

## NAHVERKEHRSPLAN MAINZ 2018-2022

### 3. FORTSCHRIBUNG



Stand 16.10.2018

## NAHVERKEHRSPLAN MAINZ 2018-2022

### 3. FORTSCHREIBUNG

**Beschlossen vom Rat der Stadt Mainz am ....**

**Auftraggeber:**

Landeshauptstadt Mainz  
Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrswesen  
Postfach 38 20  
55131 Mainz  
Zitadelle Bau B

**Bearbeitung Stadt Mainz**

Dipl.-Ing. Christian Kron  
Dipl.-Geog. Bettina Schumann  
Dipl.-Ing. Patrick Hübschen

**Auftragnehmer:**

PTV  
Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

Lic.rer.reg. Irene Burger  
Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan 2018-2022 Stadt Mainz
Auftraggeber:	Stadt Mainz
Auftrags-Nr.:	C 850 275
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Irene Burger
zuletzt gespeichert:	16.10.2018 von PTV
Speicherort:	NVP_2018-2022_Stadt_Mainz_10.docx

# Inhalt

<b>1</b>	<b>Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz .....</b>	<b>14</b>
1.1	Grundlagen und Rahmenbedingungen .....	14
1.1.1	Rolle und Bedeutung des Nahverkehrsplans als Steuerungsinstrument für Mainz	14
1.1.2	Über Mainz und die Organisation des ÖPNV in Mainz	15
1.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans	17
1.1.4	Aufstellungsverfahren NVP	21
1.2	Strategische und politische Ziele für die Verkehrsentwicklung in Mainz.....	21
1.2.1	Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung	22
1.2.2	Übergeordnete Ziele des Umweltschutzes	23
1.2.3	Übergeordnete Ziele aus dem Bereich Kundenfokus und Soziale Standards	24
1.2.4	Ergebnis: Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans	25
<b>2</b>	<b>Nachfragestruktur und Prognoseszenario.....</b>	<b>26</b>
2.1	Bevölkerung und Raumstruktur.....	26
2.1.1	Raumstruktur	26
2.1.2	Bevölkerungsstruktur und Demografie	27
2.2	Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur.....	32
2.2.1	Erwerbsstruktur	32
2.2.2	Schul- und Ausbildungsstruktur	33
2.2.3	Versorgungs- und Freizeitstruktur	35
2.3	Mobilitätsstruktur .....	36
2.3.1	Tourismus	36
2.3.2	Pendlerverflechtung	36
2.3.3	Motorisierungsgrad und Modal Split	38
2.4	Trends und Prognosen.....	39
2.5	Ergebnis: Prognoseszenarien Mobilitätsbedarf und -verhalten .....	40
<b>3</b>	<b>Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz.....</b>	<b>41</b>

3.1	Bus- und Straßenbahnverkehr .....	41
3.1.1	Netzstruktur	41
3.1.2	Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	41
3.1.3	Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)	42
3.1.4	Betriebszeiten	45
3.1.5	Verkehrszeiten	45
3.1.6	Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen	46
3.1.7	Fahrplan	48
3.1.8	Verbindungsqualität (Verknüpfungen, Schnittstellen, Knotenpunkte) innerhalb des Netzes	48
3.1.9	Verbindungsqualität (Verknüpfungen, Schnittstellen, Knotenpunkte) zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	49
3.2	Barrierefreiheit .....	54
3.2.1	Definition Standards "vollständige Barrierefreiheit"	55
3.2.2	Bestandsaufnahme Haltestelleninfrastruktur	55
3.2.3	Haltestellen-Prioritätenliste	57
3.2.4	Finanzierung/Abstimmung/Zeitplan	59
3.3	Infrastrukturausstattung.....	60
3.3.1	Streckeninfrastruktur	60
3.3.2	Haltestellen	61
3.3.3	Fahrzeuge	62
3.3.4	Besondere Ausstattung für Busse	65
3.4	Kundenkomfort .....	66
3.4.1	Fahrgastinformationssysteme	66
3.4.2	Fahrgastsicherheit	67
3.4.3	Vertriebssysteme & Marktauftritt	67
3.4.4	Kundenservice, Kundenbetreuung / Fahrgastbetreuung, Kundendialog	68
3.4.5	Belange besonderer Gruppen	68

3.5	Verkehrsunternehmen .....	71
3.5.1	Betriebsablauf	71
3.5.2	Entstörungsmanagement	73
3.5.3	Beschwerdemanagement	73
3.5.4	Tariftreue	74
<b>4</b>	<b>Bilanzierung Ist-Zustand .....</b>	<b>75</b>
4.1	Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes 2012-2017 .....	75
4.2	Abweichungsanalyse Ist-Zustand und Anforderungsprofil .....	77
4.2.1	Schwachstellenanalyse Erschließung	78
4.2.2	Schwachstellenanalyse Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit	79
<b>5</b>	<b>Maßnahmenkonzept .....</b>	<b>82</b>
5.1	Ziele des Maßnahmenkonzepts .....	82
5.1.1	Angebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ)	83
5.1.2	Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ)	87
5.2	Wirkungen der Maßnahmen in den Ortsbezirken .....	89
5.3	Umsetzungsplanung .....	110
5.4	Investitions- und Finanzierungsplan .....	111
5.4.1	Fahrtenangebot	111
5.4.2	Infrastruktur	111
5.5	Definition Verkehrsnetz - Linienbündelung Stadt Mainz .....	112
<b>6</b>	<b>Finanzierung und Betriebswirtschaft .....</b>	<b>115</b>
6.1	Betriebswirtschaftliche Kalkulation .....	115
6.2	Finanzierung .....	115
<b>7</b>	<b>Sonderthemen .....</b>	<b>117</b>
7.1	Umweltverbund und weiterführende Mobilitätsangebote .....	117
7.1.1	Verknüpfung zum Fußverkehr	117
7.1.2	Verknüpfung zum Radverkehr	118
7.1.3	Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	120

7.1.4	Alternative Bedienungsformen	120
7.2	Kapitel 7.2 Sonderthema Luftreinhaltung/Klimaschutz .....	122
<b>8</b>	<b>Anhang</b> .....	<b>127</b>
8.1	Anhang 1: Einzellinienpläne Zielliniennetz HVZ/NVZ .....	127
8.2	Anhang 2: Einzellinienpläne Zielliniennetz SVZ .....	136
8.3	Anhang 2: Ergebnisse des Nahverkehrsforums am 13.12.2017 und am 08.05.2018.....	143
8.3.1	Nahverkehrsforum am 13.02.2018	143
8.3.2	Nahverkehrsforum am 08.05.2018	159
8.4	Anhang 3: Erläuterung der Haltestellen-Prioritätenliste .....	171
8.5	Anhang 4: Haltestellen-Prioritätenliste nach Stadtteilen .....	172

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 2:	Haltestelleneinzugsgebiete	42
Tabelle 3:	Relationskategorien	44
Tabelle 4:	Bedienungshäufigkeit	45
Tabelle 5:	Betriebszeiten	45
Tabelle 6:	Verkehrszeiten	46
Tabelle 7:	Umsteigehäufigkeit	47
Tabelle 8:	Beförderungszeit	47
Tabelle 9:	Wichtige Umsteigeknoten	49
Tabelle 10:	Merkmale zum gepflegten Zustand der Fahrzeuge	63
Tabelle 11:	Fahrzeugausstattung Status quo	64
Tabelle 12:	Fahrzeugausstattung - Ziel bis 2023	65
Tabelle 13:	Besondere Ausstattung für Busse	65
Tabelle 14:	Besondere Ausstattung für Busse - Ziel bis 2021/2035	66
Tabelle 15:	Ausstattung Fahrgastinformationssysteme	67
Tabelle 16:	Ausstattung Fahrgastinformationssysteme - Ziel bis 2023	67
Tabelle 17:	Ausstattung zur Fahrgastsicherheit	67
Tabelle 18:	Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt	67
Tabelle 19:	Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt - Ziel bis 2023	68
Tabelle 20:	Kundenservices	68
Tabelle 21:	Maßnahmen NVP 2012-2017	77
Tabelle 22:	Erschließungslücken	79
Tabelle 23:	Mängel in der Bedienungshäufigkeit	80

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtteile mit Stadtteilzentren	27
Abbildung 2:	Einwohnerzahlen Verkehrsbezirke 2016	28
Abbildung 3:	Einwohnerdichten in Mainz	29
Abbildung 4:	Entwicklungsgebiete 2018-2022	31
Abbildung 5:	Anteil der 18-30jährigen im Ortsbezirk	31
Abbildung 6:	Arbeitsplatzzahlen in den Verkehrsbezirken	32
Abbildung 7:	Modal Split in Mainz 2016	38
Abbildung 8:	Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	39
Abbildung 9:	Einteilung der Relationskategorien (schematisch)	43
Abbildung 10:	Reisezweckverteilung Frauen und Männer	70
Abbildung 11:	Beispielauswertung Beförderungszeit	81
Abbildung 12:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz	84
Abbildung 13:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz	85
Abbildung 14:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-West-Netz	86
Abbildung 15:	SVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz	87
Abbildung 16:	SVZ Maßnahmenkonzept Nord-West-Netz	88
Abbildung 17:	SVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz	89
Abbildung 18:	Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim	91
Abbildung 19:	Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim Detail	91
Abbildung 20:	Maßnahmenkonzept Bedienung Drais	92
Abbildung 21:	Maßnahmenkonzept Bedienung Drais Detail	93
Abbildung 22:	Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim	94
Abbildung 23:	Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim Detail	94
Abbildung 24:	Maßnahmenkonzept Finthen Bedienung	95
Abbildung 25:	Maßnahmenkonzept Bedienung Finthen Detail	96
Abbildung 26:	Maßnahmenkonzept Gonsenheim Bedienung	97
Abbildung 27:	Maßnahmenkonzept Bedienung Gonsenheim Detail	97
Abbildung 28:	Maßnahmenkonzept Hartenberg-Münchfeld Bedienung	98
Abbildung 29:	Maßnahmenkonzept Bedienung Hartenberg-Münchfeld Detail	99

Abbildung 30:	Maßnahmenkonzept Hechtsheim Bedienung	100
Abbildung 31:	Maßnahmenkonzept Bedienung Hechtsheim Detail	101
Abbildung 32:	Maßnahmenkonzept Laubenheim Bedienung	102
Abbildung 33:	Maßnahmenkonzept Bedienung Laubenheim Detail	102
Abbildung 34:	Maßnahmenkonzept Lerchenberg Bedienung	103
Abbildung 35:	Maßnahmenkonzept Bedienung Lerchenberg Detail	104
Abbildung 36:	Maßnahmenkonzept Marienborn Bedienung	104
Abbildung 37:	Maßnahmenkonzept Bedienung Marienborn Detail	105
Abbildung 38:	Maßnahmenkonzept Mombach Bedienung	107
Abbildung 39:	Maßnahmenkonzept Bedienung Mombach Detail	107
Abbildung 40:	Maßnahmenkonzept Oberstadt Bedienung	108
Abbildung 41:	Maßnahmenkonzept Bedienung Oberstadt Detail	109
Abbildung 42:	Maßnahmenkonzept Weisenau Bedienung	110
Abbildung 43:	Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau Detail	110
Abbildung 44:	Handlungsfelder und Maßnahmenbündel im Projekt „M <sup>3</sup> - Green City Mainz“	123
Abbildung 45:	Legende Einzellinien HVZ-NVZ-Netz	127
Abbildung 46:	HVZ-NVZ-Netz Linie 6	127
Abbildung 47:	HVZ-NVZ-Netz Linie 9	128
Abbildung 48:	HVZ-NVZ-Netz Linie 28	128
Abbildung 49:	HVZ-NVZ-Netz Linie 33	129
Abbildung 50:	HVZ-NVZ-Netz Linie 45	129
Abbildung 51:	HVZ-NVZ-Netz Linie 47	130
Abbildung 52:	HVZ-NVZ-Netz Linien 54/55	130
Abbildung 53:	HVZ-NVZ-Netz Linie 56	131
Abbildung 54:	HVZ-NVZ-Netz Linie 57	131
Abbildung 55:	HVZ-NVZ-Netz Linien 60/61	132
Abbildung 56:	HVZ-NVZ-Netz Linien 62/63	132
Abbildung 57:	HVZ-NVZ-Netz Linie 68	133
Abbildung 58:	HVZ-NVZ-Netz Linie 65/66	133
Abbildung 59:	HVZ-NVZ-Netz Linien 64/67	134

Abbildung 60: HVZ-NVZ-Netz Linien 69 / 620	134
Abbildung 61: HVZ-NVZ-Netz Linien 70/71	135
Abbildung 62: HVZ-NVZ-Netz Linie 75	135
Abbildung 63: Legende Einzellinien SVZ-Netz	136
Abbildung 64: SVZ-Netz Linie 6	136
Abbildung 65: SVZ -Netz Linie 9	137
Abbildung 66: SVZ -Netz Linie 28	137
Abbildung 67: SVZ -Netz Linie 33	138
Abbildung 68: SVZ -Netz Linien 54	138
Abbildung 69: SVZ -Netz Linie 56	139
Abbildung 70: SVZ -Netz Linien 60/61	139
Abbildung 71: SVZ -Netz Linien 62/63	140
Abbildung 72: SVZ -Netz Linie 68	140
Abbildung 73: SVZ -Netz Linie 65/66	141
Abbildung 74: SVZ -Netz Linien 69 / 620	141
Abbildung 75: SVZ -Netz Linien 70	142

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AKK	Amöneburg, Kastel und Kostheim
AST	Anrufsammeltaxi
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike and Ride
CI	Corporate Identity (Merkmale der Unternehmensidentität)
DFI	Dynamische Fahrgastinformation
DIN	Deutsches Institut für Normung
EFH	Einfamilienhaus
ESWE	ESWE Verkehrsgesellschaft mbH, Wiesbaden
EU	Europäische Union
EU VO	EU Verordnung
EWG	Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
GFZ-Kaserne	Generalfeldzeugmeister-Kaserne
GIS	Geoinformationssystem
GPRS	General Packet Radio Service
GSM	Global System for Mobile Communications
GVBl	Gesetz- und Verordnungsblatt
GW	Geschosswohnen
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
Kfz	Kraftfahrzeug
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH
NVG	Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	ÖPNV-Gesetz - Entspricht NVG
OSM	Open Street Maps
ÖV	Öffentlicher Verkehr
ORN	Omnibusverkehr Rhein-Nahe
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride

RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWR	Südwestrundfunk
VAB	Vorabbekanntmachung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG)	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VOIP	Voice-over-IP
WE	Wohneinheit

# 1 Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz

## 1.1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

Die Rahmenbedingungen für den Nahverkehrsplan sind sowohl durch übergeordnete Ziele der Stadt Mainz als auch durch rechtliche Vorgaben gesetzt. Daraus resultierend dient der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) und der Steuerung der ÖPNV-Entwicklung durch die Stadt Mainz.

### 1.1.1 Rolle und Bedeutung des Nahverkehrsplans als Steuerungsinstrument für Mainz

Der Nahverkehrsplan beschreibt die Qualität des ÖPNV, den räumlichen und zeitlichen Umfang und die in den nächsten Jahren umzusetzenden Maßnahmen im ÖPNV. Diese Inhalte leiten sich aus der räumlichen Struktur und Entwicklung der Stadt, den städtischen Zielen für die zukünftige Mobilität und den rechtlichen Vorgaben ab.

Die bisherige bewährte Zusammenarbeit der Stadt Mainz mit der Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH (MVG) als Tochtergesellschaft der Mainzer Stadtwerke AG begründet das Vorhaben, die MVG zukünftig mittels einer Direktvergabe als internen Betreiber des ÖPNV in Mainz zu betrauen. Der Stadtrat hat hierüber in seiner Sitzung am 07.02.2018 die im Jahr 2006 mit der Betrauungsvereinbarung getroffene Willensbildung bestätigt, nach der die MVG Verkehrsdienstleister für die kommunalen ÖPNV-Leistungen sein soll und befürwortet, dass der Nahverkehrsplan als Grundlage für die Erarbeitung eines Öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) dienen kann.

Insofern spielt der NVP eine wichtige Rolle, da er im Zuge der Vergabe Grundlage für die vom Verkehrsunternehmen zu erbringende Leistung ist. Hierfür gehen über das gute und bereits im letzten Nahverkehrsplan verankerte Angebot des Status quo deutliche Verbesserungen und Optimierungen des Bus- und Straßenbahnnetzes ein. Außerdem sind darüberhinausgehende Weiterentwicklungen intermodaler Angebote, verbesserte digitaler Informations- und Vertriebswege und die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan verankert.

In diesem Zusammenhang steuert die Stadt auch die Entwicklung einer barrierefreien Infrastruktur mit dem Nahverkehrsplan, in dem die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus ausgewiesen wird.

## 1.1.2 Über Mainz und die Organisation des ÖPNV in Mainz

### Vorstellung von Mainz

Mainz ist die Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz und hatte zum Stand 30.04.2018 eine Einwohnerzahl von 215.824 mit Hauptwohnsitz. Das Stadtgebiet der Stadt Mainz erstreckt sich über eine Fläche von ca. 97,8 km<sup>2</sup>, die mittlere Einwohnerdichte liegt damit bei ca. 2.200 Einwohnern pro km<sup>2</sup>. Gegenüber den Einwohnerständen der letzten Fortschreibungen der Nahverkehrspläne - 2005 mit 191.411 und 2010 mit 198.276 Einwohnern - lässt sich ein deutliches Bevölkerungswachstum verzeichnen. Raumstrukturell zeigt sich, dass Mainz über eine geschlossene Kernstadt mit dicht besiedelten Stadtteilen verfügt, aber auch über kleinere Stadtteile außerhalb der Kernstadt, die teilweise durch weite landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Kernstadt getrennt sind und die Bedienung durch den ÖPNV dadurch vor besondere Herausforderungen stellen.

Als Oberzentrum verfügt Mainz über ein breites Versorgungsangebot, besonders hervorzuheben ist hierbei der Bildungsbereich mit Universität (einschließlich großem Uniklinikum), Hochschule und einer Bandbreite von weiterführenden Schulen.

### Organisation des ÖPNV in Mainz

Die Landeshauptstadt Mainz ist Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH („Mainzer Mobilität“) erbringt als 100%-Tochter der Mainzer Stadtwerke AG weit überwiegend die ÖPNV-Dienstleistungen Bus und Straßenbahn. Dabei wird das Liniennetz der Straßenbahnen und der Busse als ein Netz betrieben, dies soll auch so beibehalten werden. Ergänzt wird das Netz der MVG durch ein- und ausbrechende Verkehre des Regionalbusanbieters Omnibusverkehr Rhein-Nahe (ORN), Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Deren Linien 620, 650, 652 und 660 liegen nicht in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Mainz. Die Linien 620 und 652 liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Mainz-Bingen, die Regiolinien 650 und 660 in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd. Im Binnenverkehr der Stadt Mainz stellen sie eine Ergänzung zum Angebot der MVG dar. Fahrweg, Haltepunkte und Services dieser Linien sind bei Neukonzessionierung in das Netz der MVG nach Vorgaben des Aufgabenträgers zu koordinieren und zu integrieren. Hierbei wird darauf geachtet, dass einerseits keine konkurrierenden Parallelverkehre generiert werden und andererseits durch diese Linien ergänzende Relationen im Sinne einer Verbesserung des Gesamt-ÖV angeboten werden.

Die Genehmigung der Linienkonzession der MVG wurde seitens der Genehmigungsbehörde am 10.12.2013 erteilt. Sie läuft bis Ende des Jahres 2021.

In der Folge ist eine Direktvergabe an die Mainzer Verkehrsgesellschaft mittels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) ab 2022 vorgesehen. Der Nahverkehrsplan ist die Grundlage für die bis Ende Juni 2020 hierfür zu erstellende Vorabbe-

kanntmachung (VAB). Er muss alle formalen, rechtlichen und ökonomischen Aspekte beschreiben und die sich hieraus ableitenden Erfordernisse darstellen sowie die Anforderungen an den ÖPNV klar definieren.

Ziel der Stadt Mainz ist es, dass der Betreiber des Mainzer Nahverkehrs neben den klassischen ÖPNV-Angeboten auch als zentraler Mobilitätsdienstleister tätig ist und das bestehende Bike-Sharing-System weitergeführt und fortentwickelt sowie Kooperationen mit Carsharing-Anbietern fortführt. Weiterhin sollen neue Mobilitätsformen (zum Beispiel on demand-Verkehre) entwickelt und betrieben werden.

Von der MVG wird auch das Linienbusangebot in den sogenannten „AKK-Gemeinden“ Amöneburg, Kastel und Kostheim (Ortsbezirke Wiesbaden) und in den Mainspitz-Gemeinden Bischofsheim, Ginsheim-Gustavsburg im Landkreis Groß-Gerau betrieben. Diese Gemeinden gehörten bis 1945 zu Mainz, daher ist diese Bedienung historisch bedingt. Die Mainzer Stadtwerke AG erbringen für diese Orte auch noch weitere kommunale Versorgungsdienstleistungen.

Ebenso werden die Gemeinden Zornheim und Wackernheim im Landkreis Mainz-Bingen sowie die Gemeinde Budenheim und die Stadt Hochheim am Main von der MVG bedient.

### **Einbindung in Verkehrsverbünde**

Aufgrund der Lage an der Landesgrenze zu Hessen und unweit des Frankfurter Flughafens, ist die Landeshauptstadt Mainz eng verwoben mit vielen Zielen in Rheinland-Pfalz, aber auch grenzüberschreitend mit der hessischen Landeshauptstadt Wiesbaden und dem Großraum Rhein-Main sowie der Stadt Frankfurt am Main. Um dieser komplexen Ausgangslage Rechnung zu tragen, ist die Stadt Mainz Partner in drei verschiedenen Verkehrsverbänden: Dem Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN). Daher ist das Lösen von Verbundtickets von und nach Mainz für einen sehr großen Raum zwischen Birkenfeld und Fulda möglich. Das Gebiet des VMW entspricht dem Übergangsbereich zwischen dem Gebiet des RNN und des RMV.

In den Verbänden bilden regionale Bahnangebote das Rückgrat des ÖPNV-Angebotes. Im Rahmen des Verkehrsverbundes Mainz-Wiesbaden (VMW) bestehen eine Reihe von Busverbindungen in Kooperation mit der ESWE Verkehr über das Stadtgebiet der Stadt Mainz hinaus in das Stadtgebiet Wiesbaden.

## **1.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans**

### **1.1.3.1 Europäischer Rechtsrahmen**

Am 3. Dezember 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (im Folgenden VO 1370/2007) in Kraft getreten. Zweck der VO 1370/2007 ist es, gemeinschaftsweit einheitlich festzulegen, welche Maßnahmen die zuständigen Behörden ergreifen können, um im Interesse des Gemeinwohls Verkehrsdienste im ÖPNV sicherzustellen. Hierzu legt die VO 1370/2007 die Bedingungen fest, unter denen die zuständigen Behörden den Betreibern Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte im Gegenzug für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen gewähren können. Solche Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen in der Regel nur durch einen zwischen der zuständigen Behörde und dem Verkehrsunternehmen geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden. Nach den Vergaberegeln der VO 1370/2007 werden öffentliche Dienstleistungsaufträge in der Regel im Wege eines wettbewerblichen Verfahrens vergeben.

Neben der wettbewerblichen Vergabe sieht die Verordnung aber auch Möglichkeiten für Direktvergaben vor.

Der Nahverkehrsplan der Stadt Mainz bildet für die künftige Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen eine wichtige Grundlage, da die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung durch den Nahverkehrsplan konkretisiert werden kann.

### **1.1.3.2 Bundesrecht (PBefG)**

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die EU-Verordnung EU VO 1370/2007 im nationalen Recht zu berücksichtigen.

#### Thema Nahverkehrsplan im PBefG

Der Nahverkehrsplan wurde dabei in seiner Funktion gestärkt. So wurde der § 8 PBefG neu gefasst und legt fest, dass der Aufgabenträger für den ÖPNV für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig ist: „Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig“. (§ 8 Abs.3 Satz 1 PBefG).

Hierfür soll der Aufgabenträger „Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan“ definieren.

## Thema Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan

Als zentrales Thema ist in der novellierten Fassung des PBefG die Barrierefreiheit ein wichtiger Aspekt. Hier werden weitreichende konkrete Anforderungen an den Nahverkehrsplan gestellt:

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.“ (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Der vorliegende NVP kommt daher dem Aspekt der Barrierefreiheit in besonderem Maße nach.

## Beteiligungsverfahren am Nahverkehrsplan

Zur Beteiligung an der Erstellung des Nahverkehrsplans wird Folgendes ausgesagt:

„Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen“ (§ 8 Abs. 3 PBefG). Dies wurde in der Stadt Mainz bei der Erarbeitung dahingehend berücksichtigt, dass die MVG im Arbeitskreis mitwirkte. Weitere Verkehrsunternehmen, wie zum Beispiel die Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH aber auch Institutionen, Organisationen sowie politische Vertreter wurden im Nahverkehrsforum zu den einzelnen Themen mit eingebunden.

## Rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans

Die rechtliche Wirkung des Nahverkehrsplans ist in § 8 Abs. 3a PBefG definiert, in dem die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei den Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen festgelegt ist: „Die Genehmigungsbehörde wirkt im Rahmen ihrer Befugnisse nach diesem Gesetz und unter Beachtung des Interesses an einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung an der Erfüllung der dem Aufgabenträger nach Absatz 3 Satz 1 obliegenden Aufgabe mit. Sie hat hierbei einen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen (...)“. Hierdurch ist die Funktion des Nahverkehrsplans gegenüber dem PBefG in der alten Fassung deutlich gestärkt, da die Berücksichtigung durch die Genehmigungsbehörde bisher eine „Kann-Bestimmung“ war. Ergänzt wird dies durch § 13 Abs. 2b PBefG: „Werden im öffentlichen Personennahverkehr mehrere Anträge gestellt, die sich ganz oder zum Teil auf die gleiche oder im Wesentlichen gleiche Verkehrsleistung beziehen, so ist die Auswahl des Unternehmers danach vorzunehmen, wer die beste Verkehrsbedienung anbietet. Hierbei sind insbesondere die Festlegungen eines Nahverkehrsplans im Sinne des § 8 Absatz 3 zu berücksichtigen.“

Einer Vereinbarung über eine gemeinwirtschaftliche Leistung, nach Ausschreibung oder nach Direktvergabe, geht eine Vorinformation voraus (§ 8a Abs. 2 PBefG). In dieser Vorinformation legt der Aufgabenträger fest, welche Standards für den Verkehr gelten sollen und von dem Unternehmen für eigenwirtschaftliche Verkehre zuzusichern sind. Dabei können und sollen sich die Standards aus dem Nahverkehrsplan entwickeln, eine direkte Rechtspflicht besteht nicht.

§ 13 Abs. 2 Nr. 3d PBefG bestimmt, dass eine Liniengenehmigung nicht erteilt werden darf, „wenn der beantragte Verkehr einzelne ertragreiche Linien oder ein Teilnetz aus einem vorhandenen Verkehrsnetz oder aus einem im Nahverkehrsplan im Sinne des § 8 Absatz 3 festgelegten Linienbündel herauslösen würde.“

Die wesentlichen Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschlusssicherung und Barrierefreiheit sollten daher im Nahverkehrsplan enthalten sein und werden dementsprechend gewürdigt.

### 1.1.3.3 Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz

Den landesrechtlichen Gesetzesrahmen für den ÖPNV stellt das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz – NVG) Rheinland-Pfalz vom 17. November 1995 dar. Danach ist „in allen Bereichen des Landes eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen“ sicherzustellen.

#### Aufgabenträgerschaft

Den Landkreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger für den ÖPNV insbesondere auf der Straße obliegt die Planung, Gestaltung und Finanzierung des ÖPNV nach den Zielvorgaben des Gesetzes. (§ 4). Sie nehmen die Aufgabe als freie Selbstverwaltungsaufgabe im Rahmen ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit wahr, sie sind damit zuständige Behörde für die Erteilung von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 (§ 5).

Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr sind die beiden Zweckverbände des Schienenpersonennahverkehrs Nord und Süd. Die Zweckverbände können im Einvernehmen mit den zuständigen Aufgabenträgern auch die Gestaltung regionaler Busverkehre übernehmen, „soweit diese Verkehre eine dem Schienenpersonennahverkehr vergleichbare Bedienungsaufgabe erfüllen“. (§ 6)

Die Verkehrsunternehmer sollen die Aufgabenträger bei der Planung und Gestaltung des ÖPNV unterstützen (§ 7).

#### Nahverkehrsplan

§ 8 NVG besagt: „Jeder Aufgabenträger (...) soll einen Nahverkehrsplan aufstellen. (...) Im Nahverkehrsplan sollen die Ziele und Rahmenvorgaben für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs festgelegt werden. (...)“. Im Absatz (3) wird das Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Be-

nehmen mit den zuständigen regionalen Planungsgemeinschaften aufzustellen“. Alle übrigen Gebietskörperschaften, Behörden und sonstige zu Beteiligende sollen beratend mitwirken.

Zu den Inhalten des Nahverkehrsplans werden in § 8 NVG Aussagen gefordert zu:

1. den verkehrspolitischen Zielen,
2. dem Netz des öffentlichen Personennahverkehrs einschließlich seiner Verknüpfungspunkte sowie der Schnittstellen mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr,
3. der Fahrplangestaltung, der Bedienungshäufigkeit, der Taktdichte und den Anschlussbeziehungen an den Verknüpfungspunkten,
4. den Maßnahmen einer alternativen Verkehrsbedienung, wie insbesondere Personennahverkehrsdienste auf Abruf mit Kleinbussen, Taxen und Mietwagen,
5. der Tarifgestaltung einschließlich Kooperationsmaßnahmen im Tarifbereich,
6. den Vertriebssystemen,
7. der baulichen Gestaltung und Ausstattung des Verkehrsnetzes, von Bahnhöfen einschließlich ihres Umfeldes, Haltestellen und zentralen Umsteigeanlagen,
8. den Maßnahmen zur Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs,
9. den Standards der zum Einsatz kommenden Fahrzeuge des öffentlichen Personennahverkehrs,
10. der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen und
11. der Einhaltung von Tariftreue durch die ausführenden Busunternehmen und ihre Subunternehmen.

Der Nahverkehrsplan soll Aussagen zu seiner Umsetzung und Finanzierung enthalten.

### Tariftreue

Nach § 5 (4) ist geregelt, dass bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 Abs. 3 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, also einer wettbewerblichen Vergabe, § 97 Abs. 2 bis 5 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen und die §§ 3 bis 7 des Landestariftreuegesetzes vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 426) in der jeweils geltenden Fassung gelten.

Bei Vergaben nach Artikel 5 Abs. 2, also der von der Stadt Mainz angestrebten Direktvergabe an die MVG, gelten die §§ 3 bis 7 des Landestariftreuegesetzes in der jeweils geltenden Fassung, entsprechend.

Daher wird im Kapitel 3.5.4 eine Vorgabe zur Tariftreue aufgenommen.

#### **1.1.4 Aufstellungsverfahren NVP**

Mit der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Sommer 2017 begonnen. Der bisherige Nahverkehrsplan hatte eine Laufzeit von 2012 bis 2017. Mit der Ausarbeitung wurde das Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH im Juni 2017 beauftragt. Schwerpunkte waren vor allem die Herstellung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit sowie die Begleitung der Zielliniennetzplanung der Stadt und der MVG.

Begleitet wurde die Bearbeitung durch einen Arbeitskreis bestehend aus Stadtverwaltung, MVG und dem Gutachterbüro.

Beteiligt wurde darüber hinaus im Rahmen von zwei Nahverkehrsforen, welche am 13.12.2017 und am 08.05.2018 im Mainzer Rathaus stattfanden und einem breiten Spektrum tangierter sowie interessierter Institutionen, der Politik und insbesondere Mainzer Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit gab, ihre Ideen in die weiteren Planungsüberlegungen mit einzubringen. Die Ergebnisse der Foren wurden dokumentiert und sind dem Anhang zu entnehmen. Diese flossen in die Bearbeitung mit ein.

Darüber hinaus wurden die Ortsvorsteher und Ortsvorsteherinnen (26. April und 2. Mai 2018) und anschließend die Mitglieder der Ortsbeiräte in vier Blockterminen über den Stand der Bearbeitung zum Zielliniennetz (Kapitel 5) und Vorschläge diskutiert.

Der Verkehrsausschuss wurde regelmäßig über den Fortgang der Arbeiten unterrichtet, so am 15.11.2017, 12.06. sowie 22.08.2018.

Weitere Schritte waren die Beteiligung der Träger Öffentlicher Belange (vorgesehen vom 02.11. bis 30.11.2018) und der benachbarten Gebietskörperschaften und Aufgabenträger.

### **1.2 Strategische und politische Ziele für die Verkehrsentwicklung in Mainz**

Die Stadt Mainz steht wie viele andere Städte vor der Aufgabe, die Attraktivität und Qualität der Stadt zu sichern und zu erhöhen. Hierfür stellt der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) den wesentlichen Baustein und Hebel dar, um die grundsätzlichen politischen Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Mainz zu erreichen. Diese wurden bereits im Jahr 2017 veröffentlichten „Masterplan 100% Klimaschutz“ in folgenden fünf Grundstrategien zusammengefasst:

1. Verkehrsvermeidung
2. Mobilitätsmanagement
3. Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV
4. Verkehrsverlagerung vom Kfz- zum Radverkehr
5. Effizienterer MIV und ÖPNV

Der Einsatz bzw. die Nutzung umweltfreundlicherer, flächensparender Mobilität erhöht die Lebensqualität im städtischen Raum, denn die Reduzierung von Emissionen, Lärm und Versiegelung leistet nicht nur einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele, sondern trägt wesentlich zur Gewährleistung der Gesundheit der Bürgerinnen und Bürger bei. Mainz als „lebenswerte Stadt“ kann wiederum potenzielle Arbeitgeber sowie -nehmer bei der Wahl ihres Wohnortes bzw. bei der Standortwahl positiv beeinflussen. Aus diesem Grund unterstützen die von den Strategien verfolgten Ansätze „Verkehrsvermeidung“, „Verkehrsverlagerung“ sowie „Effizienzsteigerung der Verkehrsmittel“ auch Ziele aus den Bereichen Stadtentwicklung, Umweltschutz und Wirtschaftsförderung. Dies ergibt sich nicht zuletzt bereits aus der Notwendigkeit, Planungsprozesse ganzheitliche zu gestalten, das heißt Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt im direkten Zusammenhang zu betrachten.

### 1.2.1 Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung

Da der städtische Verkehr zunehmend zum Flächenproblem wird, ist aus Sicht der Stadtentwicklung oberstes Planungsprinzip für den Themenbereich Verkehr die Minimierung von Verkehrsflächen. Aufgrund dieser Flächenansprüche des Verkehrs wurden im Rahmen des Flächennutzungsplans sogenannte Planungsleitlinien abgeleitet, die eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten sollen. Im ÖPNV wird dabei aufgrund seines geringeren Flächenanspruchs gegenüber dem motorisierten Verkehr (MIV) die Chance der Reduzierung von Verkehrs- und Versiegelungsflächen gesehen. Deshalb wird bei der Planung von neuen bzw. erweiterten Stadtentwicklungsachsen auch eine Binnenentwicklung angestrebt, d.h. eine Funktionsanlagerung erfolgt an zentral gelegenen Abschnitten von (bestehenden) ÖPNV-Entwicklungsachsen.

Des Weiteren sind ebenso konkrete Planungsansätze der Stadtentwicklung zu nennen, wie zum Beispiel die (Teil-)Umwidmung von Straßenflächen zugunsten flächensparsamer, umweltverträglicher Verkehrsmittel (zum Beispiel Busspuren) oder die Einrichtung von „Auffangparkplätzen“ für Pendler (siehe Kapitel 7.1.3 Park and Ride) an wichtigen Verknüpfungspunkten von ÖV/ÖPNV-Zubringerstrecken. Ferner werden auch durch rechtliche Regelungen wie die Stellplatzsatzung und den darin integrierten „ÖPNV-Bonus“ zusätzliche verkehrliche Infrastrukturen eingespart. Folgerichtig besitzt die Förderung des ÖPNV – und darüber hinaus aller Verkehrsmittel

des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbunds – für die Stadtentwicklung einen hohen Stellenwert, weil sie zusätzlich zu Leitbildern der Stadtentwicklung (zum Beispiel „Stadt der kurzen Wege“) ganz wesentlich zur Minimierung von Verkehrswegen und -flächen beiträgt.

### 1.2.2 Übergeordnete Ziele des Umweltschutzes

Die Stadt Mainz verfolgt bereits seit über 20 Jahren Klimaschutz-, Luftreinhalte- sowie Lärmschutzziele. Mit der Fortschreibung und steten Überprüfung wichtiger Fachpläne, wie u.a. dem „Luftreinhalteplan Mainz“ [2016-2020] und dem „Lärmaktionsplan Mainz“ [2012-2016] werden - unter Einbindung bereits bestehender Planungen - kontinuierlich Ursachen für Grenzwertüberschreitungen dokumentiert und Maßnahmen entwickelt, durch welche u.a. Emissionen von Luftschadstoffen sowie Lärm durch Straßenverkehr (einschließlich der Straßenbahn) reduziert werden sollen. Auch der bereits weiter oben erwähnte „Masterplan 100% Klimaschutz“ definierte 17 Maßnahmen für das Handlungsfeld „Mobilität“, welche sich zu den in Kapitel 1.2 auflisteten Grundstrategien zuordnen lassen und den ÖPNV zum Teil direkt betreffen. Dieser nimmt beim Thema Umweltschutz eine Doppelrolle ein, denn einerseits ist der ÖPNV selbst Emittent und für Luftverschmutzung sowie Lärm ursächlich, andererseits bietet er systemimmanente Potenziale für eine nachhaltigere Mobilität. So führt der ÖPNV als Rückgrat des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes grundsätzlich zu einer verbesserten CO<sub>2</sub>-Bilanz und leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz. Auch der Einsatz sparsamer (batterie- und/oder brennstoffzellenbetrieben) sowie besser ausgelasteter Busse und Bahnen trägt dazu bei, die Effizienz des ÖPNV zu steigern (Grundstrategie 5).

#### Erarbeitung des Masterplan „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“

Die Deutsche Umwelthilfe (DUH) hat insgesamt 61 Städte, darunter auch die Landeshauptstadt Mainz, wegen zu hoher Stickstoffdioxidwerte in der Luft verklagt. Daraufhin hat die Bundesregierung ein Förderprogramm als „Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020“ aufgesetzt, an dem sich die Stadt Mainz mit dem Masterplan „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“ beteiligt. Gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Mobilität erarbeitete die Stadt Mainz Maßnahmen, welche den fünf folgenden Handlungsfeldern zugeordnet wurden: Digitalisierung, Vernetzung, Radverkehr, Urbane Logistik, Elektrifizierung. Innerhalb dieser Handlungsfelder wurden auch zahlreiche Maßnahmen, die den ÖPNV betreffen, entwickelt. Die Förderung von Bussen und Bahnen soll neben der Reduzierung der Stickoxid-Emissionen auch das drohende Dieselfahrverbot verhindern. Der Masterplan „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“ wurde im Sommer 2018 vom Stadtrat beschlossen und dient nun als Grundlage für die Erstellung von Förderanträgen. Auf die im Masterplan erarbeiteten ÖPNV-Maßnahmen und deren Beitrag zur Erreichung einer sauberen Stadt wird im Kapitel 7.2 näher eingegangen.

### 1.2.3 **Übergeordnete Ziele aus dem Bereich Kundenfokus und Soziale Standards**

Über die genannten Ziele der Kundenbetreuung und der sozialen Standards, die im Einzelnen im Kapitel 3 definiert werden hinaus, stehen auf übergeordneter Ebene folgende Ziele im Zentrum:

#### Kundenfokus

Um zusätzliche Kunden zu gewinnen und Bestandskunden zu binden, wird das Angebot im Gesamtsystem kontinuierlich optimiert. Mit Hilfe interner und externer Daten erfolgt eine regelmäßige Überprüfung des Angebots. Dazu erfolgt eine automatisierte Erhebung von Ein-Aussteigerdaten.

Zusätzlich werden Kapazitätsengpässe im Netz regelmäßig kontrolliert und Vorschläge zu deren Beseitigung erarbeitet. Darüber hinaus werden Optimierungsmöglichkeiten im Liniennetz weiterverfolgt, so nimmt die MVG zum Beispiel zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Anschlusssituationen Analysen vor und erarbeitet Maßnahmenvorschläge. Resultierende Maßnahmen werden dann zwischen Stadt und MVG abgestimmt. Dabei werden besondere Bedürfnisse einzelner Nutzergruppen berücksichtigt, wie zum Beispiel im Schülerverkehr mit linienunabhängigen Schulfahrten.

Auch der barrierefreie Ausbau der Haltestellen steht im Fokus der ÖPNV-Kunden. Zur Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zum ÖPNV, wird die Schaffung der Barrierefreiheit bis 2022 angestrebt. Zusätzlich wird den Kunden ein umfassender Service entsprechend der unter Kapitel 3.4 formulierten Qualitätsstandards bereitgestellt.

Die Bereitstellung und Unterhaltung von Infrastrukturausstattung (Haltestellen, Fahrzeuge, besondere Ausstattungen für Busse, Straßenbahnen) wird entsprechend der Vorgaben im Kapitel 3.3 durchgeführt.

#### Soziale Standards

Um drohende Wettbewerbsverzerrungen oder Lohndumping bei der Erbringung des öffentlichen Nahverkehrs in Mainz zu vermeiden, werden über den Nahverkehrsplan formale soziale Standards vorgegeben. Dazu gehören folgende Punkte:

- Tariftreue entsprechend Kapitel 3.5.4
- Erweiterte Altersabsicherung für die Mitarbeiter durch zusätzliche Angebote betrieblicher Altersvorsorge
- Übernahme von Beschäftigten bei Betreiberwechsel
- Zertifizierung zur „Vereinbarkeit von Beruf und Familie“
- Verpflichtung der „Charta der Vielfalt“

- Gesundheitsförderung aller Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen durch unternehmensinterne Angebote

#### 1.2.4 Ergebnis: Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans

Zusammenfassend können aufgrund der politischen Ziele der Stadt Mainz und der rechtlichen Veränderungen folgende zentrale Themen dieser Fortschreibung des Nahverkehrsplans festgestellt werden:

- Thema Barrierefreiheit: Zusätzlich zu den bisherigen Maßnahmen zur barrierefreien Ausgestaltung des ÖPNV in Mainz, werden nun einheitliche konkrete Anforderungen für eine umfassende Barrierefreiheit aufgestellt. Auf Basis einer kompletten Erhebung aller Haltestellen mit einer Vielzahl von Einzelkriterien sowie einer Kategorisierung der Haltestellen und Priorisierung des Ausbaus kann ein klares Vorgehen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der Definition von Ausnahmen durchgeführt werden.
- Thema Zielliniennetz: Auf der Grundlage bereits festgestellter Schwachstellen im Netz, der Wünsche aus den Stadtteilen, der zu erwartenden Stadtentwicklung und der festgestellten nicht an die Nachfrage angepassten Angebote wurde ein neues Zielliniennetz für die Buslinien erstellt. Ziel ist, dieses Netz nachfrageangepasst zu gestalten, nachfragestarke Relationen möglichst ohne Umstieg zu bedienen und ein möglichst gute Abstimmung vertakteter Linien herzustellen.
- Thema Intermodalität: Ergänzend zum ÖPNV sollen verstärkt abgestimmte intermodale Angebote weiterentwickelt werden. Neben den Möglichkeiten des Bike-Sharing sollen auch On-Demand-Angebote ermöglicht werden, die individuellen Mobilitätsbedürfnissen am besten entsprechen.
- Thema Umwelt und Klimaschutz: Ein besonderer Fokus dieser Fortschreibung liegt auf Maßnahmen zur Luftreinhaltung, zum Lärm- und Klimaschutz. Hierfür dienen insbesondere Vorgaben für die Fahrzeugtechnik.

## 2 Nachfragestruktur und Prognoseszenario

Die zukünftige Entwicklung des ÖPNV ist maßgeblich davon abhängig, wie sich die Raumstruktur und die Bevölkerung in den einzelnen Stadtteilen und Quartieren weiterentwickelt und die Nachfrage sich ändert.

### 2.1 Bevölkerung und Raumstruktur

Im Folgenden werden die Raumstruktur und die Bevölkerung im Zusammenhang mit den zu erwartenden Entwicklungen in der ÖPNV-Nachfrage beleuchtet.

#### 2.1.1 Raumstruktur

Die Stadt Mainz ist in 15 Stadtteile aufgeteilt, die unterschiedliche Strukturen aufweisen.

In der Kernstadt liegen die Ortsbezirke des Stadtzentrums Altstadt und Neustadt. Sie sind umgeben von den Ortsbezirken Mombach, Gonsenheim, Hartenberg-Münchfeld, Oberstadt, Bretzenheim, Weisenau und Hechtsheim.

Außerhalb der Kernstadt als eigene abgegrenzte Ortsbezirke liegen Finthen, Drais, Lerchenberg, Marienborn, Laubenheim und Ebersheim.

Alle Ortsbezirke außerhalb der Innenstadt verfügen über ein Stadtteilzentrum, in dem die Versorgung des täglichen Bedarfs getätigt werden kann, sowie weitere Versorgungsmöglichkeiten bestehen (zum Beispiel Ortsverwaltungen, Stadtteilbibliotheken, Ärzte, etc). Die Stadtteile mit ihren Zentren sind in Abbildung 1 dargestellt.

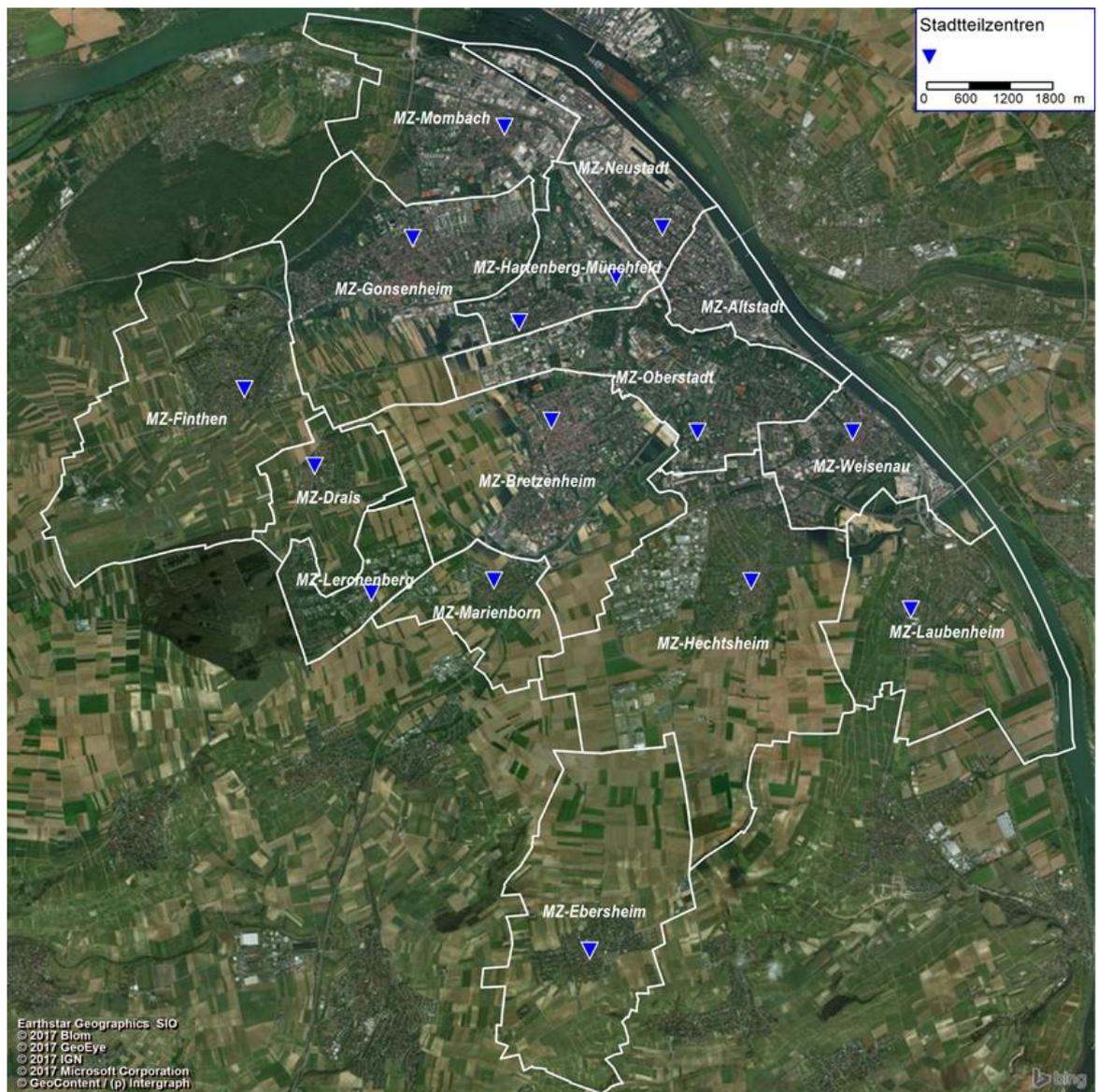
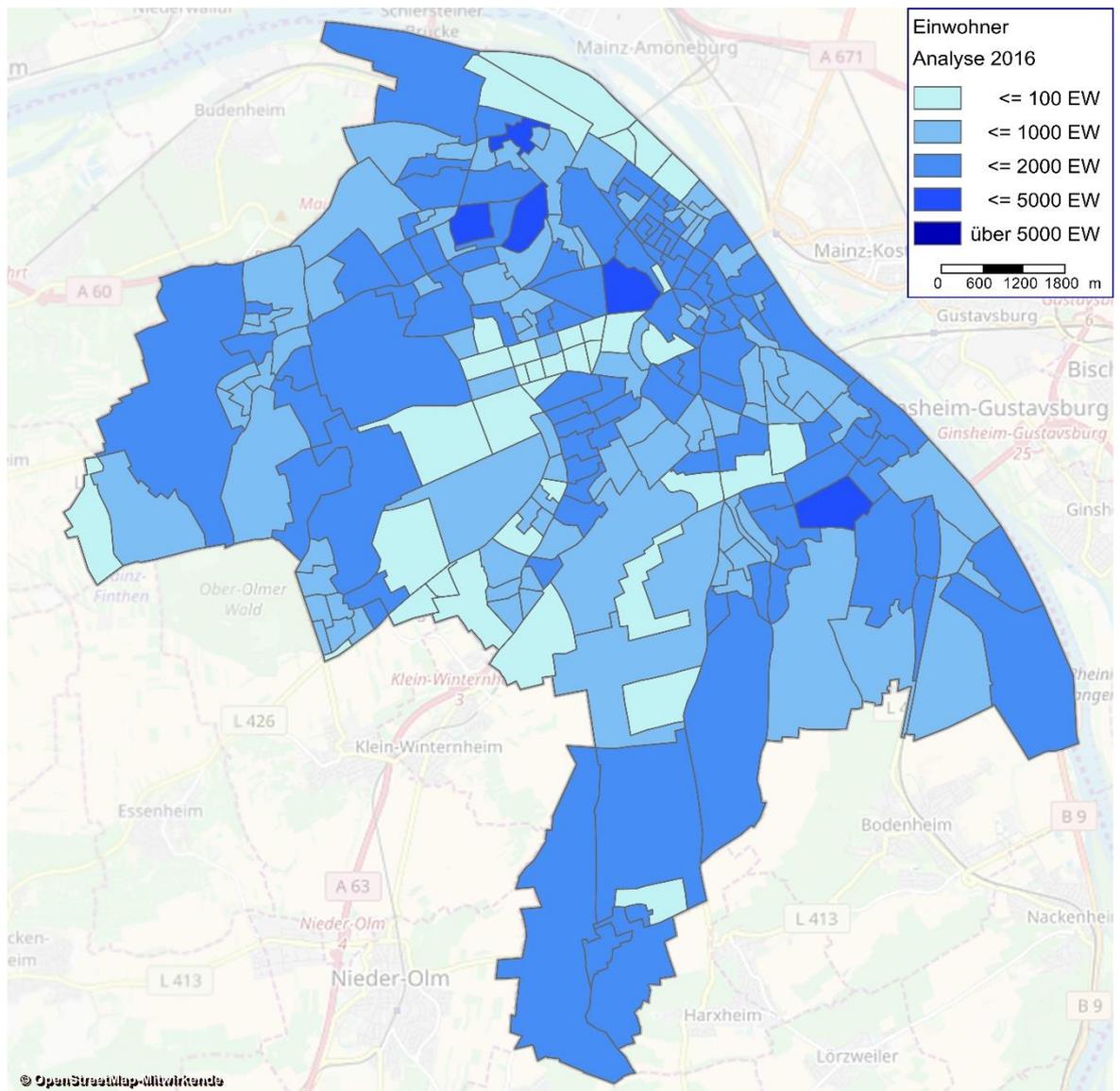


Abbildung 1: Stadtteile mit Stadtteilzentren

## 2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Demografie

Die klassifizierte Einwohnerzahlen in den einzelnen Verkehrsbezirken sind in Abbildung 2 dargestellt. Aufgrund der sehr unterschiedlichen Größe der Zellen sind sie jedoch nur begrenzt aussagekräftig.



