichtung Alicenplatz) bis hin zu weitergehenden Überlegungen mit städtebaulich wünschenswerten Zielen wie der Schaffung von attraktiven Fußwege- und Fahrradachsen an anderer Stelle im Innenstadtbereich. Entsprechend bieten sich im Rahmen der Vertiefung der weiteren Planung Möglichkeiten, auf kritische Entwicklungen der Leistungsfähigkeit zu reagieren. So können beispielsweise nachfolgende Szenarien tiefer untersucht werden, die Synergien im Rahmen anderer Stadtentwicklungsprozesse (z.B. Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt Mainz – IEK) eröffnen. Exemplarisch kommen dafür zum Beispiel diese Anpassungen in Frage:

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und verkehrsreduzierende Maßnahmen im Bereich Quintinsstraße/Schusterstraße/Flachmarktstraße für den MIV
- Verbot des Linksabbiegens von der Flachmarktstraße in die Große Bleiche
- Vollständige Unterbindung des MIV-Durchgangsverkehrs in der Großen Bleiche durch Kapung auf Höhe des Neubrunnenplatzes zwischen Zanggasse und Heidelbergerfaßgasse und damit Aufwertung der Achse Neubrunnenplatz/Lotharstraße in Richtung Innenstadt für Fußgänger:innen
- Einführung einer Einbahnstraßenregelung in der Großen Bleiche für eine richtungsbezogene Reduktion der Verkehrsmengen in der Binger Straße

Dabei skizzieren diese Maßnahmen einen Auszug erster Ideen, die sich zugunsten der Leistungsfähigkeit auswirken würden, die aber auch im Weiteren detaillierter untersucht werden müssten.

## 2.5 Fazit

Mit dem Bau der Straßenbahn durch die Binger Straße besteht die einmalige Chance, den gesamten Straßenraum aufzuwerten und zukunftsfähig zu gestalten und dabei alle Verkehrsarten im Sinne der Förderung der Verkehrswende angemessen und ausgewogen zu berücksichtigen. Der vorgelegte Planungsentwurf ist das Ergebnis einer Variantenerarbeitung und -abwägung im Rahmen einer Vorplanung. Der Entwurf erfüllt alle wesentlichen Parameter in Bezug auf Leistungsfähigkeit, Funktionalität und Regelkonformität (z.B. Fahrspur und Gehwegbreiten). Die Vorplanung umfasst von daher z.B. die Flächenfestlegungen im Lageplan, ein Grundgerüst der Signalumlaufplanung und die Fixierung anderer grundsätzlicher Parameter.

Für die jetzt folgende Entwurfs- und Genehmigungsplanung (Leistungsphasen 3 und 4 HOAI) bittet die Verwaltung die städtischen Gremien um Einvernehmen und Zustimmung zum vorgelegten Vorplanungsstand. Die Verwaltung und die MVG werden, wie bei der Planung der „Mainzelbahn“, die städtischen Gremien bei den weiteren Planungsschritten fortlaufend einbinden.

Die Zustimmung der städtischen Gremien zur Vorplanung ist Voraussetzung und Startsignal, die Vorplanungen weiter zu bearbeiten und voraussichtlich im 3. Quartal eine Entwurfsplanung (HOAI-Phase 3) vorzulegen. Diese legt die Parameter, die in der Vorplanung noch mit einer gewissen Variabilität versehen waren, verbindlich fest, z.B. durch exakte Querschnitte und cm-genaue Lage- und Höhenpläne. Es werden hier alle notwendigen Aussagen getroffen, die im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur technischen Prüfung, im Rahmen der Zuschussbeantragung, zur Öffentlichkeitsbeteiligung und anderer Schritte zur Erlangung des Baurechts notwendig sind.

Bis zur Einreichung der Planfeststellungsunterlagen besteht dann die Möglichkeit, die Spielräume auf den Bereichen abseits der reinen Verkehrsfläche weiter auszuloten. Hier wird der Fokus insbesondere auf Grünpflanzungen und Gestaltungselemente liegen.

## 2.6 Weitere Vorgehensweise:

Unter der Voraussetzung, dass die städtischen Gremien dem aktuellen Planungsstand zustimmen und die MVG mit der weiteren Vertiefung beauftragen, sind folgende Verfahrensschritte geplant:

16.03.2022	3. Workshoptermin Partizipationsverfahren
April 2022	Bürgerinformationsveranstaltung
12.05.2022	optional: Zwischenbericht der Verwaltung im Verkehrsausschuss über den Planungsfortschritt
Sept./Okt. 2022	Gremienbeschlüsse Entwurfs-/Genehmigungsplanung
Okt./Nov. 2022	Einreichung der Planfeststellungsunterlagen

## 3. Alternativen

Grundsätzlich ist die Straßenbahntrasse mit einer Haltestelle auch bei Beibehaltung einer 4-spurigen Lösung für den MIV möglich. In der Folge wären dann aber die dringend notwendigen Verbesserungen für den Fußgänger- und Radverkehr nicht umsetzbar, da die erforderlichen Flächen fehlen. Zudem ist dann keine städtebauliche Aufwertung möglich.

Mit einer Reduzierung auf zwei durchgängige Fahrspuren für den MIV und den ÖPNV ist auch der Bau der Straßenbahntrasse mit Haltestelle umsetzbar. Damit verbunden ist aber ein erheblicher Verlust an Leistungsfähigkeit für den MIV, der zu Stauerscheinungen und/oder deutlichen Verlagerungseffekten auf benachbarte Verkehrsachsen führt. Die Verkehrsqualität für den ÖPNV wäre zu

Spitzenzeiten nicht ausreichend und die Erreichbarkeit der Innenstadt für die Quell- und Zielverkehre erheblich einschränkt.

## **Finanzierung**

### **4. Ausgaben / Finanzierung**

Die Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der MVG getragen.

### **5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine Auswirkungen.

### **6. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Förderung des Umweltverbunds durch Umplanung bestehender Verkehrsflächen einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

Der in der Beschlussvorlage vorgestellte Straßenbahn-Lückenschluss durch die Binger Straße steigert durch die Entlastung des ÖPNV-Knotenpunkts am Hauptbahnhofsvorplatz sowie Fahrzeitverkürzungen die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Mainz. Zudem werden bestehende Verkehrsflächen für den Fußverkehr und für den Radverkehr erweitert und aufgewertet. Durch diese Maßnahmen wird die Nutzungsmotivation des Umweltverbunds gesteigert und damit die nachhaltige Mobilität gefördert.

Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.