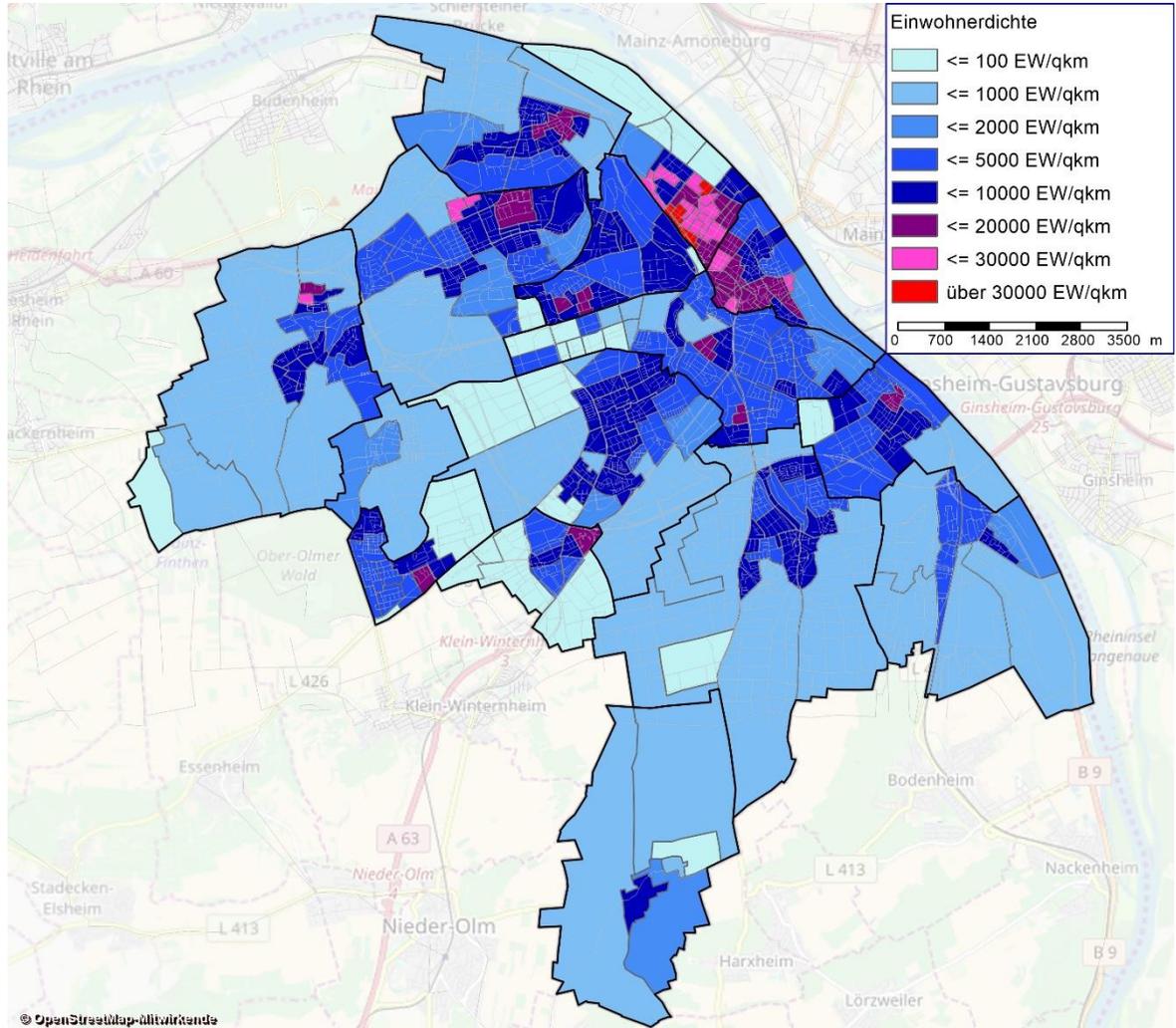
Quelle: Stadt Mainz / Darstellung PTV

Abbildung 2: Einwohnerzahlen Verkehrsbezirke 2016

Daher ist in Abbildung 3 die Einwohnerdichte in den einzelnen Verkehrsbezirken dargestellt. Hier zeigt sich, dass die Bevölkerung vor allem in folgenden Bereichen verdichtet ist:

- **Innenstadt: Altstadt und vor allem Neustadt:** In der Neustadt werden in einer Reihe von Wohnblöcken sehr hohe Dichten erreicht, hier entsteht ein besonderer Erschließungsbedarf durch den ÖPNV.
- **Weitere stark verdichtete Gebiete** finden sich in Gonsenheim, Mombach, Finthen (Nord), Hartenberg-Münchfeld, Oberstadt, Marienborn und Weisenau, häufig in Räumen mit teilweiser Hochhausbebauung.

- Nur geringere Dichten bzw. kleinere Flächen mittlerer Dichten finden sich in Ebersheim, Laubenheim und Drais.

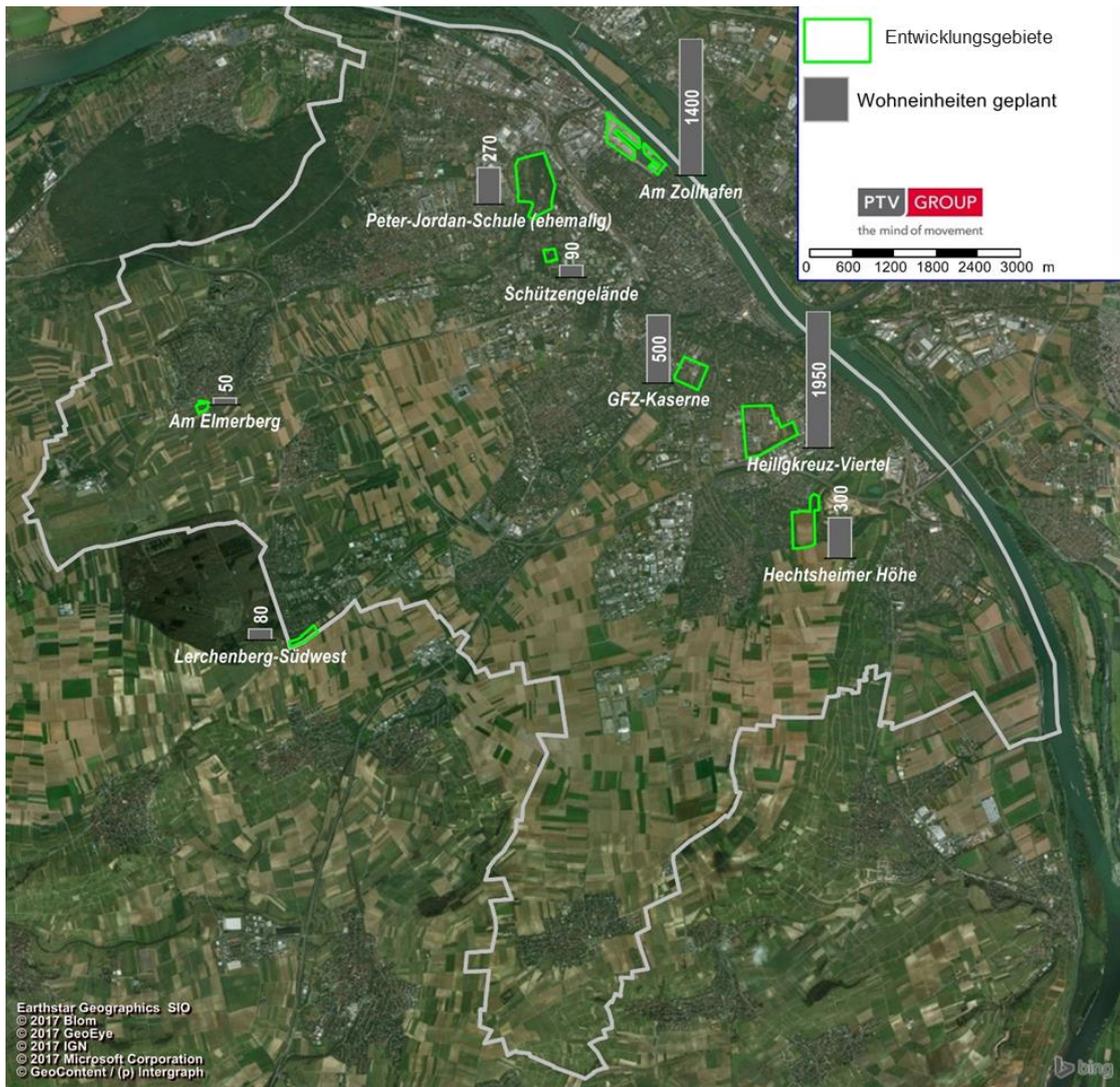


Quelle: Stadt Mainz / Berechnung und Darstellung PTV

Abbildung 3: Einwohnerdichten in Mainz

### Demografie

Die Bevölkerung wird voraussichtlich insgesamt anwachsen. Große neue Wohngebiete lassen erwarten, dass bis zum Jahr 2030 deutliche Verdichtungen im Bereich Heiligkreuzviertel und im Bereich Zollhafen zu verzeichnen sind. Weitere Entwicklungsgebiete sind in Abbildung 4 dargestellt, sie sind mit 50 bis 500 Wohneinheiten deutlich kleiner als das Heiligkreuzviertel und der Bereich Zollhafen geplant. Das mit 500 Wohneinheiten geplante Areal der GFZ-Kaserne wird erst deutlich nach 2020 bebaut, so dass die Verdichtung der Bevölkerung spürbar später eintritt.

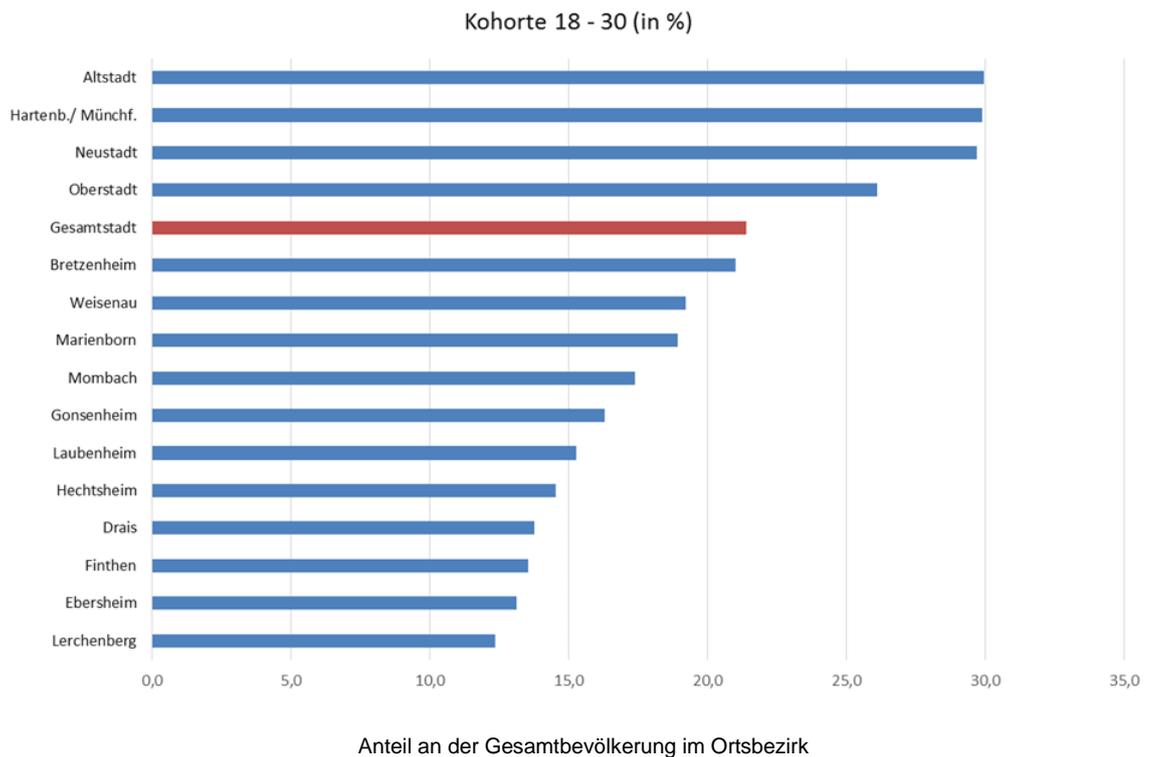


Entwicklungsgebiet / Quartier	Beschreibung / Bemerkung / Stand	WE geschätzt
Zoll- und Binnenhafen	Wohnen/Gewerbe, Einzelhandel seit 2016 erschlossen WE ca. 10%	1400
Heilig-Kreuz-Viertel	Geschosswohnen (GW), Gewerbe, Einzelhandel	1950
Hechtsheimer Höhe	10% GW, 90% EFH, Baurecht bis 2018	300
GFZ-Kaserne	Baubeginn erst nach 2020	500
Lerchenberg Südwest	Doppel-+Reihenhäuser	80
Am Elmerberg	Doppel/EFH	50
Peter Jordan Schule	Wohnen	270
Schützengelände	Wohnen	90

Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV

Abbildung 4: Entwicklungsgebiete 2018-2022

Bei der Betrachtung der Altersstrukturen<sup>1</sup> in der Stadt Mainz fällt auf, dass die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen mit einem Anteil von ca. 30 % an der Gesamt- einwohnerzahl in den Ortsbezirken Altstadt, Hartenberg/ Münchfeld und Neustadt besonders stark vertreten ist. Im gesamtstädtischen Durchschnitt beträgt der Anteil dieser Altersgruppe 21 %. In der Gesamtstadt ist die Altersgruppe zwischen 2005 und 2015 um ca. 5.400 Personen angewachsen.



Quelle: Stadt Mainz, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2015, Okt. 2016, S 52; Darstellung PTV

Abbildung 5: Anteil der 18-30jährigen im Ortsbezirk

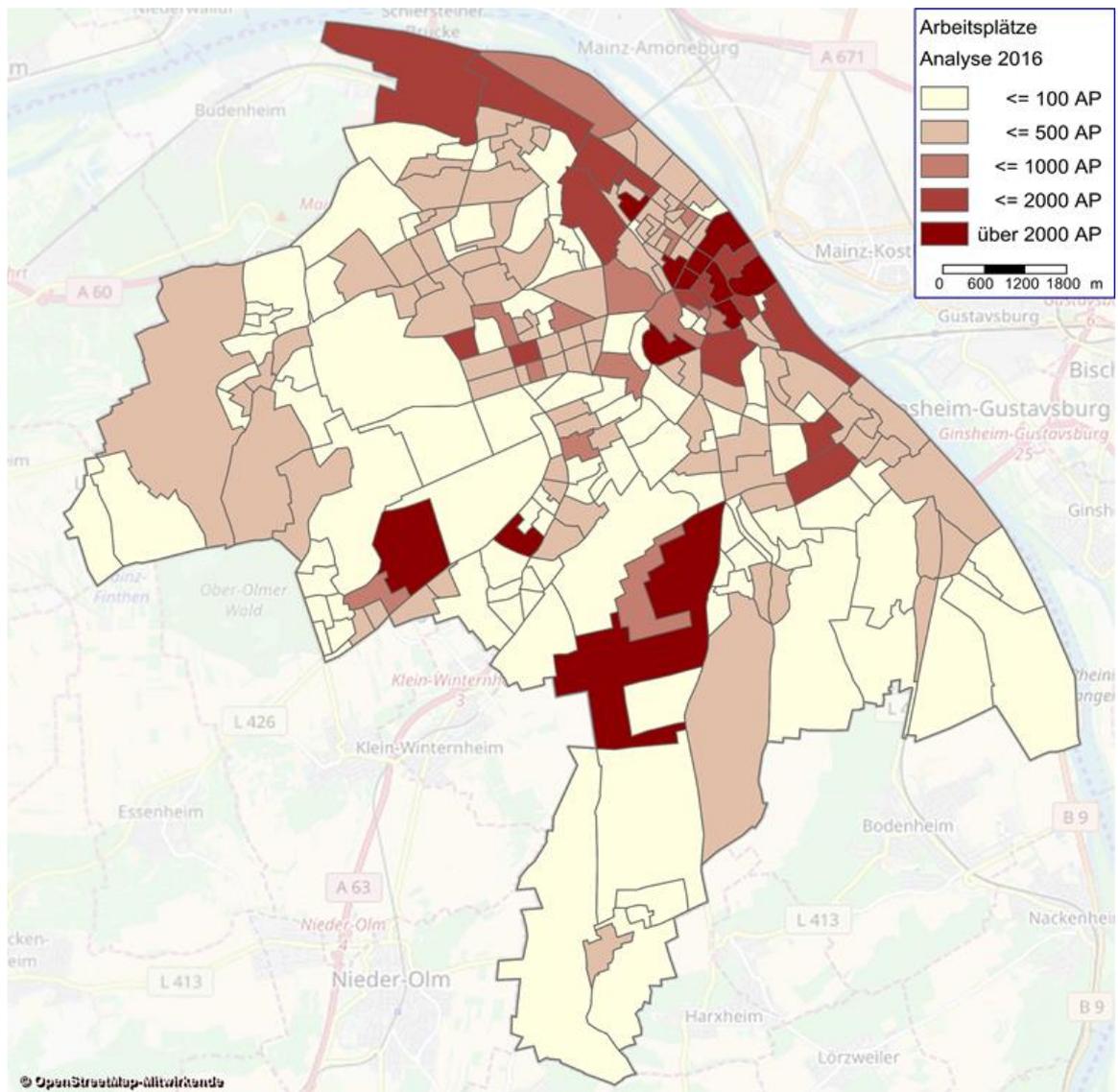
Diese Altersgruppe hat einen besonders hohen ÖPNV-Anteil am Modal-Split mit 37%. In allen übrigen Altersgruppen liegt der Anteil zwischen 16% und 25%. Bei der Kfz-Nutzung weisen die 18-29-Jährigen den geringsten Anteil auf.

<sup>1</sup> Stadt Mainz, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2015, Okt. 2016

## 2.2 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

### 2.2.1 Erwerbsstruktur

Die Arbeitsplatzzahlen sind in der Abbildung 6 für den Status quo (2016) dargestellt. Es zeigt sich, dass besondere Arbeitsplatzschwerpunkte vor allem in der Innenstadt liegen, aber auch in den Gewerbegebieten Weisenau, Hechtsheim, Mombach, Marienborn, Bretzenheim sowie in den Unikliniken.



Quelle: Stadt Mainz

Abbildung 6: Arbeitsplatzzahlen in den Verkehrsbezirken

## 2.2.2 Schul- und Ausbildungsstruktur

Das Bildungsangebot in Mainz ist geprägt von einer Vielzahl auch weiterführender Schulen sowie der Universität. Dies sind die Ausbildungseinrichtungen, die auf das ausreichende ÖPNV-Angebot am einflussreichsten sind, da hier Fahrgastströme räumlich und zeitlich bündelbar sind.

### Universität:

Die Johannes-Gutenberg-Universität Mainz ist mit über 30.000 Studierenden ein wichtiges Ziel im ÖPNV mit hohen Kapazitätsanforderungen.

### Hochschule:

Die Hochschule Mainz hat über 5.500 Studierende an den Standorten Campus (Lucy-Hillebrand-Straße), Holzstraße, Holzhofstraße – Caritasgebäude und Wallstraße

### Schulen:

Neben den 27 Grundschulen verfügt die Stadt über das Bildungsangebot der Sekundarstufe mit vier Realschulen Plus, neun Gymnasien und drei Integrierte Gesamtschulen (IGS). Unter anderem ergänzen vier berufsbildende Schulen sowie drei Förderschulen das Bildungsangebot.

Die Gymnasien und die integrierten Gesamtschulen sind als größte Schulen Ziel für jeweils ca. 800 bis 1.500 Schüler und Schülerinnen.

Schule	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
<b>27 Grundschulen</b>		
GS Eisgrubschule		230
GS „An den Römersteinen“		281
GS Leibnizschule		133
GS Feldbergschule	GTS	277
GS Goetheschule	GTS	321
GS Pestalozzi, Mombach (inkl. SKG)		234
GS Münchfeldschule		180
GS Heinrich-Mumbächer-Schule (Bre)	GTS	363
GS Erich-Kästner (Bre)		181
GS Peter-Härtling (Fi)	GTS	430
GS Schiller (Wei)		284
GS Maler-Becker (Go)		434
GS Martin-Luther-King		216

Schule	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
GS Laubenheim		273
GS Drais		112
GS Marienborn		129
GS „Im Feldgarten“		250
GS Am Lemmchen (Mo)	GTS	256
GS „Am Gleisberg“ (Go)	GTS	476
GS Theodor-Heuss (He)	GTS	375
GS Lerchenberg	GTS	259
GS Ludwig-Schwamb	GTS	259
Martinus-Grundschule Weisenau		299
Martinus-Grundschule Oberstadt		277
Martinus-Grundschule Gonsenheim		199
Grund- und Realschule Weißliliegasse		383
<b>Summe</b>		<b>7.111</b>
3 Förderschulen	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
FS Windmühlenschule	GTS	208
FS Peter-Jordan-Schule	GTS	65
FS Astrid-Lindgren-Schule	GTS	79
<b>Summe</b>		<b>352</b>
4 Realschulen plus: (Bu/Mo = Bu Träger)	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
Anne-Frank-Realschule plus	GTS	740
Kanonikus-Kir-Realschule plus (inkl. FOS)	GTS	740
Realschule plus Lerchenberg	GTS	444
(Realschule plus Bu/Mo) (nur Mombach!)		188
<b>Summe</b>		<b>2.112</b>
1 Realschule		
Realschule Willigis		214
<b>Summe</b>		<b>214</b>
9 Gymnasien:	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
Rabanus-Maurus-Gymnasium	G9GTS	820
Gymnasium Am Kurfürstlichen Schloss	G9GTS	1.129
Gutenberg-Gymnasium	G9GTS	1.087
Gymnasium Oberstadt	G9	1.043
Otto-Schott-Gymnasium (inkl. Hbfis)	G8GTS	1.169

Schule	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
Frauenlob-Gymnasium	G8GTS	845
Gymnasium Willigis		777
Gymnasium Maria-Ward		1.231
Gymnasium Theresianum		964
<b>Summe</b>		<b>9.065</b>
3 IGSen:	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
IGS Bretzenheim	GTS	1.476
IGS Anna-Seghers	GTS	901
IGS Hechtsheim	GTS	945
<b>Summe</b>		<b>3.322</b>
1 Waldorfschule		Schülerzahl
Waldorfschule		400
<b>Summe</b>		<b>400</b>
4 BBSen	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
BBS I		3.212
BBS II		981
BBS III		2.996
BBS IV		687
<b>Summe</b>		<b>7.876</b>
<b>Summe 52 Schulen</b>	<b>23 GTS</b>	<b>30.452</b>

Tabelle 1: Schulübersicht im Schuljahr 2017/2018

### 2.2.3 Versorgungs- und Freizeitstruktur

Ziele, die von einer größeren Zahl von Fahrgästen besucht werden und eine gute ÖPNV-Anbindung erfordern, sind auch im Versorgungs- und Freizeitbereich zu verorten.

#### Versorgungszentren

Mainz ist geprägt durch die City, die ein umfangreiches Angebot von Versorgungsleistungen für den gehobenen und periodischen sowie den spezialisierten Bedarf der Bevölkerung bereitstellt, ergänzt um Dienstleistungen für den täglichen Bedarf.

Nahezu alle Stadtteile weisen Stadtteilzentren auf, in denen der tägliche Bedarf gedeckt werden kann.

## Freizeiteinrichtungen

Freizeiteinrichtungen sind sehr vielfältig und umfassen auch alle Naherholungsgebiete. Im Folgenden werden nur die Einrichtungen genannt, die ein hohes und konzentriertes Besucheraufkommen aufweisen.

- Neben den **öffentlichen Büchereien** in der Alt- und Neustadt sind **Stadtteilbibliotheken** in Gonsenheim, Hechtsheim, Lerchenberg, Mombach und Weisenau eingerichtet.
- Als wichtige **Sportstätten** sind außer der Opel-Arena und dem Bruchwegstadion die Schwimmbäder Mombach und Hartenberg-Münchfeld sowie die Bezirkssportanlagen Ebersheim, Laubenheim, Weisenau, Hechtsheim, Bretzenheim, Lerchenberg, Finthen, Drais, Mitte (Hartenberg-Münchfeld) und Mombach zu nennen.
- Wichtige **Theater** sind das Staatstheater und die Kammerspiele sowie diverse Kleinkunsth Bühnen in der Altstadt.
- Große **Kinos** finden sich am Bahnhof Römisches Theater sowie am Neubrunnenplatz in der Altstadt.
- Rheingoldhalle und Schloss befinden sich in der Altstadt. Hier finden die zentralen Großveranstaltungen in Mainz statt.

Es zeigt sich, dass die Innenstadt auch für den Freizeitbereich eine große Bedeutung hat, die darüber hinaus ein dichtes Angebot an Gaststätten aufweist.

## 2.3 **Mobilitätsstruktur**

### 2.3.1 **Tourismus**

Die touristischen Ziele in Mainz befinden sich ebenfalls vorwiegend in der Altstadt oder in den umgebenden Ortsbezirken. Da sie in der Regel gut von Straßenbahn und Bus erschlossen sind, bestehen hier keine besonderen Anforderungen für den ÖPNV. Stadtrundfahrten werden durch einen privaten Anbieter in Form des „Gutenberg-Express“ angeboten. Darüber hinaus verkehren zwei historische Straßenbahnen der MVG (in 2018/19 wegen der Änderung der Betriebsspannung nicht bzw. eingeschränkt).

### 2.3.2 **Pendlerverflechtung**

Pendlerverkehre, das heißt über Gemeindegrenzen hinweg führende Wege zur Arbeit sind hinsichtlich des städtischen Verkehrs insofern von Bedeutung, da viele Pendler auch grenzüberschreitend - vor allem mit dem SPNV - unterwegs sind und hierfür die Bahnhöfe erreichen müssen.

In Mainz wurden 2014<sup>2</sup> ca. 67.000 sozialversicherungspflichtige Einpendler und ca. 35.800 Auspendler verzeichnet.

Das Verhältnis der Ein- und Auspendler von und nach Hessen ist mit ca. 24.000 Auspendlern und 21.000 Einpendlern recht ausgeglichen, da viele Pendler in den großen Städten in Hessen (Wiesbaden, Frankfurt am Main) bzw. dem großen Arbeitgeberschwerpunkt Rüsselsheim arbeiten, aber auch wohnen.

Die stärksten **Auspenderströme nach Hessen** führen nach

- Wiesbaden ca. 7.900 Auspendler
- Frankfurt am Main ca. 7.600 Auspendler
- Landkreis Groß-Gerau 3.500 Auspendler (davon Rüsselsheim ca. 1.900)
- Main-Taunus-Kreis ca. 1.500 Auspendler

Die stärksten **Einpendlerströme aus Hessen** kommen aus

- Wiesbaden ca. 8.000 Auspendler
- Frankfurt am Main ca. 1.500 Einpendler
- Landkreis Groß-Gerau ca. 3.900 Einpendler
- Main-Taunus-Kreis ca. 2.500 Einpendler

Die Pendlerströme von und in die Städte und Landkreise in **Rheinland-Pfalz** sind aufgrund der insgesamt kleineren Städte und Gemeinden auf rheinland-pfälzischem Gebiet und der oberzentralen Bedeutung der Stadt Mainz von einem deutlichen Einpendlerüberhang nach Mainz gekennzeichnet mit ca. 39.000 Einpendlern und ca. 7.300 Auspendlern.

Die stärksten **Auspenderströme von Mainz nach Rheinland-Pfalz** (insgesamt 7.300) führen in den Landkreis Mainz-Bingen, ca. 4.300 Auspendler (davon 1.400 nach Ingelheim).

Die stärksten **Einpendlerströme aus Rheinland-Pfalz** nach Mainz (insgesamt 39.000) kommen aus

- dem Landkreis Mainz-Bingen, ca. 22.000 Einpendler davon
  - ca. 2.000 aus Ingelheim
  - ca. 1.400 aus Nieder-Olm
  - ca. 1.400 aus Bingen am Rhein
  - ca. 1.300 aus Budenheim
  - ca. 1.000 aus Bodenheim

---

<sup>2</sup> Bundesagentur für Arbeit – Statistik – Ein- und Auspendler Rheinland-Pfalz Stichtag 30.06.2014

- dem Landkreis Alzey-Worms, ca. 7.200 Einpendler
- dem Landkreis Bad Kreuznach ca. 3.300 Einpendler

### 2.3.3 Motorisierungsgrad und Modal Split

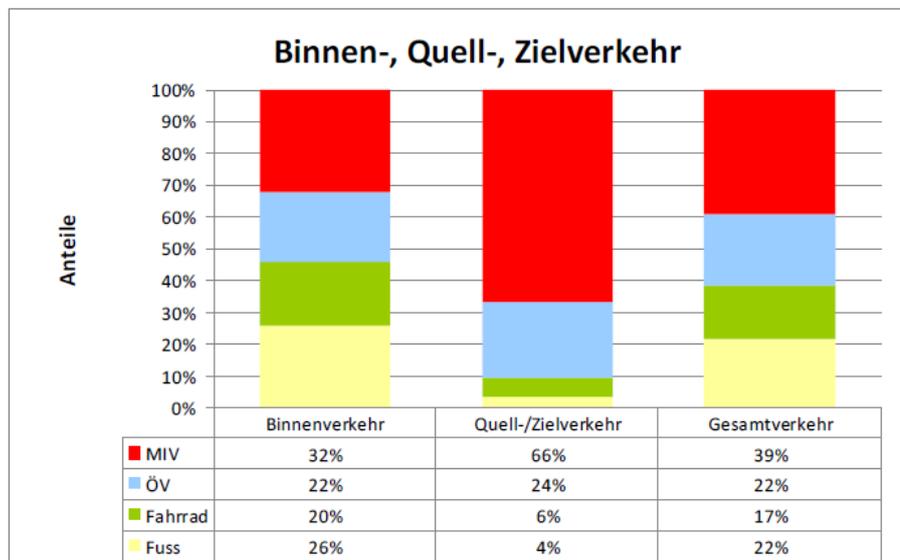
Die Haushaltsbefragung 2016<sup>3</sup> zeigt, dass 77% aller Haushalte in Mainz über mindestens einen Pkw verfügen. Der Motorisierungsgrad liegt insgesamt bei 520 Pkw/1000 Einwohner.

Im Mittel verfügt ein Haushalt über 1,0 Pkw und über 1,9 Fahrräder, was beides etwas unter dem Bundesdurchschnitt liegt.

Durchschnittlich legt jeder Mainzer Bürger 3,0 Wege pro Tag zurück.

#### Modal Split

Der Modal Split wird in der folgenden Abbildung ausgewiesen, es zeigt sich, dass der ÖV-Anteil auch im Binnenverkehr und Gesamtverkehr mit 22% vergleichsweise hoch ist.



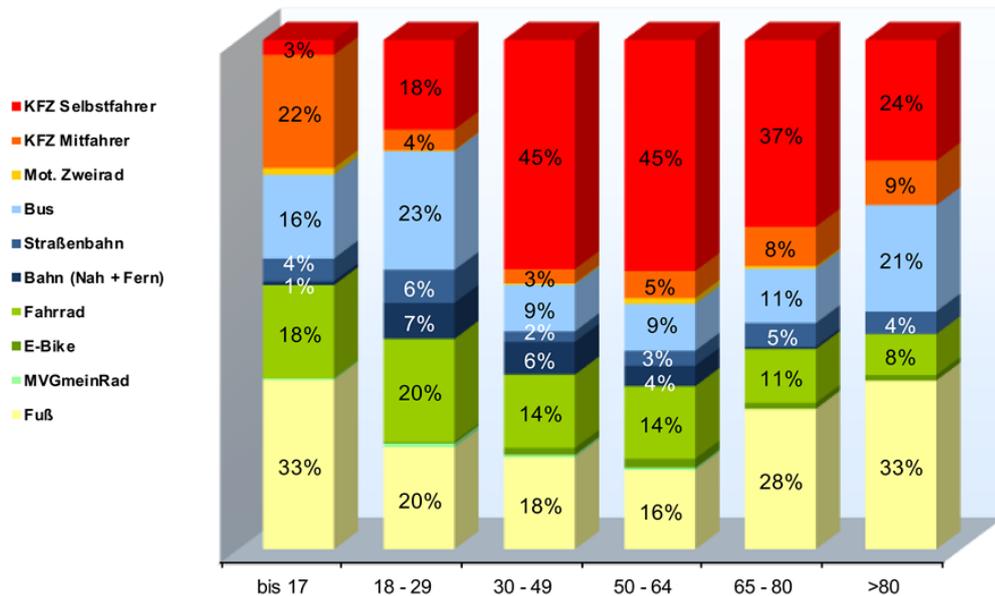
Quelle: Stadt Mainz MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, 2016, S. 38

Abbildung 7: Modal Split in Mainz 2016

Die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen aufgeschlüsselt zeigt (siehe Abbildung 8), dass die 18-29-Jährigen die geringste Kfz-Nutzung (Selbstfahrer und Mitfahrer) und die höchste Nutzung der ÖPNV-Systeme Bus, Straßenbahn und SPNV aufweisen.

<sup>3</sup> Stadt Mainz MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, Aachen, 31.10.2016, Ingenieurbüro Helmert, Auftraggeber: Landeshauptstadt Mainz

## Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen



Quelle: Stadt Mainz MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, 2016, S 68

Abbildung 8: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen

### Bike-Sharing

MVGmeinRad hat laut der Haushaltsbefragung einen Anteil von drei Prozent am Gesamt-Fahrradaufkommen. Da der Anteil an Fahrradfahrern in Mainz steigt, ist auch damit zu rechnen, dass die Nutzung des Bike-Sharing-Angebots steigen wird. In der Haushaltsbefragung wurden hierfür Potenziale festgestellt, ebenso wie für Car-Sharing.

## 2.4 Trends und Prognosen

Aufgrund des zu erwartenden Anstiegs der Bevölkerung ist ein über die Stadt verteiltes Anwachsen des Gesamtverkehrsaufkommens zu erwarten. Lokal deutlich spürbar wird dies durch die Neubaugebiete Heiligkreuzviertel und Zollhafen, später auch durch das Neubaugebiet GFZ-Kaserne.

Der hohe Anteil jüngerer Bevölkerungsgruppen insbesondere in den innenstadtnahen Ortsbezirken lässt erwarten, dass eine Offenheit gegenüber Mobilitätsformen besteht, die dem „Umweltverbund“ zuzurechnen sind (SPNV, ÖPNV, Fahrrad, Fußgängerverkehr). Darüber hinaus weist diese Bevölkerungsgruppe aber auch eine hohe Affinität zu digitalen Angeboten für Information und Vertrieb sowie zu innovativen Mobilitätsangeboten wie Car-Sharing oder Bike-Sharing auf.

Die Studierendenzahlen sind derzeit stabil, daher ist auch hier mit einem gleichbleibend hohen Bedarf an ÖPNV-Angeboten zu rechnen.

## 2.5 **Ergebnis: Prognoseszenarien Mobilitätsbedarf und -verhalten**

Aufgrund des prognostizierten Bevölkerungszuwachses und des hohen Bevölkerungsanteils der jüngeren Einwohner sind weitere Potenziale für ÖPNV und innovative Mobilitätsangebote zu erwarten.

Der ÖPNV wird sich weiterhin auf hohe Studierendenzahlen einstellen müssen und hat diesem Umstand durch die Einführung der Mainzelbahn bereits Rechnung getragen. Zusätzlich ist mit einer großen Offenheit für multimodale Wegeketten und innovative Angebote zu rechnen. Dies betrifft zum einen die Notwendigkeit für eine gute Fahrradinfrastruktur (Wegeplanung, sichere Abstellmöglichkeiten, Lademöglichkeiten für E-Mobilität), zum anderen den Bedarf nach E-Mobilität.

## 3 Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz

### 3.1 Bus- und Straßenbahnverkehr

#### 3.1.1 Netzstruktur

Das Rückgrat für den ÖPNV in Mainz ist die Straßenbahn, deren weiterer Ausbau in Abhängigkeit von zu erwartender Nachfrage weiter überprüft wird.

Die Straßenbahnlinien sind Durchmesserlinien, die sich auf verschiedenen Ästen und Verknüpfungen zu einer möglichst guten Erreichbarkeit aller Stadtteile ergännen.

Der Busverkehr ergänzt die Straßenbahn durch weitgehend gleichmäßig getaktete Linien, die teilweise auf relativ direkten Wegen schnelle Verbindungen schaffen, teilweise aber auch durch Feinerschließungen der Wohn- und Gewerbegebiete Zubringerfunktionen zur Straßenbahn oder zu wichtigen Zielen im Stadtgebiet ermöglichen. Zum Erreichen von wichtigen Zielen in der Innenstadt kann in der Regel auf Umstiege zwischen Bussen verzichtet werden. Umsteigevorgänge auf die Straßenbahn und der damit verbundene Systemwechsel hingegen sind sinnvoll, da das Schienenverkehrsmittel einen höheren Komfort bietet.

Voraussetzungen für einen attraktiven ÖPNV mit konkurrenzfähigen Reisezeiten sind störungsfreie Fahrwege. Dies wird gefördert durch besondere Bahnkörper und Busspuren sowie durch die Vermeidung zum Beispiel

- konkurrierender Verkehrsträger im Fahrweg
- baulicher geschwindigkeitsreduzierender Einbauten,
- von Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Hauptachsen.

Gefördert wird dies durch Beschleunigungsmaßnahmen, beispielsweise durch geeignete Steuerung der Lichtsignalanlagen, Busspuren, etc.

#### 3.1.2 Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)

Zur Gewährleistung der Erschließung durch den ÖPNV in der Stadt Mainz werden die Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen, die bereits in früheren Nahverkehrsplänen zugrunde gelegt wurden, beibehalten. Auch weiterhin werden zunächst keine topographischen Besonderheiten berücksichtigt, die ein schnelles Erreichen der Haltestelle trotz geringem Einzugsradius verhindern (zum Beispiel Brücken, Bahnstrecken, Gewässer oder Steigungen mit umwegiger Fußwegführung). Hierüber ist bei der Umsetzung im Einzelfall zu entscheiden.

Die Haltestellen werden in Abhängigkeit von der Lage und Art der bedienenden Verkehrsmittel, in Erschließungskategorien mit dazugehörigen Einzugsradien eingestuft (Tabelle 2).

Erschließung	Einzugsbereich der Haltestelle
Stadtbus, Straßenbahn (in der Innenstadt)	200 m
Stadtbus, Straßenbahn (außerhalb der Innenstadt)	300 m
S-Bahn, Regionalbahn	600 m

Tabelle 2: Haltestelleneinzugsgebiete

### 3.1.3 Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)

Eine Grundsatzbetrachtung ergab, dass die bisherige Vertaktung des Buslinienangebots (aktueller Grundtakt in der HVZ weitestgehend 20 Minuten) die Spielräume für eine nachfrageangepasste Fortentwicklung des Fahrtenangebots spürbar begrenzt. Aus diesem Grund sollen, soweit nicht nachvollziehbare betriebliche oder verkehrliche Gründe dagegensprechen, die Linien künftig durchgängig in der Taktfamilie 15/30/60-Minuten-Takt bedient werden. Dies dient optimalen Umsteigemöglichkeiten und einer guten Merkbarkeit der Angebote. Die Taktungen der einzelnen Linien sowie ihre Linienwege sind den Liniensteckbriefen zu entnehmen, die in einem gesonderten Dokument festgeschrieben werden.

Um die Bedienungshäufigkeit angepasst an die Raumstruktur im Stadtgebiet planen zu können, wurden die Verkehrsbezirke in Raumkategorien eingeteilt und die für die Fahrgäste wichtigen Verbindungen (Relationen) entsprechend kategorisiert. Dies entspricht dem Vorgehen bei der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplans. Allerdings wurden dort Relationen nicht bewertet, die eine geringe MIV-Nachfrage aufwiesen. Um die Anforderungen auch für Stadtteile mit weniger Nachfrage klarer zu definieren, soll eine klarere Differenzierung vorgenommen werden.

Die Relationskategorien werden wie folgt definiert (Abbildung 9):

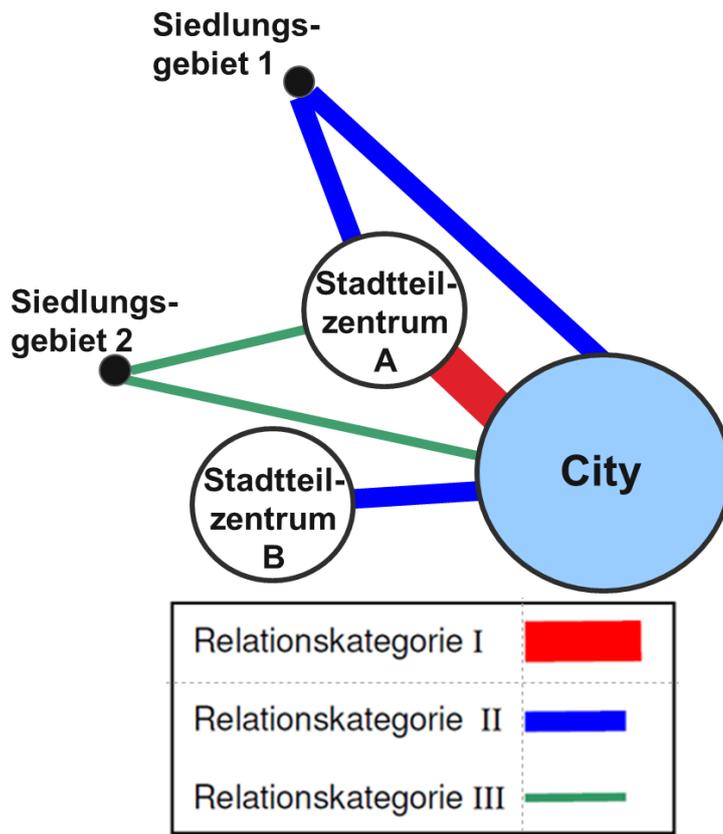


Abbildung 9: Einteilung der Relationskategorien (schematisch)

Die Stadtteilzentren A umfassen alle Stadtteile außer Ebersheim, das als Stadtteilzentrum B eingestuft wird.

Dies ist wie folgt zu begründen:

Grundsätzlich weisen die vier Stadtteile Marienborn, Lerchenberg, Drais und Ebersheim zwischen 3.000 und 6.500 Einwohnern und haben damit eine deutlich geringe Bevölkerung als die übrigen Stadtteile mit zwischen 9.300 und 28.300 Einwohnern auf. Marienborn und Lerchenberg liegen an der Straßenbahn und sind daher in jedem Fall der Stadtteilzentren A zuzuordnen, Marienborn profitiert zudem von seiner Lage am Rande der Kernstadt zwischen Lerchenberg und Innenstadt. Lerchenberg hat aufgrund des Arbeitsplatzschwerpunkts ZDF zusätzlich ein hohes Nachfrageaufkommen. Drais ist ebenfalls dem Stadtteilzentren A zuzuordnen, da es eine insgesamt gute Bedienung aufweist und aufgrund seiner Lage von mehreren Linien (mit Ziel Finthen und Lerchenberg) bedient wird.

Ebersheim liegt deutlich außerhalb der Kernstadt und weist vorwiegend Wohnquartiere auf. Daher ist für Ebersheim ein etwas niedrigeres Bedienungsniveau vertretbar und die damit verbundene Einstufung als Stadtteilzentrum B. Darüber hinaus ist Ebersheim durch seine Lage auch zum Mittelzentrum Nieder-Olm orientiert.

Die Siedlungsgebiete 2 umfassen einige locker bebaute Siedlungen mit geringerer Einwohnerzahl und/oder Einwohnerdichte. Dies betrifft folgende Bereiche:

- Layenhof
- Lerchenberg Nord/West
- Marienborn Süd (außerhalb des Erschließungsbereichs der Straßenbahn)

Alle übrigen geschlossenen Siedlungen in Mainz gehören zu der Kategorie „Siedlungsgebiet 1“.

Die relationsbezogene Betrachtung verfeinert und präzisiert die Vorgaben zur Erreichbarkeit durch die detaillierte Einzelfallbetrachtung der Verkehrsbeziehungen zwischen zwei Verkehrszellen.

Die Kategorisierung der Relationskategorien wird in drei Abstufungen von Bedienungshäufigkeiten vorgenommen, wobei dies nicht zwingend die Möglichkeit von Direktverbindungen bedeutet, es sind entsprechend der Vorgaben zur Umsteigehäufigkeit gut abgestimmte Umstiege zulässig.

<b>Relationskategorie I</b>	Relationen zwischen der Innenstadt / „City“ und den Stadtteilzentren A
<b>Relationskategorie II</b>	Relationen zwischen <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ der Innenstadt und den Siedlungsgebieten 1</li> <li>➤ den Siedlungsgebieten 1 und den zugehörigen Stadtteilzentren</li> <li>➤ Innenstadt und Stadtteilzentrum B (Ebersheim)</li> </ul>
<b>Relationskategorie III</b>	Relationen zwischen den Siedlungsgebieten 2 und der Innenstadt sowie den zugehörigen Stadtteilzentren

Tabelle 3: Relationskategorien

Nicht kategorisiert werden notwendige Tangentialverbindungen. Sie wurden entsprechend der zu erwartenden Nachfrage im Zielliniennetz geplant und sind, wie in den Liniensteckbriefen beschrieben, zu entwickeln.

Auf Basis der jeweiligen Relationskategorie ist die Bedienungshäufigkeit definiert, die festlegt wie viele Fahrten zu welcher Verkehrszeit mindestens auf einer Relation verkehren müssen.

Die Definition dieses Mindestangebotes an Fahrten ist in der folgenden Tabelle 4 dargestellt, sie sollen grundsätzlich durch getaktete Linienfahrten realisiert werden, wenn möglich auch durch abgestimmte Überlagerungen von Linien. Die Verkehrszeiten sind unter 3.1.5 definiert.

Mindestangebot Fahrten/Stunde	Relationskategorie		
	I	II	III
<b>Verkehrszeit</b>			
<b>HVZ</b>	8*	4	2
<b>NVZ</b>	4	4	2
<b>SVZ 2</b>	2	2	1
<b>SVZ 1</b>	2	2	1
<b>Nachtverkehr</b>	1	1	0

\*In Ferienzeiten sind auch 6 Fahrten möglich / Abweichungen sind zudem für Laubenheim möglich, hier besteht zusätzlich ein ergänzendes Bedienungsangebot durch die S-Bahn

Tabelle 4: Bedienungshäufigkeit

### 3.1.4 Betriebszeiten

Innerhalb der festgelegten Betriebszeiten ist eine ÖPNV-Bedienung zu gewährleisten. Diese differieren in Abhängigkeit vom jeweiligen Verkehrsgebiet, in dem sich die Zugangsstelle zum ÖPNV befindet.

Im Folgenden ist das Mindestangebot der Betriebszeiten dargestellt:

Betriebszeiten Montag bis Freitag	Betriebsbeginn	Betriebsende
Innenstadt	4:00 / 5:00 Uhr	2:00 Uhr
Stadtteile → Innenstadt	4:00 / 5:00 Uhr	2:00 Uhr
Stadtteile → Nachbarstadtteil	5:00 / 6:00 Uhr	2:00 Uhr (auf Tangentiallinien bis 20:00 Uhr)
Nachtverkehr in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag	Durchgehend	

Tabelle 5: Betriebszeiten

### 3.1.5 Verkehrszeiten

Da das ÖPNV-Angebot je nach Tageszeit und Wochentag nachfragebedingt in seiner Ausprägung und Taktstärke schwankt, werden zur Kategorisierung des Angebots Verkehrszeiten definiert. Innerhalb einer Verkehrszeit besteht ein relativ homogenes ÖPNV-Angebot, welches sich von den anderen Verkehrszeiten unterscheidet (zum Beispiel durch einen sehr dichten Takt).

Im Folgenden ist die Festlegung der Verkehrszeiten dargestellt:

Verkehrszeiten	Montag – Freitag	Samstag	Sonntag
Hauptverkehrszeit	6.30 bis 9.00 Uhr und 13.00 bis 18.30 Uhr	entfällt	entfällt
Nebenverkehrszeit	9:00 bis 13.00 Uhr und 18.30 bis 20.00 Uhr	9:00 bis 18:00 Uhr	entfällt
Schwachverkehrszeit 2	entfällt	entfällt	12:00-18:00 Uhr
Schwachverkehrszeit 1	vor 6.30 Uhr 20.00 bis 23.00 Uhr (Fr. auf Sa. 01:00 Uhr)	6.00 bis 9:00 Uhr und 18:00 – 1.00 Uhr	8.00 bis 12:00 Uhr und 18:00 bis 23.00 Uhr
Nachtverkehrszeit	Nach 23:00 Uhr (Fr. auf Sa. nach 1:00 Uhr)	vor 6.00 / nach 1.00 Uhr	vor 8.00 / nach 23.00 Uhr

Tabelle 6: Verkehrszeiten

### 3.1.6 Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen

#### Umsteigehäufigkeit:

Eine gute Erreichbarkeit aller relevanten Ziele sowie die schnelle Überwindung der Distanzen werden nicht zuletzt durch die Notwendigkeit von Umsteigevorgängen beeinflusst. Daher werden Vorgaben der Verbindungen zwischen den Stadtteilen untereinander im Hinblick auf die Gewährleistung von Direkt- oder Umsteigeverbindungen definiert. Insbesondere bei den Verbindungen zur City und zu den eigenen Stadtteilzentren sind Direktverbindungen notwendig. Die Anforderungen sind in folgender Tabelle 7 festgeschrieben:

Relationskategorie	Umsteigevorgänge
<b>Relationskategorie 1:</b>	Umsteigefrei (zumindest in der HVZ)
<b>Übrige kategorisierte Relationen:</b>	Maximal 1 Umstieg

Tabelle 7: Umsteigehäufigkeit

### Beförderungszeiten:

Die Beförderungszeiten geben die Zeit an, die Fahrgäste von ihrer Einstiegshaltestelle zu ihrer Zielhaltestelle mit dem ÖPNV benötigen. Hierbei sind notwendige Zeiten für den Umstieg enthalten, soweit keine Direktverbindung vorliegt.

Die folgende Tabelle bildet den Status quo ab, Die Erreichbarkeiten wurden aus dem Verkehrsmodell ermittelt, die angegebenen Minuten bilden die im Stadtgebiet längst mögliche Beförderungszeit ab. Für fast alle Haltestellen gelten daher kürzere Beförderungszeiten.

Folgende wichtige Ziele des ÖPNV sollen innerhalb der dargestellten Zeiten erreicht werden (in der NVZ):

Ziel	Beförderungszeit in der NVZ von allen Stadtgebieten aus
Innenstadt (einschließlich Hbf.)	30 Minuten
Höfchen	35 Minuten
Nächstgelegenes Stadtteilzentrum	In der Regel 15 Minuten
Hochschule Mainz	45 Minuten
Johannes-Gutenberg-Universität Mainz	35 Minuten
Gewerbegebiete Bretzenheim und Hechtsheim, Industrie- und Gewerbegebiet Mom-bach	45 Minuten
Gutenberg Gymnasium, Integrierte Gesamtschule Anna-Seghers, Integrierte Gesamtschule Mainz-Bretzenheim, Integrierte Gesamtschule Mainz-Hechtsheim	45 Minuten
Schulstandort Altstadt	35 Minuten
Schulstandort Innenstadt und Oberstadt	45 Minuten
Schulstandort Gonsenheim	50 Minuten

Tabelle 8: Beförderungszeit

### 3.1.7 Fahrplan

Das Fahrplanangebot ergibt sich aus der Maßnahmendefinition zum Zielliniennetz, das im Kapitel 5 beschrieben ist. Dort sind die Fahrplankenndaten für unterschiedliche Verkehrszeiten sowie Betriebszeiten beschrieben.

Darüber hinaus wird ein zusätzliches Fahrtenangebot bei besonderen Veranstaltungen, wie zum Beispiel Fußballspielen und Großveranstaltungen vorgehalten. Außerdem werden Schulbusverkehre außerhalb des Linienverkehrs angeboten.

### 3.1.8 Verbindungsqualität (Verknüpfungen, Schnittstellen, Knotenpunkte) innerhalb des Netzes

Die Wege, welche mit dem ÖPNV zurückgelegt werden, sollen komfortabel und möglichst kurz gestalten werden. Dadurch ergeben sich besondere Anforderungen für Umstiegshaltestellen. Zum einen sollen dort zur Erreichung einer insgesamt geringen Reisezeit die Umsteigewartezeiten kurz gehalten werden. Zum anderen sollte dennoch ausreichend Zeit für das Umsteigen – in Abhängigkeit von den zurückzulegenden Wegen und deren einfacher Überwindung – zur Verfügung stehen. Dabei sind insbesondere die Belange von mobilitätseingeschränkten Fahrgästen zu berücksichtigen. Ein angemessener, zeitlicher Puffer ist einzuplanen. An wichtigen Umsteigeknoten, welche Tabelle 9 zu entnehmen sind, ist im Fall von Verspätungen eine Anschlussicherung zu gewährleisten.

Für alle Umsteigevorgänge, welche einen Bahnsteigwechsel erfordern, ist speziell Folgendes zu beachten:

- Die Umsteigezeit berücksichtigt die zu überwindenden Wegelängen.
- Die Umsteigezeit berücksichtigt die zur Überquerung von Straßen/Kreuzungen vorhandene Signalisierungen bzw. deren Umlaufzeiten.
- Die Umsteigezeit berücksichtigt die an signalisierten Kreuzungen eingesetzte ÖPNV-Bevorrechtigung.

Wichtige Umsteigeknoten sind vor allem:

Wichtige Umstiegshaltestelle Umstieg am gleichen Bahnsteig	Wichtige Umstiegshaltestelle Umstieg erfordert Bahn-/Bussteigwechsel
➤ Altstadt / Holzhof	➤ An der Philippsschanze
➤ Hauptbahnhof West / Taubertsbergbad	➤ Bahnhof Römisches Theater / CineStar
➤ Schillerplatz	➤ Bauhofstraße / Rheinland-Pfalz-Bank
➤ Stadtpark	➤ Bismarckplatz

▶ Zwerchallee / Halle 45	▶ Fr.-v.-Pfeiffer-Weg
	▶ Hechtsheimer Straße
	▶ Hindenburgplatz / Architektenkammer RLP
	▶ Höfchen / Listmann
	▶ Kapellenstraße / Gesundheitszentrum
	▶ Landtag
	▶ Laubenheim / Bahnhof
	▶ Mainz Hauptbahnhof
	▶ Münsterplatz
	▶ Mühlendreieck
	▶ Pariser Tor
	▶ Rheingoldhalle / Rathaus
	▶ Südring
	▶ Universität
	▶ Vincenz-Krankenhaus

Tabelle 9: Wichtige Umsteigeknoten

Darüber hinaus dienen Umsteigehaltestellen als Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne intermodaler Wegekettens. Neben der Einrichtung von P+R-Parkplatz, der Pendlern ein bequemes Umsteigen vom MIV auf den ÖPNV ermöglicht, unterstützen Fahrradabstellanlagen, der Zugang zu Fahrradvermietssystem und Carsharing die Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umwelt- und Mobilitätsverbundes.

### 3.1.9 Verbindungsqualität (Verknüpfungen, Schnittstellen, Knotenpunkte) zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen

#### 3.1.9.1 Anbindung der Umlandgemeinden und des rechtsrheinischen Bedienungsgebietes

Im Sinne einer geeigneten Verkehrsanbindung über die Stadtgrenzen hinaus sind u.a. verschiedene stadtnah gelegene Umlandgemeinden im Landkreis Mainz-Bingen mit dem städtischen Liniennetz verknüpft. Neben den Gemeinden Zornheim und Wackernheim, die schon seit Jahrzehnten vom Stadtbusverkehr bedient werden, ist auch Budenheim seit vielen Jahren mit einer städtischen Buslinie verknüpft. Auch über den Rhein hinweg bestehen einige Buslinien bereits seit Jahrzehnten als Gemeinschaftslinien von MVG und ESWE. Daneben bedient die MVG aus historisch gewachsenen Gründen die sogenannten AKK-Gemeinden Amöneburg, Kastel und

Kostheim sowie die Gemeinden Ginsheim-Gustavsburg und Mainz-Bischofsheim im Landkreis Groß-Gerau. Zuletzt sei zudem die Stadt Hochheim genannt, die ebenfalls über eine Stadtbuslinie eine Anbindung nach Mainz aufweist.

Auch weiterhin sollen diese Verknüpfungen, die sich in der Vergangenheit sehr bewährt haben, grundsätzlich erhalten bleiben. In Bezug auf die Fortentwicklung der Verknüpfungen in Richtung des Landkreises Mainz-Bingen sei erwähnt, dass parallel zur Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans ein „ÖPNV-Konzept für das Gebiet des RNN“ in Erarbeitung ist. Dieses wurde vom rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium mit dem Zielgedanken initiiert, den „Rheinland-Pfalz-Takt“, der auf der Schiene schon seit geraumer Zeit erfolgreich etabliert ist, auch auf die nachgelagerten Buslinienverkehre im Bedienungsgebiet des RNN zu übertragen. Mit der daraus absehbaren Harmonisierung auf einen 30-Minuten-Grundtakt sowohl in der Stadt als auch im Landkreis ergeben sich gute Optionen für verbesserte Verknüpfungen über die Stadtgrenzen hinaus. Seit Beginn der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hat ein stetiger Austausch zwischen den Akteuren stattgefunden, sodass eine Kompatibilität der Ziele und Planungsstände gewährleistet ist.

Die konkreten Ergebnisse der Planungsüberlegungen für den Landkreis Mainz-Bingen befinden sich mit Stand Oktober 2018 in der Endabstimmung und sollen alsbald in den Gremien des Landkreises zur Diskussion gestellt werden.

### 3.1.9.2 Umsteigestationen/Bahnhöfe

Ein Kernelement der Verknüpfung von Nahverkehrsangeboten und regionalem SPNV sind kurze Übergangszeiten und die Abstimmung der Fahrpläne und Anschlüsse auf die Bedürfnisse der Mehrzahl der Nutzer.

In der Stadt Mainz existieren derzeit zwei wesentliche Verknüpfungspunkte zum regionalen SPNV:

- Hauptbahnhof
- Bahnhof Römisches Theater

Beide Bahnhöfe weisen je zwei Zugänge auf, sodass aus unterschiedlichen Richtungen minimierte Umsteigewege und -zeiten vorliegen. Auch sind beide Bahnhöfe grundsätzlich barrierefrei nutzbar, wenngleich am Bahnhof Römisches Theater noch die barrierefreie Anbindung in Richtung Mainzer Oberstadt fehlt. Hier ist jedoch ein Förderantrag im Rahmen des Kommunalinvestitionsprogramms (KI) 3.0 gestellt, mit einer Umsetzung der geplanten Aufzüge kann in den Jahren 2019/20 gerechnet werden.

Mit der neuen Grundtaktung der Buslinien von 30 bzw. 15 Minuten ergeben sich gleichartige Übergangszeiten, die einer guten Merkbarkeit dienen.

Aufgrund der Vielzahl vorliegender Verbindungen ist eine vollständige Abstimmung einzelner Umsteigebeziehungen am Hauptbahnhof nicht möglich bzw. sinnvoll. Bei mehreren Linien aus einem Stadtteil sollte aber in der Fahrplanerstellung darauf geachtet werden, dass zumindest ein guter Übergang ohne größere Wartezeiten entsteht.

Wegen der überschaubaren Anzahl an Verbindungen lohnt es sich hingegen, die Verbindungen am Bahnhof Mainz Römisches Theater hinsichtlich ihrer Verknüpfungsqualität zu bewerten und möglicherweise zu verbessern.

Darüber hinaus bieten auch die beiden folgenden Haltepunkte hervorgehobene Qualitäten für den Umstieg:

- Laubenheim
- Marienborn
- Waggonfabrik
- Mombach

Die drei erstgenannten Stationen sind ebenso in den vergangenen Jahren behindertengerecht umgebaut worden und weisen somit keinen besonderen Umbaubedarf auf. Der Haltepunkt Mombach hat hier Nachholbedarf. Eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen an diesem Haltepunkt wird aber erreicht, indem in der Umgestaltung der Hauptstraße Mombach eine Haltestelle im Bereich Quellwiesestraße vorgesehen wird und damit minimierte Umsteigewege entstehen.

Schließlich sind mit den Stationen Mainz-Nord und Gonsenheim noch zwei weitere Haltepunkte zu erwähnen.

In Mainz-Nord kann in die Buslinien entlang der Rheinallee umgestiegen werden. Für den Zeitraum des Neubaus der Schiersteiner Brücke enden hier zudem die Linien 45 und 47 als Zubringer in Richtung Wiesbaden.

Für den Haltepunkt Gonsenheim ergeben sich mit den Planungen des Busnetzes erstmalig Umsteigemöglichkeiten, zum Beispiel aus Draais, Finthen oder Münchfeld.

- Neuer Haltepunkt/Bahnhof Schott

Bereits seit vielen Jahren wird über einen neuen Umsteigebahnhof auf Höhe des Werksgeländes der Fa. Schott AG nordwestlich des Hauptbahnhofs diskutiert. An dieser Stelle treffen sich die Schienenstrecken aus Alzey/Wörrstadt, Bingen/Bad Kreuznach und Wiesbaden. Dieser Bahnhof könnte spiegelbildlich zum Bahnhof Römisches Theater verlagerte Umsteigebeziehungen und damit eine Entlastung des Hauptbahnhofs sowie verringerte Reisezeiten bewirken.

Beim Bau des so genannten „Überwurfbaus“ am Mainzer Nordkopf in den Jahren 2011 bis 2013 wurden bereits Vorkehrungen getroffen, damit ein Um-

steigebahnhof integriert werden könnte. Das Land Rheinland-Pfalz hat den Bahnhof für eine planerische Ausarbeitung im Rahmen einer „Stationsoffensive“ aufgenommen. Es wird erwartet, dass Aussagen über die Finanzierung und ggf. den Bau zum Jahreswechsel 2018/2019 konkretisiert werden können. Die Stadt Mainz begrüßt das Vorhaben, da es zur Attraktivierung des regionalen ÖPNV-Angebots und für eine Aufwertung der nördlichen Neustadt und des Mombacher Gewerbegebiets rund um die „Halle 45“ (ehemals Phoenix-Halle) dienen kann.

### 3.1.9.3 Regionale Schienenstrecken

Attraktive regionale Schienenangebote sind für die Pendlerverkehre von hoher Bedeutung, um Verlagerungen von der Straße auf den ÖPNV und somit eine Entlastung der städtischen Wohnquartiere von Lärmemissionen und Luftschadstoffen zu erreichen. Dies betrifft insbesondere die Berufseinpendler nach Mainz hinein, aber auch die Auspendler, die vorrangig in Richtung Wiesbaden und Frankfurt/Rhein-Main unterwegs sind.

#### ➤ Richtung Bischofsheim/Frankfurt

Die Schienenverbindung über Bahnhof Römisches Theater und Bischofsheim in Richtung Frankfurt stellt mithin die wichtigste Route von Pendlerinnen und Pendlern aus dem Mainzer Raum und dem rheinland-pfälzischen Umland in Richtung Frankfurt/Rhein-Main dar. Die zweigleisige Strecke ist an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt und bietet kaum noch Spielräume für Angebotserweiterungen. Außerdem führt die Bevorzugung des Fernverkehrs bei Verspätungen zu erheblichen Fahrplaninstabilitäten.

Aus Sicht der Stadt Mainz ist hier ein Abbau der Engpässe durch Dreigleisigkeit bzw. zumindest punktuelle Erweiterungen von Ausweich- bzw. Überholstellen zu fordern.

#### ➤ Richtung Bingen/Bad Kreuznach

Für eine Taktverdichtung bzw. höhere Fahrplanstabilität wäre ein drittes Gleis zu begrüßen, sofern sichergestellt werden kann, dass die Kapazitätserhöhungen nur dem Personenverkehr zugutekommen, nicht aber der ohnehin schon sehr umfangreiche und die Mainzer Bevölkerung sehr belastende Güterverkehr zwischen der Mittelrheinstraße und der Metropolregion Rhein-Neckar weiter ausgebaut wird. Es wird angeregt, die Direktzugfahrten zwischen Ingelheim und Wiesbaden, die vorübergehend nach dem Bauanfall und der Sperrung der Schiersteiner Brücke eingerichtet worden waren, als dauerhaftes Angebot zu etablieren.

#### ➤ Alzey/Wörrstadt

Diese Schienenstrecke weist weit überwiegend eine Eingleisigkeit auf und ist zurzeit nicht elektrifiziert. In den vergangenen Jahren wurden weitere Ausweichstellen und -bahnhöfe ausgebaut, sodass die derzeit von vlexx erbrachten

Zugleistungen mit einer höheren Pünktlichkeit erbracht werden können. Für mittel- bis langfristig angestrebte Angebotserweiterungen sollten aber Untersuchungen angestellt werden, ob infrastrukturelle Engpässe vorliegen und entsprechende Maßnahmenkonzeptionen vorgesehen werden.

► Worms/Oppenheim

Die linksrheinische Nord-Süd-Verbindung hat durch die Inbetriebnahme der „S-Bahn Rhein-Neckar“ eine erhebliche Aufwertung erhalten. In Bezug auf die projektierte Neubaustrecke Frankfurt-Mannheim ist darauf zu achten, dass keine Verlagerung von Güterverkehren auf diese Strecke erfolgt, da hierdurch die Stadt Mainz durch zusätzliche Lärmbelastungen betroffen wäre.

### 3.1.9.4 Sonderthema CityBahn Mainz-Wiesbaden

Die Vorplanungen für eine Städteverbindung Mainz – Wiesbaden mit einer „City-Bahn“ werden aktuell von beiden Landeshauptstädten engagiert vorangetrieben. Es ist jedoch zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Nahverkehrsplans noch nicht mit einem grundsätzlichen Entscheid über die Weiterführung des Projekts zu rechnen. In Mainz erfolgen in der zweiten Jahreshälfte 2018 Workshops mit Interessensvertretern sowie Bürgerinnen und Bürgern, die dazu dienen, den städtischen Gremien eine Vorzugsvariante für das weitere Baurechtsverfahren zu empfehlen. Mit einer entsprechenden Beschlussvorlage kann im März 2019 gerechnet werden.

Unter der Voraussetzung, dass auch in Wiesbaden die Grundlagen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens geschaffen werden können, ist ein entsprechenden Beschluss nicht vor 2021 zu erwarten. Somit ist nicht damit zu rechnen, dass eine CityBahn während des Gültigkeitszeitraums der vorliegenden Fortschreibung in Betrieb gehen wird. Deshalb ist es auch noch nicht zweckmäßig, ein adaptiertes Busliniennetz zu entwickeln.

Ungeachtet der noch nicht abschließend geklärten Umsetzungsperspektive begrüßt die Stadt Mainz die Planung einer CityBahn als weiteren Baustein zur Elektrifizierung des ÖPNV-Netzes und die damit verbundenen Beiträge zur Entlastung der Stadt von Schadstoffemissionen vor Ort. Die CityBahn soll bei einer Realisierung Ausgangspunkt für weitere Streckenerweiterungen zwischen den Landeshauptstädten sein und darüber hinaus Optionen für eine weitere Feinverastelung des Schienennetzes in der Innenstadt eröffnen.

### 3.1.9.5 Straßenbahnerweiterung in Richtung Rheinhessen

Denkbare Erweiterungsoptionen für das städtische Straßenbahnnetz ergeben sich grundsätzlich am Endast der Straßenbahn in Hechtsheim/Abzweig Mühldeieck. Hier ist zunächst anzumerken, dass Mitte der 1990er Jahre eine Voruntersuchung über

die Förderfähigkeit einer Straßenbahnverlängerung in Richtung Mainz-Ebersheim (und ggf. darüber hinaus zu den Umlandgemeinden) einen nicht ausreichenden Nutzen-Kosten-Quotient ergab, und auch die zwischenzeitlich erfolgten Ansiedlungen im Gewerbepark Hechtsheim eine Förderfähigkeit mit Bundesmitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz noch nicht in Aussicht stellen. Dennoch soll ausgelotet werden, ob mit einer Erweiterung der Straßenbahntrasse in das rheinhessische Umland, zum Beispiel nach Harxheim/Mommenheim und damit ggf. verbundene andere Finanzierungswege das Projekt begünstigen können.

Seitens der Stadt Mainz wird weiterhin sichergestellt, dass aktuell baurechtlich als ÖPNV-Trasse gesicherte Flächen westlich der L 425 (Rheinhessenstraße) für diesbezügliche Zwecke gesichert bleiben.

Auch hier ist mit konkreten Planungen bzw. gar einem Bau während des Gültigkeitszeitraums der vorliegenden Fortschreibung nicht zu rechnen.

### **3.1.9.6 Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr**

Der Bundesverkehrswegeplan 2030 –Schiene– sieht auch für den Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main verschiedene Maßnahmen bzw. Perspektiven vor. Im Personenfernverkehr ist vor allem die Neubaustrecke Frankfurt – Mannheim von Bedeutung.

Für den Güterverkehr sieht der Bundesverkehrswegeplan verschiedene Maßnahmen im vordringlichen sowie im weiteren Bedarf vor. Insbesondere in der letztgenannten Rubrik wird die Verwaltung darauf hinwirken, dass diese Maßnahmen in den vordringlichen Bedarf aufrücken.

Grundsätzlich ist anzustreben, dass die großräumigen Güterverkehre zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet (u.a. Häfen Rotterdam und Duisburg) in Richtung Süddeutschland und Norditalien (Hafen Genua) aus dem Mittelrheintal und dem südlichen Rheinland-Pfalz verlagert werden. Die Stadt Mainz wird sich für den hierfür notwendigen Infrastrukturausbau einsetzen.

## **3.2 Barrierefreiheit**

Im PBefG mit Stand 01.01.2013 wird in §8 gefordert: „...Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

Das Erreichen dieser Barrierefreiheit erfordert eine Reihe von Voraussetzungen, die im Zuge der Qualitätskriterien bei den Anforderungen zu unterschiedlichen Themen (Fahrzeuge, Information, Haltestellen) benannt werden.

Schwerpunkt ist jedoch der Ausbau der Haltestellen, da hier die umfangreichsten Auswirkungen der barrierefreien Umrüstung liegen und entsprechende Ausnahmen im Nahverkehrsplan gemäß dem PBefG definiert werden sollen.

### 3.2.1 Definition Standards "vollständige Barrierefreiheit"

Um die Vorgaben des PBefG zu erfüllen, wurden die Haltestellen hinsichtlich ihres derzeitigen Ausbaustandes aufgenommen und eine Festlegung getroffen, welche zeitliche Abstufung hinsichtlich des Ausbaus der Haltestellen sinnvoll ist. Zudem war festzulegen, für welche Haltestellen ein längerer Zeitraum bis zum barrierefreien Ausbau vertretbar ist und ob einzelne Haltestellen nicht ausgebaut werden sollen.

### 3.2.2 Bestandsaufnahme Haltestelleninfrastruktur

Um die notwendige Datengrundlage zur Haltestellenkategorisierung zu schaffen, wurde eine Haltestellenerhebung durchgeführt. Dabei wurden die 673 Haltestellenpositionen im Mainzer Stadtgebiet im Frühjahr 2018 hinsichtlich ihrer Barrierefreiheit durch den Gutachter vor Ort untersucht. Es wurden für jede Haltestellenposition 74 Parameter elektronisch erfasst und mit Fotos dokumentiert.

Das Erhebungspersonal nahm die einzelnen Kriterien an den Haltestellen mittels Tablets mit entsprechender Software auf und wurde hierfür vom Gutachter und der Verwaltung speziell geschult. Als Grundlage für den Erhebungsbogen und die Schulung bildeten Vorgaben für Erhebungskriterien der Stadt Mainz, die unter anderem auf folgenden Richtlinien und Unterlagen basierten:

- Datenblätter Taktile Leitlinie Stadt Mainz
- DIN 32984 zu Bodenindikatoren im Öffentlichen Raum
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen (H BVA) der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV)

Erfasst wurden dabei unter anderem:

- Vorhandensein und Art gesicherter und stufenfreier Querungsmöglichkeiten an der Haltestelle, barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestelle
- Fahrradabstellanlagen und Taxistand
- Ausbauform und Länge der Haltestelle und Ausführung und Zustand des Bordes
- Vermessung der für die Barrierefreiheit wichtigen Faktoren der Warteflächen (zum Beispiel Durchgangsbreiten, Bewegungsflächen an den Türen)

- Ausführung und Vermessung des taktilen Leitsystems (korrekter Einbau der unterschiedlichen Elemente, unterbrechungsfreier Verlauf des Leitsystems, DIN-gerechte Maße)
- Beleuchtung, Fahrgastunterstand, Sitzgelegenheiten, Informationsmaterialien, Fahrscheinautomat und Müllbehälter
- Aufnahme vorhandener Einrichtungen der dynamischen Fahrgastinformation (DFI), der akustischen Ansage auf Tastendruck und deren Funktionsfähigkeit
- Ermittlung des Zustandes des Gehweg- und Fahrbahnbelages
- Gefährdung und Behinderung durch Radverkehr oder parkende Kraftfahrzeuge

Das Ergebnis dient dazu, über eine Grundlage für weitere Planungen und die Pflege des Bestandes zu verfügen, die anschließend kontinuierlich gepflegt wird.

Der Stand der Barrierefreiheit einer Haltestelle soll jedoch auch dazu dienen, den barrierefreien Ausbau zu priorisieren. Die Ergebnisse gehen hierfür in eine Kategorisierung der Haltestellen ein (siehe Kapitel 3.2.3).

Zusammenfassend lässt sich das Ergebnis so beschreiben, dass über die fahrzeugseitig vorhandenen Klapprampen bereits ein beträchtlicher Teil der Haltestellen barrierefrei nutzbar ist, allerdings in unterschiedlicher Qualität und Vollständigkeit. Dies liegt teilweise auch daran, dass der schon seit vielen Jahren betriebene Ausbau unterschiedlichen, jeweils gültigen Standards unterlag.

Hinsichtlich der Bordhöhen sind 12% der Haltestellen mit Bahnsteigen für die Straßenbahn ausgerüstet. Diese ermöglichen in der Regel auch für Busse einen barrierefreien Einstieg. 18% verfügen für den Busverkehr über Kasseler Sonderborde oder Niflux-Borde, die einen barrierefreien Einstieg erlauben.

Insgesamt sind hinsichtlich des Einstiegs

- 33 % der Haltestellenpositionen vollständig barrierefrei mit über 15 cm Bordhöhe
- 50% weitgehend barrierefrei mit 8-15 cm Bordhöhe (Bedienung mit Klapprampe stufenlos möglich)
- 17% bedingt barrierefrei mit unter 8 cm Bordhöhe (Überwindung der Neigung der Klapprampe ggf. nur mit externer Unterstützung möglich)

Vollständig DIN-gerecht hinsichtlich der Durchgangs- und Aufstellflächen sind bislang nur ca. 3% der Haltestellen, doch auch hier sind in vielen Fällen befriedigende bis akzeptable Voraussetzungen gegeben.

Hinsichtlich der Bewegungsflächen ist hier zu differenzieren nach Haltestellenpositionen, die mit einer Bewegungsfläche von

- mindestens 2,50 x 2,50 m bei 25% der Haltestellenpositionen

- zwischen 1,50 x 1,50 m und 2,50 x 2,50 m bei 63% der Haltestellenpositionen und
- weniger als 1,50 x 1,50 m bei 12% der Haltestellenpositionen. Von diesen Haltestellenpositionen verfügen jedoch die meisten (70 %) über eine Durchgangsbreite von mindestens 0,90 m.

Ca. 25% aller Haltestellen verfügen über ein taktiles Leitsystem, das jedoch nicht immer mit der korrekten Gestaltung (zum Beispiel Rillenplatten anstatt Rippenplatten) versehen ist und teilweise auch nicht sachgerechte Formen aufweist (zum Beispiel zu klein bemessene Einstiegsfelder).

### 3.2.3 Haltestellen-Prioritätenliste

Im Rahmen dieser Fortschreibung wurde die „Haltestellen-Prioritätenliste“ erarbeitet. Diese legt die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus je Haltestellenposition fest und ermöglicht, entsprechende Umbauprogramme bzw. Förderanträge zu strukturieren.

Die Erarbeitung der „Haltestellen-Prioritätenliste“ erfolgte in einem iterativen Prozess. Folgende Ergebnisse und Einschätzungen flossen dabei schrittweise ein:

- **Ergebnisse der Haltestellen-Erhebung (siehe Kapitel 3.2.2)**
- **Bewertung der Haltepositionen hinsichtlich (siehe Anhang 3 und 4): Übersicht Bewertungsblöcke, -parameter und Punkteverteilung**
  - **der verkehrlichen Bedeutung der Haltestellenposition (Bewertungsblock 1):** Haltepositionen, die von vielen Fahrgästen genutzt werden oder als Umsteigehaltestellen dienen, sollen vorrangig barrierefrei ausgebaut werden. In die Bewertung gingen deshalb Ein- und Aussteigerzahlen und die Anzahl der Abfahrten pro Tag ein. Die zugrundeliegenden Daten stellte die Mainzer Mobilität zur Verfügung. Darüber hinaus bekamen Haltepositionen mit Umstiegsfunktion zusätzliche Punkte zugeteilt. Diese fielen höher aus, wenn innerhalb einer Umsteigehaltestelle der Bussteig gewechselt werden muss, da dann die Bedeutung des barrierefreien Übergangs noch höher ist. Zusätzlich wurden Punkte an Haltepositionen vergeben, die beispielsweise der Erschließung von Schulen, Behindertenwohnheimen, Ortsverwaltungen oder Krankenhäusern sowie anderen wichtigen Zielen dienen. Diese stellen besondere Anforderungen an die Barrierefreiheit, welche unabhängig sind von den reinen Ein- und Aussteigerzahlen, da sie dazu dienen, den barrierefreien Zugang zu Einrichtungen sicherzustellen.
  - **des Grades des derzeitigen barrierefreien Ausbaus der Haltestellenposition (Bewertungsblock 2):** Durch die Auswertung der Haltestellenerhebung wurden jene Haltestellenpositionen identifiziert, die besonders starke Defizite im Bereich der Barrierefreiheit aufweisen. Besteht ein Mangel, zum

Beispiel aufgrund zu geringer Durchgangsbreite, eines nicht DIN-gerechten taktilen Leitsystems oder einer geringen Bordsteinhöhe, wurden sogenannte „Dringlichkeitspunkte“ an die entsprechende Halteposition vergeben. Erreicht eine Halteposition eine besonders hohe „Mängel“-Punktzahl, besteht dort ein besonders hoher Aus-/ Umbaubedarf, der vorrangig umgesetzt werden soll.

- **des zusätzlichen Umbaubedarfs (Bewertungsblock 3):** Erhoben wurde ebenso der Zustand des Gehwegs, des Bordes und Fahrbahnbelags je Haltestellenposition. Wurde dieser bei der Erhebung als „schlecht“ eingestuft, ergaben sich hieraus ebenfalls „Dringlichkeitspunkte“. Zusätzlich erhielten Haltestellenpositionen Punkte beim Vorhandensein einer Busbucht, da diese gegenüber Haltestellen am Fahrbahnrand aufgrund von Fahrzeitverzögerungen negativer zu bewerten sind.

Aus der Summe der vergebenen Punkte wurde eine Gesamtpunktzahl je Halteposition errechnet. Aus dieser ergab sich eine „vorläufige Haltestellen-Rangliste“, die als Grundlage für Diskussionen mit den Behindertenvertretern und der Politik diente.

- **Einschätzung der Behindertenvertreter/des Betroffenenkreises**
  - Die „vorläufige Haltestellen-Rangliste“ wurde den Behindertenvertretern im Rahmen des Arbeitskreises „Barrierefreies Mainz und Kultur“ vorgestellt und gemeinsam diskutiert. Einschätzungen und Anregungen flossen bei der Erstellung der "Haltestellen-Prioritätenliste" sowohl vonseiten des Arbeitskreises als auch Blinden- und Sehbehindertenverein e.V. mit ein.
- **Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung sowie Erstellen der "Haltestellen-Prioritätenliste"** (siehe Anhang 4: Prioritätenliste: stadtteilfeine Listen)
  - Mit der "Haltestellen-Prioritätenliste" werden die Dringlichkeit eines Aus-/ Umbaus jeder einzelnen Halteposition ausgewiesen sowie Ausnahmen bzgl. des Ausbaus definiert. Mit der „TOP 54“ (Vorzugshaltestellen) wurden die Haltestellenpositionen bestimmt, welche im Zeitraum des künftigen NVP [2018-2022] einer planerischen Überprüfung unterzogen werden und für die – im Fall der planerischen Machbarkeit – der Beginn der Umsetzung erfolgt. Die „TOP 54“ besteht aus 19 Haltestellenpositionen in der Innenstadt (Alt- und Neustadt) sowie 35 in den weiteren Stadtteilen, mit mindestens 2 Haltestellen pro Stadtteil. In begründeten Fällen (hohe Haltestellenzahl, „erhöhter Nachholbedarf“ im Stadtteil) wurden mehr als 2 Haltestellen vorgeschlagen. Das Verhältnis der Schwerpunktsetzung soll einerseits dazu dienen, zentral gelegene Haltestellen, die naturgemäß eine hohe Bedeutung aufgrund der zahlreichen umliegenden Einrichtungen haben, angemessen zu berücksichtigen, andererseits aber auch dem Umstand Rechnung tragen, dass mindestens zwei Haltepositionen je Stadtteil barrierefrei ausgebaut werden. Zusätz-

lich ist anzumerken, dass für die Haltestellen am Hauptbahnhof eine gesonderte, planerische Betrachtung vorgenommen wird bzw. werden muss. Grund ist, dass sich der Umbau des Bahnhofvorplatzes als sehr komplex darstellt und daher nur in einer Gesamtplanung erfolgen kann. Zusätzlich enthält die „Haltestellen-Prioritätenliste“ zum Teil sogenannte „Nachrücker“. Diese Alternativen rücken dann nach, sollten sich bei der planerischen Überprüfung der Vorzugshaltestellen technische Ausschlusskriterien herausstellen.

- Darüber hinaus wurde zusätzlich eine sogenannte „Sonderliste“ erarbeitet. Dabei handelt es sich um eine zweite Vorschlagsliste, die Haltestellenpositionen enthält, bei denen bis auf weiteres kein kompletter Umbau erfolgen, sondern das taktile Blindenleitsystem hergestellt bzw. verbessert werden soll. Damit kann bereits im Jahr 2019 über den Einsatz der zur Verfügung stehenden ÖPNV-Mittel begonnen werden.
- Das langfristige Ziel, alle Haltestellen barrierefrei auszubauen, wird künftig über eine fortgesetzte Priorisierung in den kommenden Fortschreibungen weiterverfolgt und vorangetrieben.

### 3.2.4 Finanzierung/Abstimmung/Zeitplan

Angesichts begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen muss die Inangriffnahme des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen im Stadtgebiet gestaffelt vorgenommen werden. Für die Haltestellen der ersten Bearbeitungsrunde (TOP 54) kann von einem Investitionsvolumen von ca. 3,5 Mio. € ausgegangen werden. Hierfür beabsichtigt die Stadt Mainz, einen Förderantrag beim rheinland-pfälzischen Verkehrsministerium zu stellen. Unter der Voraussetzung, dass eine Förderbewilligung erfolgt, ist vorgesehen, für den Haushalt 2021/2022 entsprechende Mittel zur baulichen Umsetzung anzumelden.

Zur Erarbeitung von Planungen, die dem Zweck eines Zuschussantrags dienen, stehen jedoch bereits für das Haushaltsjahr 2019 Mittel in Höhe von 500.000 € zur Verfügung, sodass die diesbezüglichen Aktivitäten direkt nach Verabschiedung des Nahverkehrsplans eingeleitet werden können.

Es ist folgender Zeitplan vorgesehen:

- 2019: Erarbeitung geeigneter Planungen zur Stellung eines Förderantrags
- 2020: Einreichung des Förderantrags
- Ab 2021: Beginn der baulichen Umsetzung

Der Einbau von taktilen Leitelementen an den Haltestellen der Vorschlagsliste, bei denen der weitere Umbaubedarf nachrangig zu sehen ist, wird in der Summe auf ca. 300.000 € abgeschätzt. Zur Finanzierung sollen unter anderem Mittel aus den jähr-

lich wiederkehrenden Zuweisungen nach § 10 NVG herangezogen werden. Pro Jahr können aus diesen Zuweisungen zwischen 50.000 und 100.000 € verwendet werden. Hier kann bereits im Jahr 2019 mit der Umsetzung begonnen werden, da bereits Rücklagen aus Zuweisungen vergangener Jahre vorhanden sind.

### **3.3 Infrastrukturausstattung**

Die Infrastruktur unterliegt unterschiedlichen Zuständigkeiten, die entweder beim Verkehrsunternehmen oder bei der Stadt liegen. In der Sicherstellung eines reibungslosen kundenorientierten Betriebs müssen sie sich jedoch ergänzen. Im Folgenden werden die Ausstattungsmerkmale, die einzuhalten sind, beschrieben.

#### **3.3.1 Streckeninfrastruktur**

##### **Streckeninfrastruktur Straßenbahn**

Der sichere und ordnungsgemäße Zustand aller Betriebsanlagen ist Voraussetzung für einen zuverlässigen Straßenbahnverkehr in der Stadt Mainz. Zu diesem Zweck wird die Streckeninfrastruktur mit allen Betriebsanlagen durch den Betreiber der Anlagen nach den gesetzlichen Vorgaben in seiner Verantwortung nach den Vorgaben der BO-Strab in einem sicheren und ordnungsgemäßen Zustand halten.

Hierzu gehören im Kern:

- Gleisanlagen
- Ingenieurbauwerke
- Fahrleitungsanlagen
- Unterwerke und Niederspannungsanlagen
- Signalanlagen mit Ausnahme von LSA-Anlagen der Stadt Mainz
- Haltestellen
- Betriebshof, Werkstätten und Aufstellanlagen
- Sozialräume, u.a.

Das Verkehrsunternehmen verantwortet Reinigung und Services der eigenen Infrastruktur ebenso wie eine kontinuierliche Instandhaltung und Weiterentwicklung der Anlagen.

Bei seinen Aufgaben zur Erhaltung und Weiterentwicklung des Netzes wirkt der Aufgabenträger unterstützend mit. Dies gilt auch Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes über den vorhandenen Bestand hinaus.

## Bus

Die Anlagen im Busnetz liegen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers. Er ist für den sicheren und ordnungsgemäßen Zustand der Anlagen verantwortlich.

Zu den Anlagen speziell für den Busbetrieb gehören im Kern:

- Bushaltestellen mit Ausnahme des Haltestellenmobiliars (liegt in der Verantwortung des Verkehrsunternehmens)
- Busspuren
- Signalanlagen mit ÖPNV-Bevorrechtigung

Für einen attraktiven ÖPNV mit kurzen Reisezeiten mit Bussen und Bahnen hält die Stadt Mainz die Anlagen in Stand und entwickelt sie kontinuierlich weiter.

Die Stadt trägt Sorge dafür, dass die Linienwege, hier im Besonderen die Hauptachsen des Busliniennetzes, störungsfrei und zügig befahren werden können. Hierzu tragen zum einen die oben genannten Anlagen speziell für den Busbetrieb bei, zum anderen auch der Verzicht auf für den Busverkehr retardierende Elemente im Straßenraum (zum Beispiel Aufpflasterungen, Einengungen etc.). Zudem werden im Straßenraum Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ein konfliktfreier Busverkehr mit anderen Verkehrsträgern möglich ist.

Bei seinen Aufgaben zur Erhaltung und Weiterentwicklung wirkt das Verkehrsunternehmen unterstützend mit.

### 3.3.2 Haltestellen

Um den Fahrgästen des ÖPNV einen einfachen, komfortablen und angemessenen Zugang zum ÖPNV zu ermöglichen werden Qualitätskriterien zur Ausstattung von Haltestellen festgelegt.

Die Zuständigkeiten für die Haltestellen sind wie folgt geregelt:

- Reine Straßenbahnhaltestellen und Straßenbahnhaltestellen im besonderen Bahnkörper mit Busmitbenutzung liegen in der Zuständigkeit des Verkehrsunternehmens
- Reine Bushaltestellen und kombinierte Haltestellen Bus und Bahn im straßenbündigen Bereich liegen in der Zuständigkeit der Stadt Mainz

Die Lage der Bushaltestellen wird durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mainz festgelegt. Die Festlegung der konkreten Gestaltung und Ausstattung erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen werden Fahrbahnrandhaltestellen angestrebt. Dadurch entsteht zum einen ein geringerer Flächenbedarf als bei einer Busbucht, zum anderen ist kein konfliktreiches Einfädeln in den fließenden Verkehr mit Zeitverlusten durch Wartezeiten erforderlich. In Abstimmung der Partner kann hiervon in Ausnahmefällen abgewichen werden.

Straßenbahnhaltestellen werden nach den Vorgaben der BO-Strab und den Systemvorgaben des Straßenbahnbetriebes in Abstimmung mit der Stadt Mainz durch den Betreiber festgelegt und ausgestattet.

Folgende Merkmale zur Haltestellenausstattung werden festgelegt.

- Die Einrichtung von Haltestellen ist ab einem Potenzial von 50 Ein-/Aussteigern pro Tag nötig, Ausnahmen sind nach Abstimmung möglich.
- Die Haltestellen werden entsprechend der Vorgaben aus Kapitel 3.2 barrierefrei ausgestattet.
- Alle Haltestellen werden in Abhängigkeit von ihrer Bedeutung und den räumlichen Möglichkeiten mit einem Haltestellenmast, einer Infosäule oder einer Haltestellenstele ausgestattet. Erforderliche Stromanschlüsse erfolgen durch das Verkehrsunternehmen.
- Die Beleuchtung der Haltestellen erfolgt über die Straßenbeleuchtung. Auf reinen Straßenbahnhaltestellen erfolgt die Beleuchtung nach Erfordernis durch das Verkehrsunternehmen.
- Die Ausstattung von Haltestellen mit Wartehäuschen erfolgt in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle (Frequenz, Umsteiger, etc.), der Lage und den baulichen Rahmenbedingungen. Es werden sowohl Häuschen des Verkehrsunternehmens als auch des Werbepartners der Stadt Mainz in Abstimmung der Partner realisiert.

Alle Haltestellen werden durch das Verkehrsunternehmen mit den nach PBefG erforderlichen Informationen bestückt. Hierbei sind Werbeflächen nachrangig zu den Fahrplaninformationen.

Alle Haltestellen werden von Verkehrsunternehmen mit einem Abfalleimer ausgestattet für dessen Leerung und Instandhaltung er zuständig ist.

Zu weiteren Ausstattungsmerkmale gelten folgende Verweise:

- Ausstattung mit Fahrgastinformationssystemen siehe Kapitel 3.4.1
- Ausstattung mit Sicherheitssystemen siehe Kapitel 3.4.2
- Ausstattung mit Fahrausweisautomaten siehe Kapitel 3.4.3
- Ausstattung für Belange besonderer Gruppen siehe Kapitel 3.4.5

### 3.3.3 Fahrzeuge

Zur Erhaltung eines gepflegten Zustandes aller in Mainz verkehrenden Fahrzeuge des ÖPNV werden folgende Merkmale festgelegt:

Vorgang	Ausführung
Reinigung	Unverzögliche Beseitigung grober Verunreinigungen oder Graffiti (bei schwerwiegenden Fällen Fahrzeug-Auswechslung)
	Tägliches Durchwischen und Beseitigung grober Verunreinigungen,
	Wöchentlich erweiterte Reinigung
	Ca. sechs Mal jährlich Grundreinigung,
	Jährlich Polsterextraktion
	Regelmäßige Außenreinigung (bei nasser Witterung mindestens wöchentlich)

Tabelle 10: Merkmale zum gepflegten Zustand der Fahrzeuge

### Fahrzeugausstattung:

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge ab Baujahr 2018 sollen mit Klimaanlage ausgestattet sein	Ausreichende Belüftung und Temperaturregulierung, bzw. Klimatisierung
Klappfenster (Solobus mindestens vier, Gelenkbus mindestens sechs, Straßenbahn mindestens neun)	Keine Anforderung
Entwerter (Solobus einer, Gelenkbus zwei, Straßenbahn mindestens vier)	Keine Anforderung
Alle Sitze mit Schaumstoff gepolstert	Keine Anforderung
Regelsitzabstand 720mm	Keine Anforderung
Rollstuhlplatz und zweite Sondernutzungsfläche sind in langer Ausführung vorzuhalten (mindestens zwei Meter)	Multifunktionsflächen
Alle Sondernutzungsflächen sind mit selbstständig hochklappenden Klappsitzen ausgestattet	Keine Anforderung
Haltewunschtaster ist von jedem Sitzplatz erreichbar	Haltewunschknöpfe von allen Sitzen aus erreichbar
Haltewunschtaster ist mit Braille-Schrift gekennzeichnet	Keine Anforderung
Ausreichende Haltemöglichkeiten sind von jedem Platz aus erreichbar, alle Sitze sind mit Haltegriffen versehen	Ausreichende Festhaltemöglichkeiten
Senkrechte Haltestange befinden sich an mindestens jeder zweiten Sitzreihe, ausreichend Halteschlaufen sind vorhanden	Keine Anforderung
Alle Türen sind als Doppelflügeltüren (mindestens 1200 mm) gestaltet	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe für mindestens 350 kg (Bus: lange Ausführung ca. 1 m x 1 m)	Keine Anforderung
An den Türen Haltestangen mit taktilem Struktur	Keine Anforderung

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
An den Türen vor und hinter den Sitzen Schutzwände aus Glas, vibrationsfest gelagert	Keine Anforderung
Türöffnungstaster außen zu beiden Seiten der Türen	Keine Anforderung
Automatische Fahrgastinformation, Haltestellenansage	Anzeige der Folgehaltestellen
Automatische Innenanzeiger und Haltewunschanzeiger	Anzeigen „Nächste Halt“ und „Wagen hält“
Einheitliches Außen- und Innendesign	Einheitliches Erscheinungsbild (Logo; Farben CI)
Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2007 sind mit Videoüberwachung ausgestattet (Solobus fünf Kameras, Gelenkbus sieben Kameras, Straßenbahn mindestens sechs Kameras) – Subunternehmer können vorläufig noch abweichen	Keine Anforderung
Vandalismusscheibe und Überfalltaster für Fahrer sind vorhanden	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge weisen folgende Fahrtzielanzeiger auf: <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ vorne: Liniennummer und Ziel</li> <li>➤ rechts: Liniennummer und Ziel</li> <li>➤ links: Liniennummer</li> <li>➤ hinten: Liniennummer</li> </ul>	Fahrtzielanzeige laut BOKraft (vorne, Seiten); Liniennummer (vorne, hinten)
Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mit Lautsprecher für Außenansage und automatischer Fahrtzielansage ausgestattet	Außenlautsprecher für Haltestellenansagen (bei Neuanschaffung), Lautsprecherdurchsage „Nächster Halt“
Fahrkartenverkauf im Fahrzeug ist vorzusehen	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2018 verfügen über USB Ladesteckdosen im Fahrgastraum	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge haben eine Durchgangshöhe von mindestens 1950 mm	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mit Unfalldatenschreiber ausgestattet	Keine Anforderung
Möglichkeiten zur Beflagung von Fahrzeugen zu besonderen Anlässen	Keine Anforderung

Tabelle 11: Fahrzeugausstattung Status quo

Ausstattungsmerkmale Ziel bis 2023	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Alle neu zu beschaffende Fahrzeuge ab Baujahr 2018 sollen mit Klimaanlage ausgestattet sein und der überwiegende Teil der Fahrzeugflotte über Klimaanlage verfügen	Ausreichende Belüftung und Temperaturregulierung, bzw. Klimatisierung

Ausstattungsmerkmale Ziel bis 2023	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Alle Fahrzeuge sind mit Videoüberwachung ausgestattet (Solobus fünf Kameras, Gelenkbus sieben Kameras, Straßenbahn mindestens sechs Kameras)	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge sind mit Lautsprecher für Außenansage und automatischer Fahrtzielansage ausgestattet	Außenlautsprecher für Haltestellenansagen (bei Neuanschaffung), Lautsprecherdurchsage „Nächster Halt“
Alle Fahrzeuge sind mit Unfalldatenschreiber ausgestattet	Keine Anforderung

Tabelle 12: Fahrzeugausstattung - Ziel bis 2023

### 3.3.4 Besondere Ausstattung für Busse

Darüber hinaus müssen bei **Bussen** folgende Ausstattungsmerkmale vorhanden sein:

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Leistung Solobus mindestens 180 kW, Gelenkbus mindestens 220 kW	Keine Anforderung
Zulassung für Schulbusverkehr und Gelegenheitsverkehr	Keine Anforderung
Mindestens acht Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge mit 100% Niederflur	Niederflur (bei Neuanschaffung), angestrebter Erreichungsgrad 100% der Fahrzeuge im Bestand
Maximales Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 7,5 Jahre	Keine Anforderung
Alle Fahrzeuge mit Kneeling	Rampe/Kneeling (bei Neuanschaffung), Rampe/Kneeling (angestrebter Erreichungsgrad 100% der Fahrzeuge im Bestand)
Pilotprojekte mit alternativen Antrieben zur Verringerung der Emissionsbelastung	Einsatz umweltfreundlicher und schadstoffarmer Antriebstechnik gemäß Luftreinhalteplan Mainz für 2011-2012 (Zielvorgabe: bis 2015 erfüllen 80% aller Busse Euro IV oder besser)

Tabelle 13: Besondere Ausstattung für Busse

Ausstattungsmerkmale Ziel bis 2021/2035	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Bereits ab 2021 soll der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge bei ca. 20% liegen, ab 2035 dann bei 100%.	Einsatz umweltfreundlicher und schadstoffarmer Antriebstechnik gemäß Luftreinhalteplan Mainz für 2011-2012 (Zielvorgabe: bis 2015 erfüllen 80% aller Busse Euro IV oder besser)

Tabelle 14: Besondere Ausstattung für Busse - Ziel bis 2021/2035

### 3.4 Kundenkomfort

Sowohl im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit als auch zur Kundenbindung und Neukundengewinnung ist ein hoher Komfort anzustreben. Komfortable Informationsmöglichkeiten, gute Betreuung und verlässliche und verständliche Wege des Vertriebs, der Kommunikation und der Sicherheit und Sauberkeit erhöhen die Attraktivität des ÖPNV deutlich. Daher verfolgt die Stadt Mainz auch im Sinne eines möglichst hohen ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehr ein hohes Niveau an Komfort für die Fahrgäste.

#### 3.4.1 Fahrgastinformationssysteme

Für die Information der Fahrgäste sind folgende Einrichtungen und Kanäle vorzuhalten bzw. aktuell zu halten:

<b>Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind</b>
Zusätzlich zur Haltestellenansage sind für das Fahrzeug vorzusehen: Außenansagen, Richtungsangaben und Umleitungsangaben in Ansagen
Innenanzeigen mit Linienangabe, Linienziel und nächster Haltestelle
Information der Fahrgäste über Betriebsabweichungen
Echtzeitauskunft im Internet
Soll-Daten für eine Fahrplanperiode im Internet
Tagesaktuelle Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund RMV
Dynamische Fahrgastinformation mit LED-Technik (28 mm Mindestzeichenhöhe) (200 Stück)
DFI an allen Haltestellen >300 Einsteiger (pro Halteposition) im Rahmen der baulichen Möglichkeiten
DFI flächendeckend an Straßenbahnhaltestellen
Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern an Haltestellen DFI zur Wiedergabe der nächsten Abfahrten und Zusatz-/ wie auch Sonderinformationen (DFI) Haltestellen mit Vorlesefunktion
Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern
Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr
Darstellung der Fahrten von Dritten (ESWE, ORN usw.)
App mit VDV-Schnittstelle zum ITCS der Leitstelle zum Empfang der Soll- und Echtzeitdaten
Störungsinformationen online auf Homepage, über App und Facebook
App mit Echtzeitauskunft pro Haltestelle und Linie
App für das Fahrradvermietsystem
Große Haltestellenschilder mit Linien- und Zielinformationen an jeder Halteposition

**Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind**

Umgebungspläne, Liniennetzpläne an Haltestellen

WhatsApp-Newsletter, E-Mail-Newsletter

Tabelle 15: Ausstattung Fahrgastinformationssysteme

**Ausstattungsmerkmale Ziel bis 2023**

Aufbau weiterer DFI-Anlagen an Bushaltestellen mit hohen Fahrgastzahlen

Aufbau von Vorweganzeiger/ Anzeigetafeln im Innenstadtbereich zur frühzeitigen Information der Fahrgäste vor Eintreffen an Haltestelle sowie zur Fahrgaststromlenkung an weitere, benachbarte Haltestellen im Stö-rungsfall

Tabelle 16: Ausstattung Fahrgastinformationssysteme - Ziel bis 2023

### 3.4.2 Fahrgastsicherheit

Zur Sicherheit bestehen heute folgende Einrichtungen und Ausstattungen, die auch zukünftig zur Verfügung stehen müssen:

**Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind**

Videoüberwachung in den Fahrzeugen (außer bei Subunternehmen)

Videoüberwachung Haltestelle Hauptbahnhof

Videoüberwachung im Verkehrs Center Mainz

Beleuchtung Haltestellen

Tabelle 17: Ausstattung zur Fahrgastsicherheit

### 3.4.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt

Der Vertrieb von Fahrscheinen ist wie folgt vorzusehen:

**Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind**

Fahrscheinautomaten an hoch frequentierten Haltestellen

Weiterentwicklungen des Angebotes hinsichtlich E-Ticketing sind voranzutreiben

Fahrscheine können im VerkehrsCenter Mainz sowie an weiteren Vorverkaufsstellen im gesamten Netz erworben werden.

Kooperationspartner in den Vororten für den Fahrscheinverkauf sind beizubehalten (in der Regel Schreib-warenläden)

Fahrscheine können auch beim Fahrpersonal gelöst werden

Das RMV-HandyTicket ist anwendbar

Umfangreich geschulte Fahrausweisprüferinnen und –prüfer; jährlich ca. 25.000 Prüfstunden und 750.000 kontrollierte Fahrgäste

Tabelle 18: Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt

#### Ausstattungsmerkmale Ziel bis 2023

Fahrscheinverkauf über die neue Mobilitäts-App der Mainzer Mobilität

Weiterentwicklung des Fahrscheinverkaufs im Fahrzeug

Tabelle 19: Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt - Ziel bis 2023

### 3.4.4 Kundenservice, Kundenbetreuung / Fahrgastbetreuung, Kundendialog

Neben den unter Fahrgastinformationssystemen bereits genannten Einrichtungen und Ausstattungen, dienen folgende Punkte der Kundenbetreuung und dem Dialog.

#### Angebote und Services des Status quo, die zu erhalten sind

Mobilitätsmanager/in (Busschule): In Kindergärten, Kindertagesstätten und Grundschulen wird die Busschule angeboten und ein Verhaltenstraining an Haltestellen und im Bus durchgeführt.

Betrieb des Verkehrs Center Mainz mit Öffnungszeiten von montags bis samstags

Telefonische Erreichbarkeit mit eigenem und vor Ort ansässigem Personal zu den Geschäftszeiten, telefonische Kundenbetreuung rund um die Uhr

Umfangreiche Kundenbetreuung und -beratung sowie Verkauf rund um alle Mobilitätsangebote der Mainzer Mobilität

Umfangreich geschultes Fahrpersonal

Das Fahrpersonal kann sich in deutscher Sprache verständigen

Tabelle 20: Kundenservices

### 3.4.5 Belange besonderer Gruppen

Für den Öffentlichen Personennahverkehr ist im ÖPNVG §3, in den „Allgemeinen Leitlinien“ festgehalten: „Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Beschaffung von Fahrzeugen des öffentlichen Personennahverkehrs und der Gestaltung der Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs sollen die Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen besonders berücksichtigt werden...“

Außerdem soll der Nahverkehrsplan laut ÖPNVG §8 Abs. 2, entsprechende Aussagen enthalten zu „der Berücksichtigung der Belange von behinderten und alten Menschen, von Kindern, von Familien mit Kindern und von Frauen“.

Für einen Großteil der Anliegen dieser Nutzergruppen bietet der barrierefreie Ausbau eine Lösung.

#### Berücksichtigung von behinderten und alten Menschen

Menschen mit Behinderungen und alte Menschen sind nicht selten mobilitätseingeschränkt, daher kommen ihnen je nach Einschränkung unterschiedliche Faktoren

der Barrierefreiheit zugute. Vor allem der barrierefreie Zugang und Einstieg an Haltestellen und der barrierefreie Aufenthalt in den Fahrzeugen sowie der Vorrang vor zum Beispiel Fahrrädern erhöht die Nutzbarkeit des ÖPNV. Aber auch die Information über zwei Sinne, die Präsenz von Personal und die gute Verständlichkeit der Angebote entscheiden oft darüber, ob der ÖPNV genutzt wird oder nicht. Wie für alle Fahrgäste ist die subjektive und objektive Sicherheit soweit wie möglich zu gewährleisten, Maßnahmen hierzu werden im Anforderungsprofil beschrieben (Kapitel 3.4.2)

### Berücksichtigung von Kindern und Familien mit Kindern

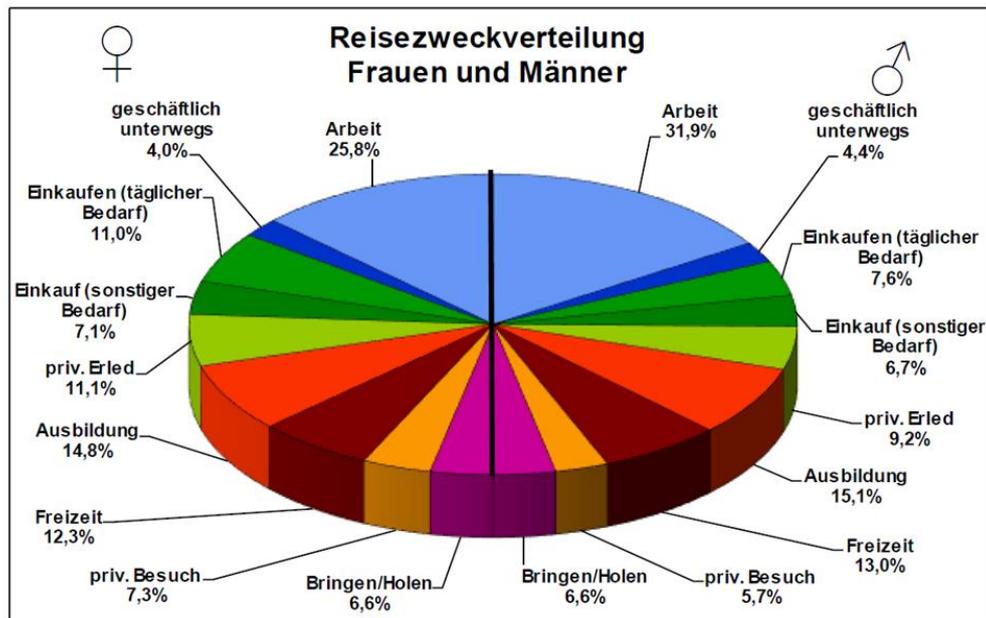
Kindern kommen ebenfalls Maßnahmen zur Barrierefreiheit zugute, wie zum Beispiel erleichtertes Einsteigen oder die Möglichkeiten, Einrichtungen wie Fahrscheinautomaten oder Haltewunschtafeln zu erreichen. Darüber hinaus sind Kinder im RMV auch tariflich berücksichtigt. Bis 6 Jahre reisen sie kostenlos, bis 14 Jahren kann ein Kinderfahrschein erworben werden. Gleiche Tarifkonditionen gelten im RNN.

Familien mit Kindern im Kinderwagen profitieren ebenfalls von der barrierefreien Zugänglichkeit der Fahrzeuge, Vorrang vor zum Beispiel Fahrrädern und ausreichenden Sondernutzungsflächen zum Abstellen. Für die meisten Zeitkarten gelten zu bestimmten Zeiten (zum Beispiel am Wochenende) Mitnahmemöglichkeiten von einem Erwachsenen und beliebig vielen Kindern unter 15 Jahren.

### Belange von Frauen und Mädchen

Ob es um die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen geht, um die Lage von Haltestellen, eine höhere Haltestellendichte, um Fragen der Sicherheit und Barrierefreiheit: Verbesserungen im ÖPNV kommen allen Geschlechtern zugute. Das Frauenbüro der Stadt Mainz legt jedoch Wert auf die Feststellung, dass sich die Vermeidung von Angsträumen und Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit bei der Nutzung des ÖPNV (einschließlich der Wege von und zu den Haltestellen) deutlich stärker auf Frauen und Mädchen auswirkt, helfen sie doch dabei, die Angst vor sexualisierter Belästigung und Gewalt im öffentlichen Raum zu verringern.

Bei der Nutzung des ÖPNV selbst bestehen, das zeigt die Haushaltsbefragung der Stadt Mainz aus dem Jahr 2016, bei der Reisezweckverteilung und der Verkehrsmittelwahl im Vergleich zur letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans nur noch geringfügige Unterschiede zwischen Frauen und Männern.



Quelle: Stadt Mainz MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, 2016, S. 76

Abbildung 10: Reisezweckverteilung Frauen und Männer

Geringfügige Unterschiede zeigen sich beispielsweise bei Arbeitswegen und Einkäufen, keine unterschiedlichen Angaben machten Frauen und Männer jedoch zur Kategorie Bringen/Holen. Bei der letzten Fortschreibung des Nahverkehrsplans hatten Frauen noch einen deutlich stärkeren Anteil an diesem Reisezweck.

Die Verkehrsmittelwahl zeigt, dass für alle ihre werktäglichen Wege Frauen zu 23,5 Prozent und Männer zu 20,9 Prozent den ÖPNV nutzen. Über den Tag verteilt nutzen Frauen den ÖPNV also öfter, jedoch ist der Unterschied mit 2,6 Prozentpunkten gering.

Die Nutzung des ÖPNV insgesamt weist damit keine deutliche Geschlechtsspezifität auf. Dies sagt aber noch nichts darüber aus, ob sich Frauen und Mädchen - beispielsweise bei der abendlichen Nutzung des ÖPNV - tatsächlich auch im öffentlichen Raum sicher fühlen. Bei älteren Menschen und hier insbesondere bei älteren Frauen führt die Unsicherheit nicht selten zum Mobilitätsverzicht.

Alle Vorkehrungen zur Verbesserung der Fahrgastsicherheit, dazu zählt auch der Halt auf Wunsch außerhalb von Haltestellen, sind nicht an ein Geschlecht gebunden, sie tragen aber wesentlich zur Erhöhung des Sicherheitsgefühls speziell von ÖPNV-Nutzerinnen bei. Insofern muss auch weiterhin die Rede sein von besonderen Anforderungen von Frauen und Mädchen an den ÖPNV.

Vorkehrungen zur Fahrgastsicherheit sind in Kapitel 3.3 dargestellt.

### Kulturelle Vielfalt

Migration und Integration sowie die Offenheit für kulturelle Vielfalt sind der Stadt Mainz ein wichtiges Anliegen. Dies wird durch Hilfestellungen für Migranten, einen Beirat für Migration und Integration sowie Integrationsbeauftragte sichtbar.

Für den ÖPNV stellt sich hier die Aufgabe, im Zuge eines geeigneten Marketings möglicher Diskriminierung vorzubeugen. Ein Beispiel dafür sind Busbeklebung wie beim „Ethnobus“, ein speziell gestalteter Bus mit entsprechender Botschaft („Wir alle sind Mainz“).

### Queere Lebensweisen

Aktionen für einen offenen Umgang mit „queeren Lebensweisen“ (lesbisches, schwules, bisexuelles, transidenten und intersexuelles Leben) werden in Mainz vielfältig durchgeführt. Ein Beispiel hierfür ist die Plakatkampagne zur Akzeptanz geschlechtlicher, sexueller und familiärer Vielfalt. Im Sinne eines einheitlichen Handelns ist es der Stadt wichtig, dass auch im ÖPNV ein rücksichtsvoller, diskriminierungsfreier Umgang gepflegt wird.

In der Vergangenheit dienten bereits Aktionen der MVG wie der Einsatz der „Regenbogenbahn“ mit Porträts queerer Mainzer auf den Außenseiten der Bahn, die für ein Jahr im Regelbetrieb der Linien eingesetzt wurde.

## **3.5 Verkehrsunternehmen**

Neben den genannten Ausstattungsmerkmalen für Fahrzeuge, Informationsmedien und grundlegenden Aufgaben wie die alltägliche Fahrplangestaltung, müssen Verkehrsunternehmen in Mainz organisatorische und technische Bedingungen erfüllen, die den möglichst störungsfreien Betrieb gewährleisten, die Behebung von Störungen und einen zielführenden Umgang mit Fahrgastbeschwerden sicherstellen.

Darüber hinaus wird in diesem Kapitel die geforderte Tariftreue erläutert.

### **3.5.1 Betriebsablauf**

- Das Verkehrsunternehmen betreibt eine zentrale Leitstelle an einem zentralen Punkt in dem ihr anvertrauten Liniennetz für Bus und Straßenbahnverkehr, welche täglich rund um die Uhr mit mindestens zwei Leitstellendisponenten sowie mindestens einem mobilen Verkehrsmeister im Außendienst besetzt ist.
- Von der Leitstelle aus erfolgt die Überwachung und Disposition des Verkehrs während der gesamten Betriebszeit.
- Die Leitstelle verfügt über ein ITCS (Intermodal Transport Control System) inklusive einer GIS-Karte mit Echtzeitposition der Fahrzeuge sowie Sprach- und Da-

tenfunk über VOIP (Sprachfunk) via GPRS und besserem Digitalfunk zu jedem im Betrieb befindlichen Fahrzeug im Streckennetz.

- Systemrelevante Eigenschaften des ITCS:
  - 99 % Ortungsgenauigkeit durch exakte Datenversorgung, Wegzähler und GPS-Korrektur
  - Verschiedene Arten von Sprachfunk: Einzelruf, Sammelruf, Unfallruf, Notruf, Durchsagen in den Fahrgastraum
  - Datenfunk für Übertragung von Position, Fahrplanabweichung, Zielschild, usw.
  - Rückfallebene des Sprachfunks über GSM
  - Darstellung des Fahrplanes und Abweichungen für den Fahrer
  - Haltestellen und Sonderansagen
  - Automatische Zielschildumschaltung
  - Digitale Anschlusssicherung
  - Pflegen von Umleitungen (zum Beispiel bei Baustellen) und Durchführung von Sonderverkehren (Großveranstaltungen wie zum Beispiel Gutenbergmarathon, Fastnacht, Johannisfest, ...) inklusive Echtzeitinfo
  - Das ITCS verfügt über Schnittstellen gemäß den einschlägigen VDV-Standards
- Zur ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA sind alle ÖPNV-Fahrzeuge, welche im Liniendienst verkehren, mit einer technischen Ausrüstung auszustatten, die einen störungs- und fehlerfreien Zugang zu den ÖPNV-Beschleunigungsanlagen ermöglichen.

Ziel bis 2023:

- Einführung eines Betriebshofmanagements
- Verstärkte Bearbeitung der Kundeninformation mit freiwerdenden Personalkapazitäten aus dem einzuführenden Betriebshofmanagementsystem ab voraussichtlich 2019
- Steter Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten ohne Bevorrechtigung
- Evaluation der Maßnahmen, Qualitätsmanagement

### 3.5.2 Entstörungsmanagement

- Sofortige Information der Fahrgäste via Fahrgastinformationsanzeiger und App und Internetauftritt / Social Media
- Bei schwerwiegenden Störungen Einsatz eines Werkstattmobils zur umfangreicheren Störungsbehebung auf der Strecke
- Bei aus Störungen resultierenden Kursausfällen Einsatz eines Reservedienstes, der neues Fahrzeug zum Einsatzort bringt bzw. den ausgefallenen Fahrer ersetzt
- Bei Sperrungen von Straßenbahnstrecken sofortige Organisation eines Schienenersatzverkehrs mit den vor Ort zur Verfügung stehenden Reservediensten und Fahrzeugen
- Behebung von Kleinststörungen auf Strecke innerhalb von ca. 60 Minuten
- Behebung sonstiger Störungen innerhalb von 24 Stunden
- Fahrzeuge mit Türstörung werden ausgewechselt, falls Störung nicht vor Ort behoben werden kann
- Täglich rund um die Uhr besetzte Leitstelle und Entstörungsdienst bzw. Rufbereitschaft
- Reaktionszeit: Verkehrssteuerung ist grundsätzlich innerhalb von ca. 20 Minuten vor Ort
- Reaktionszeit: Technische Fachkräfte sind innerhalb von ca. 30 Minuten vor Ort
- Schienenersatzverkehr oder Ersatzfahrzeug werden schnellstmöglich gestellt
- Einrichtung von Ersatzhaltstellen
- Eigenes Personal, Expertise und Equipment zum Bergen von Straßenbahnen und Bussen, regelmäßige Schulung (ca. alle 3 Monate)
- Auswechslung von Straßenbahnen mit Flachstellen an Radreifen zur unverzüglichen Abstellung von vermeidbaren Geräuschemissionen

#### Ziel bis 2023:

- Implementierung neuer Leitstellensoftware zur schnelleren Bearbeitung von Störungen und einfacherer Handhabung dispositiver Maßnahmen

### 3.5.3 Beschwerdemanagement

- Bearbeitung von Beschwerden über ein Beschwerdemanagementsystem: Vorgabe ist die Bearbeitung der Fälle innerhalb von sieben Tagen
- Anliegen können auch online (auch mobil) eingegeben werden
- Aufnahme von Beschwerden zudem über alle Kanäle der Mainzer Mobilität

- ▶ 10-Minuten-Garantie des RMV (Anspruch auf Erstattung des Fahrpreises bei Verspätungen von mehr als 10 Minuten)

### 3.5.4 Tariftreue

(1) Für Vergaben von öffentlichen Aufträgen über Dienstleistungen im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene gilt das Landestariftreuegesetz vom 1. Dezember 2010 (GVBl. S. 426ff.) in der jeweiligen Fassung.

(2) Während der Laufzeit von Konzessionen für Nahverkehrsleistungen im eigenwirtschaftlichen Verkehr ist die Unternehmerin oder der Unternehmer im Anwendungsbereich des Nahverkehrsplans verpflichtet, den Beschäftigten bei der Ausführung der Leistung mindestens das in Rheinland-Pfalz für diese Leistung in einem einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifvertrag vorgesehene Entgelt nach dem L TTG vom 1. Dezember 2010, zuletzt geändert durch das Zweite Landesgesetz zur Änderung des Landestariftreuegesetzes vom 8. März 2016 in Verbindung mit der Landesverordnung zur Durchführung des § 4 Abs. 4 des Landestariftreuegesetzes vom 4. Februar 2011 in den jeweils geltenden Fassungen nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und während der Ausführungszeit Änderungen nachzuvollziehen.

(3) Die Unternehmerin oder der Unternehmer wird bei der Beauftragung von Subunternehmen verpflichtet, für deren beschäftigtes Personal die gleichen vertraglichen Bedingungen nach Abs. 2 mit den Subunternehmen zu vereinbaren und auf die Einhaltung derselben zu achten.

(4) Es kann für Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr vorgegeben werden, von den Optionen des Artikels 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1) in der jeweils geltenden Fassung zum Schutz der Arbeitnehmer, die zuvor zur Erbringung der Dienste eingestellt wurden, Gebrauch zu machen, und dem von ihr ausgewählten Unternehmer aufzuerlegen, in Bezug auf diese Arbeitnehmer bestimmte Sozialstandards einzuhalten

## 4 Bilanzierung Ist-Zustand

### 4.1 Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes 2012-2017

Nr.	Beschreibung	Details	Empfehlung NVP 2012	Umsetzung im Zeitraum des NVP 2012
M1	Tangentialverbindung Variante 1	Durchgehende Verbindung von Gonsenheim über Bretzenheim und Hechtsheim nach Weisenau ohne Umweg über das Stadtzentrum.	Verbesserungen führen zu Mehrkosten, daher wird vertiefende Untersuchung empfohlen.	Die Maßnahme wurde teilweise umgesetzt mit dem Abschnitt Hechtsheim/Gewerbegebiet <> Heiligkreuzweg (zurzeit Linie 9). Eine vertiefende Gesamtuntersuchung der vorgeschlagenen Maßnahme erfolgte nicht, da weder die wirtschaftliche Lage noch die Baustellensituation (zunächst Arbeiten Mainzelbahn, jetzt Autobahnkreuz Mainz-Süd) die Einrichtung einer solchen Verbindung ermöglicht hätten. Dies wird in die aktuelle Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufgenommen.
	Tangentialverbindung Variante 2	Zweite Variante basierend auf 2 Linien mit Einsatz verschiedener Fahrzeuge (kleineres Fahrzeug für enge Straßen). Anschluss Laubenheim an Hechtsheim mit Verknüpfung der beiden Linien im Gewerbegebiet Hechtsheim.		Wie Variante 1
M2	Verlegung Linie 62 in Erzberger Straße	Ziel der Beschleunigung der Relation Gonsenheim – Altstadt (L2) und der Verbesserung der Erschließung der Nordseite der Gonsbacherassen (E1)	Die avisierten Ziele können durch die vorgeschlagene Maßnahme nur zum Teil erreicht werden, bei gleichzeitig deutlicher Angebotsverschlechterung in der Suderstraße. Die Maßnahme wird daher nicht zur Umsetzung empfohlen.	Wurde in der vorgeschlagenen Weise wie empfohlen nichtumgesetzt. Da bislang in der Mitte der Erzbergerstraße keine Haltestelle eingerichtet werden konnte, wurde auch das Angebot an Einzelfahrten zwischenzeitlich eingestellt. Das Defizit kann aber mit den aktuellen Takt- und Linienüberlegungen behoben werden.
M3	Veränderung Linienverlauf 61/ 63 in Lauben-	Stärkung der Querverbindung in Laubenheim, Minimierung der Trennungswirkung der Bahntrasse.	Wegen zu erwartender Mehrkosten im Betrieb (Umlauf, längere Fahrzeiten, Signaltechnik) wird Detailprüfung empfohlen.	Maßnahme wurde zunächst wirtschaftlich als nicht umsetzbar bewertet. Durch veränderte städtebauliche Entwicklungen wurde die Maßnahme nicht mehr weiter-

Nr.	Beschreibung	Details	Empfehlung NVP 2012	Umsetzung im Zeitraum des NVP 2012
	heim	Nachteile: Verlängerte Fahrzeiten und Umlaufzeiten (kritisch), Abbiegeproblem, Kosten		verfolgt, da sie den geänderten Anforderungen nicht mehr gerecht wird.
M4	Erschließung Zollhafen	Verlängerung der Straßenbahntrasse vom MVG Betriebshof um ca. 400m bis in das Zollhafengelände, Einbindung einer Straßenbahnlinie zum Zollhafen in das Straßenbahnnetz.		Maßnahme umgesetzt
M5	Verlängerung der Linie 45 zum Land-Landwehrweg	Ziel der Beschleunigung der Relation Oberstadt – Hartenberg/ Münchfeld: Linie 45 würde nicht mehr am Hauptbahnhof enden, sondern ab der Haltestelle Universität über Xaveriusweg, Untere Zahlbacher Straße, Zahlbacher Steig und der Haltestelle Pariser Tor zur Haltestelle Landwehrweg geführt. Bisher ist hierfür ein Umstieg an der Haltestelle Hauptbahnhof West notwendig.	Gleichzeitig werden eine Direktverbindung von der Universität zur Universitätsmedizin geschaffen und die Studierendenwohnheime entlang der Waldstraße angeschlossen.  Die Maßnahme wird zur versuchsweisen Umsetzung empfohlen.	In Folge der Sperrung der Schiersteiner Brücke und stark reduzierter Fahrgastzahlen auf dem verbliebenen Mainzer Ast der Linie 45 mussten die Betriebszeiten der Linie reduziert werden (nur noch an Vorlesungstagen). Eine Verlängerung der Linie in Richtung Oberstadt ist hiermit zurzeit nicht sinnvoll.
M6	Anbindung Möbel Martin an die Innenstadt	Seit der Eröffnung des Möbelhauses Möbel Martin im Wirtschaftspark Mainz-Süd im August 2012 betreibt die MVG bis 2013 einen Pendelverkehr zwischen der Haltestelle Mühl dreieck und Möbel Martin aufgrund der dadurch notwendig gewordenen Erschließung des Wirtschaftsparks Mainz-Süd. Für die darauffolgende Anbindung des Wirtschaftsparks Mainz-Süd und des Möbelhauses Möbel Martin ist mit dem Fahrplanwechsel 2013 eine halbstündige Di-	Durch die Einrichtung der Linie 76 wird eine durchgehende Verbindung zwischen der Mainzer Innenstadt und dem Gewerbegebiet Mainz-Süd hergestellt (...)Die Erschließung des Wirtschaftsparks Mainz-Süd erfordert eine angemessene Andienung, die sinnvollerweise durch eine Verbindung in die Innenstadt zu realisieren ist. Die Maßnahme wird daher zur Umsetzung empfohlen.	Maßnahme wurde umgesetzt. Aufgrund sehr geringer Fahrgastzahlen musste der Abschnitt Brezelbäckerei Ditsch <> Möbel Martin allerdings wieder eingestellt werden.

Nr.	Beschreibung	Details	Empfehlung NVP 2012	Umsetzung im Zeitraum des NVP 2012
		rektverbindung zwischen der Mainzer Innenstadt und Möbel Martin durch Linie 76 vorgesehen (...).		
	Umstieg am Pariser Tor	Die Schwachstellenanalyse hat gezeigt, dass vor allem Relationen zwischen Lerchenberg/ Marienborn/ Teile von Bretzenheim und Hechtsheim/ Weisenau von Mängeln hinsichtlich Umsteigehäufigkeit (PU1) und Luftliniengeschwindigkeit (L12, L13, L15) betroffen sind. Für viele dieser Relationen stellt die Haltestelle Pariser Tor einen wichtigen Umsteigepunkt dar. Die derzeitige Umsteigesituation (lange Wege, teilweise nicht barrierefrei) wird dieser Rolle jedoch nicht gerecht. (...)		Situation am Umsteigepunkt Pariser Tor weiterhin verbesserungsbedürftig.
	B+R / MeinRad	Darüber hinaus kommt dem weiteren Ausbau von Verknüpfungen mit anderen Verkehrsträgern, vor allem dem Fahrrad zunehmend Bedeutung zu, also der Umsetzung des vorgeschlagenen Bike&Ride-Konzeptes (und dem weiteren Ausbau des „MeinRad“-Mietradkonzeptes).		Das MVGmeinRad-System ist stetig in Fortentwicklung befindlich

Tabelle 21: Maßnahmen NVP 2012-2017

## 4.2 Abweichungsanalyse Ist-Zustand und Anforderungsprofil

Auf Grundlage der Anforderungen zur Erschließungswirkung, Bedienungshäufigkeit, Umsteigenotwendigkeit und Beförderungszeit von Bus und Straßenbahn, werden Analysen durchgeführt, inwieweit sie im Status quo (Fahrplanstand 2017) eingehalten sind.

## 4.2.1 Schwachstellenanalyse Erschließung

Bei der Schwachstellenanalyse zum NVP 2012-2017 wurde eine Reihe von Erschließungslücken festgestellt. Ein Teil davon wurde als nicht behebbar oder nachrangig bewertet. Kleinere Erschließungslücken bestehen entsprechend weiter und sollen hier nicht erneut aufgenommen werden. Unter den Möglichkeiten der Behebung sind bereits Hinweise auf Maßnahmen aus dem Zielliniennetz aufgenommen. Nähere Erläuterungen hierzu finden sich in Kapitel 5 „Maßnahmenkonzept“.

Folgende Erschließungslücken bestehen im Status quo und sind nicht als nachrangig zu bewerten:

Erschließungslücke	NVP 2012-2017	Möglichkeiten der Behebung
Tangentialverbindung Variante 1 (Maßnahme M1)	Durchgehende Verbindung von Gonsenheim über Bretzenheim und Hechtsheim nach Weisenau ohne Umweg über das Stadtzentrum.	Die empfohlene Maßnahme wird im Zielliniennetz des NVP2018-23 mit Ausnahme der Verlängerung Hechtsheim – Weisenau mit der Linie 47 aufgenommen.
Bereich westliche Gonsbacherassen, Federgrasweg, Sandflora und Vereinsgelände TSV Schott	Maßnahme Linienumleitung durch Erzberger Straße – noch nicht umgesetzt	Im Zuge der Zielliniennetzplanung wird vorgesehen, die Linie 71 durch die Erzberger Straße zu führen
Südlicher Teil des Hechtsheimer Ortskernes zwischen den Endhaltestellen der Straßenbahn Bürgerhaus (Linie 50/53) und Am Schinnergraben (Linie 52)	Die Erschließungslücke wurde als nachrangig eingestuft.	Aufgrund der sehr guten Bedienung durch die Straßenbahnen am Rand der Lücken ist eine Busbedienung hier schwierig umzusetzen. Langfristig sollten hier ggf. alternative Möglichkeiten innovativer Mobilität geprüft werden. Hier ist ein Prüfauftrag im Zuge der Umsetzung in den NVP zu übernehmen.
Erschließungslücke Generaloberst-Beck-Straße: Hier besteht eine hohe Bevölkerungsdichte im Geschosswohnungsbau sowie die Martinusschule Oberstadt.	Wegen der Straßenführung wurde die Erschließung als nicht umsetzbar eingestuft.	Die Erschließungslücke wird weiterhin bestehen bleiben. Allerdings werden die bestehenden Haltestellen Berliner Straße und Kurmainz-Kaserne mit der Straßenbahn bedient, daher sind etwas weitere Wege verkraftbar. Bei der Betrachtung von Szenarien zur Weiterentwicklung des Straßenbahnnetzes sollte diese Erschließungslücke Berücksichtigung finden.
Erschließungslücke im Bereich des Großberghanges. Die Lücke ist derzeit nicht groß, allerdings besteht in Zukunft die Notwendigkeit, das Wohnquartier Hechtsheimer Höhe (He 130) zu erschließen.	-	Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung des gesamten Bereichs durch die Linie 63 zu verstärken. Die genaue Lage von Haltestellen und der Umsetzungshorizont ist festzulegen, wenn die Bauungsstruktur im Baugebiet He 130 feststeht.
Ebenso besteht mittelfristig eine nachrangige Lücke im Bereich des	-	Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung des gesamten

Erschließungslücke	NVP 2012-2017	Möglichkeiten der Behebung
Heiligkreuz-Viertels. Eine verstärkte Erschließung ist notwendig, wenn das neue Wohngebiet Heiligkreuz-Viertel gebaut wird.		Bereichs durch die Linie 65 in HVZ und NVZ im 15-Minuten-Takt vorzunehmen. Die genaue Lage von Haltestellen und der Umsetzungshorizont sind festzulegen, wenn die oben genannte Bebauungsstruktur feststeht.
Der Wirtschaftspark Mainz-Hechtsheim ist heute nur durch die Haltestellen Barcelona-Allee und Messe-Ost in der Ludwig-Erhard-Straße erschlossen. Zu einigen Gebäuden entstehen dadurch Zugangswege von über 1000m	-	Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung durch eine Stichfahrt der Linie 64 in das Gebiet hinein im 30-Minuten-Takt sicherzustellen.

Tabelle 22: Erschließungslücken

#### 4.2.2 Schwachstellenanalyse Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit

Die Untersuchung der relationsbezogenen Anforderungen Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit ergab, dass sich in einigen Bereichen der Stadt Mainz sich überlagernde Schwachstellen zeigen. Daher werden sie hier zusammenfassend dargestellt (Tabelle 23), es bestehen nur hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit Mängel.

Relation	Schwachstelle Status quo	Möglichkeiten der Behebung
Ebersheim - Innenstadt	Insbesondere im Zeitraum zwischen 9:00 und 12:00 Uhr ist die Bedienungshäufigkeit zu niedrig, da die Linie 67 nicht fährt.	Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, in der HVZ neue dicht getaktete Direktverbindung zum Höfchen (Linie 66) zu schaffen und außerhalb der HVZ einen Umstieg am Mühl Dreieck einzuhalten. Die Linie 66 wird in HVZ und NVZ bis Ebersheim im 15 Minuten-Takt verkehren. Die Linie 67 verkehrt in der HVZ zusätzlich im 30-Minuten-Takt durchgehend zum Hauptbahnhof,
Layenhof – Finthen - Innenstadt	Bedienungshäufigkeit durch Linie 56 niedrig.	Im Zielliniennetz ist eine Harmonisierung des Fahrtenangebotes auf einen gleichmäßigen 30 Minuten-Takt in der HVZ vorgesehen. Dies ist angesichts der geringen Bevölkerungszahl angemessen.
Mombacher Straße - Innenstadt	Die Bedienungshäufigkeit ist entlang der Mombacher Straße zu gering.	Im Zielliniennetz ist eine dichtere Bedienung der Mombacher Straße im Verbund der Linien 69 und 620

Relation	Schwachstelle Status quo	Möglichkeiten der Behebung
		vorgesehen. Die Umsetzung der Linie 620 erfolgt im Zuge der Umsetzung des NVP LK Mainz-Bingen. Ab diesem Zeitpunkt ergänzt die Linie 620 die in HVZ und NVZ im 30 Minuten-Takt verkehrende Linie 60 auf einen 15 Minuten-Takt. Zur Beschleunigung der Verbindung soll in beiden Fahrrichtungen die Osteinunterführung auf dem kurzen Weg für den ÖV passierbar hergestellt werden
Laubenheim-West Bereich Hans-Zöller-Straße	Die Bedienungshäufigkeit ist im Südwesten von Laubenheim zu gering	Im Zielliniennetz ist eine der Nachfrage angemessene Bedienung mit einem 30-Minuten-Takt vorgesehen. Dies bedeutet zwar in der Summe eine Fahrt weniger pro Stunde, allerdings sind die Fahrten nun sauber vertaktet, bisher kamen Fahrten oft direkt nacheinander.
Weisenau Großberg	Die Bedienungshäufigkeit der Linie 65 ist knapp unterhalb der Anforderungen.	Im Zielliniennetz wird der Großberg insgesamt besser durch zusätzliche Haltestellen erschlossen. Linie 60 und 65 erschließen beide durchgängig im 30-Minuten-Takt.

Tabelle 23: Mängel in der Bedienungshäufigkeit

Für die Beförderungszeit (Fahrzeit einschließlich Umsteigezeit) wurden alle Vorgaben eingehalten. Hierbei wurde die Erreichbarkeit der genannten Ziele (Kapitel 3.1.6) von allen Haltestellen aus im Verkehrsmodell geprüft. In der Abbildung 11 wird eine Beispielauswertung dargestellt.

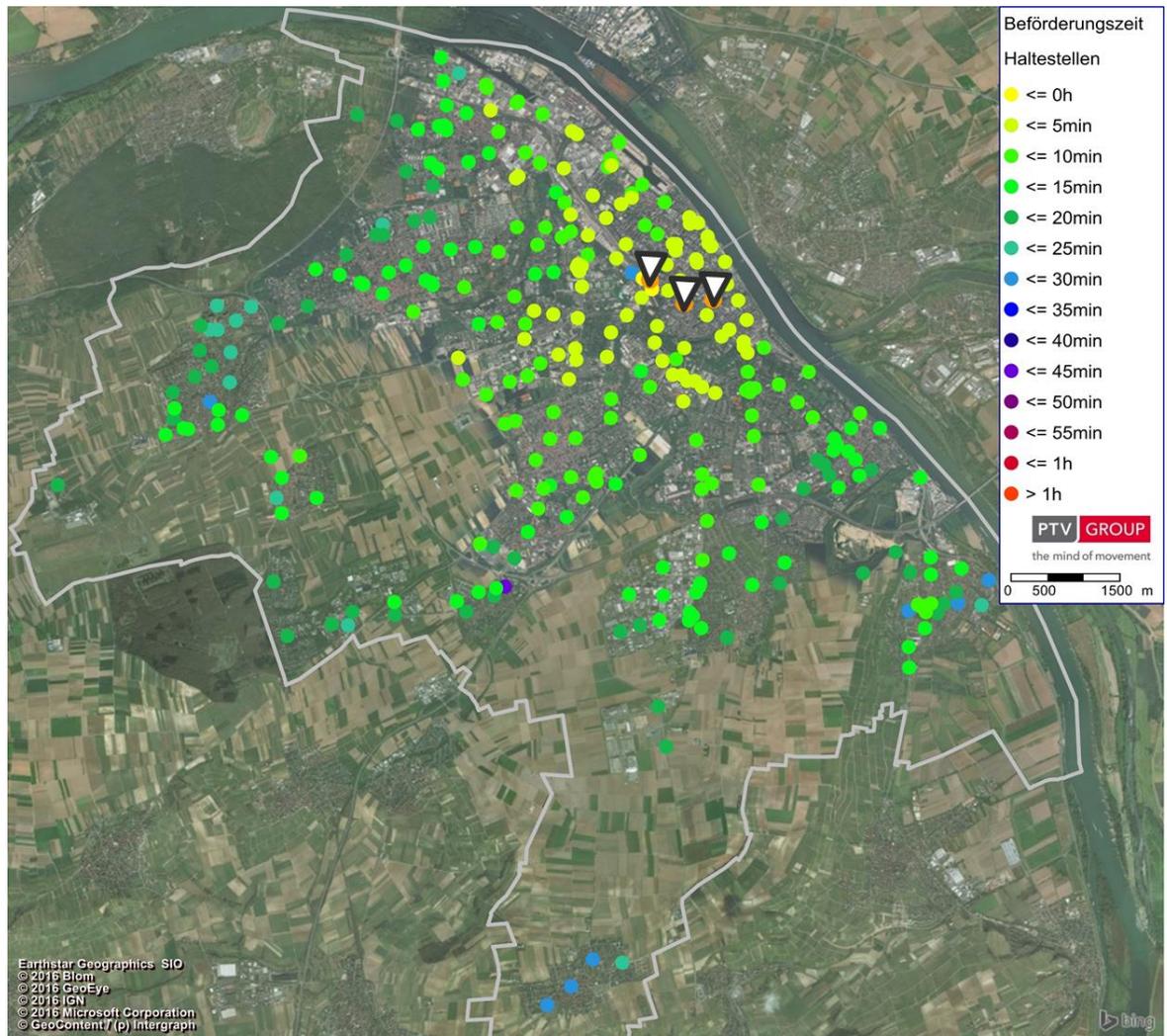


Abbildung 11: Beispielauswertung Beförderungszeit

## 5 Maßnahmenkonzept

### 5.1 Ziele des Maßnahmenkonzepts

Im Zuge dieses Nahverkehrsplans werden Veränderungen im Busnetz der Stadt Mainz vorgenommen, die über das Beheben kleiner örtlich begrenzter Schwachstellen hinausgehen. Das historisch gewachsene Netz hat im Laufe der Zeit eine Reihe von Anpassungen erfahren, die letztlich teilweise zu einer differenzierten Linienstruktur und unterschiedlichen und damit schwer merkbaren Taktfamilien geführt haben.

Ziel des nun geplanten Netzes ist eine hohe Transparenz, um den Zugang für alle Zielgruppen zu erleichtern. Davon abweichende Ausnahmen sind nur in betrieblich oder verkehrlich zwingenden Fällen vorgesehen und entsprechend zu begründen.

Kurze und möglichst beschleunigte Wege in die Stadt und mehr an die Nachfrageströme angepasste Direktfahrten sollen den ÖPNV attraktiver machen. Darüber hinaus wurden aber auch Tangentialverbindungen (beispielsweise zwischen den Ortsbezirken außerhalb der Innenstadt oder Kernstadt) auf ihre Nachfragepotentiale hin geprüft und teilweise auch vorgesehen.

Die Straßenbahn ist nach wie vor das Rückgrat des Mainzer ÖPNV. Sie verkehrt weitgehend auf eigenem Bahnkörper, dort ist sie unabhängig von den Verkehrsstörungen des MIV. Die Bahnen haben deutlich höhere Beförderungskapazitäten als die Busse und sind vor Ort emissionsfrei. Auf diesen Strecken ist paralleler Busverkehr weitestgehend zu vermeiden.

Wichtigste Neuerung des Konzepts ist die Einführung einer klaren Taktfamilie, die auf den SPNV und die Netze der angrenzenden Landkreise abgestimmt ist. Somit ist werktags tagsüber durch unterschiedlich dicht getaktete Linien und Linienüberlagerungen folgendes Taktschema vorgesehen:

- Mindestens alle 7,5 Minuten auf den schnellen Hauptachsen (d.h. abwechselnd alle 7 oder 8 Minuten)
- Mindestens alle 15 Minuten in die Stadtteile
- Mindestens alle 30 Minuten in die Stadtteilquartiere
- Mindestens alle 30 Minuten auf den Tangentialachsen

Außerdem wurde geprüft, inwieweit auf einzelnen Relationen Mobilitätsbedürfnisse existieren, die mit einem herkömmlichen Nahverkehrsangebot aus wirtschaftlichen oder baulichen Gründen nicht abgedeckt werden können. Hierfür wurden Alternativen geprüft.

Um die Kosten für die Allgemeinheit möglichst gering zu halten, wurde darauf geachtet, dass die Anpassungen gegenüber dem heutigen Zustand kostenneutral sind, das heißt, dass keine höheren Defizite als im Status quo entstehen. Dabei wurde auf

die geeigneten Fahrzeuggrößen geachtet, damit der Fuhrpark wirtschaftlich bleibt und das Personal entsprechend optimiert eingesetzt werden kann.

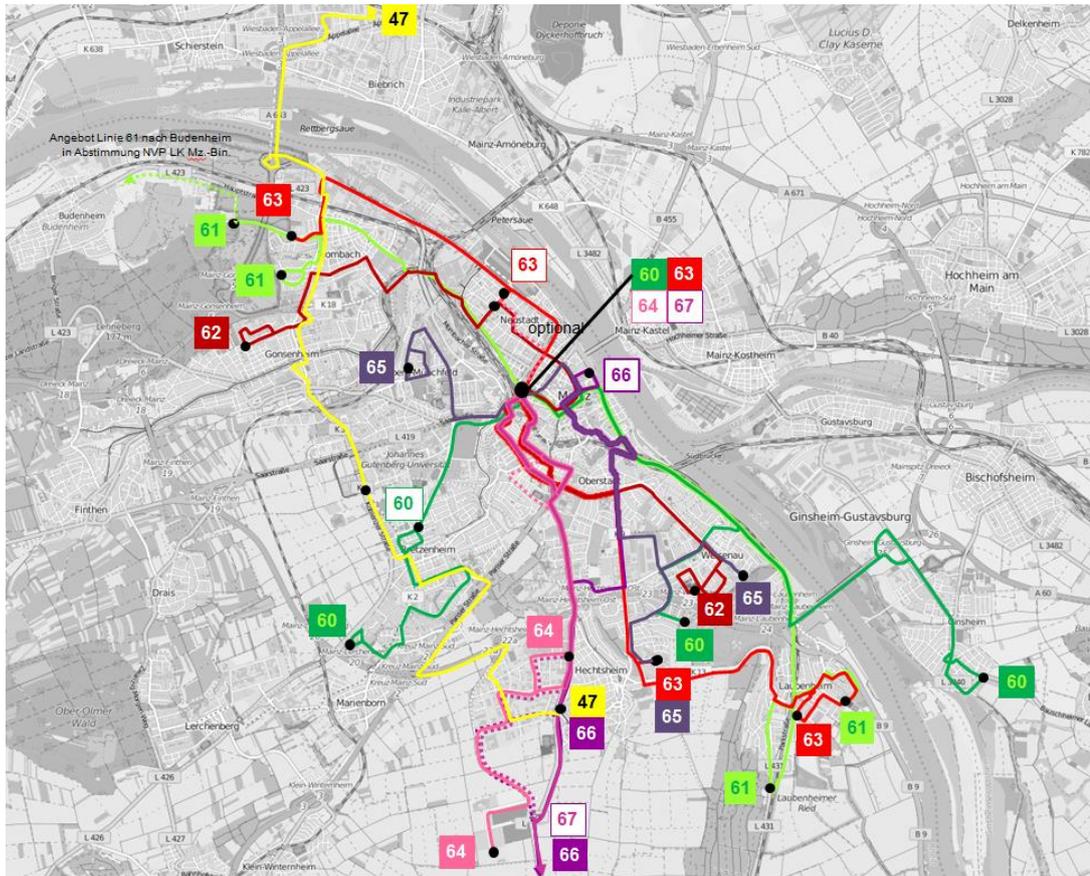
Für die Nachtverkehrszeiten wird durch ein adaptiertes Nachliniennetz die Versorgung aller Stadtteile mindestens im Stundentakt während der Betriebszeiten nach Kapitel 3.1.5 mit Bussen und Bahnen sichergestellt. Das Nachtnetz orientiert sich im Wesentlichen an dem des Fahrplans 2018.

Hinsichtlich des Straßenbahnnetzes sind im Zielliniennetz keine Veränderungen vorgesehen. Lediglich die Linie 59 wird entsprechend der städtebaulichen Entwicklung Zollhafen sukzessive zu einer regulären Tageslinie ausgebaut. Weitere Prüfungen zu Straßenbahnerweiterungen sind hinsichtlich ihrer Umsetzung in der Laufzeit des Nahverkehrsplans nicht relevant.

Im Folgenden ist ein Überblick über die Linien dargestellt. Einzellinienpläne finden sich im Anhang xxx

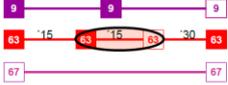
### **5.1.1 Angebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ)**

Liniennetzgrafiken für das HVZ-NVZ-Netz finden sich in Abbildung 12, Abbildung 13 und Abbildung 14.



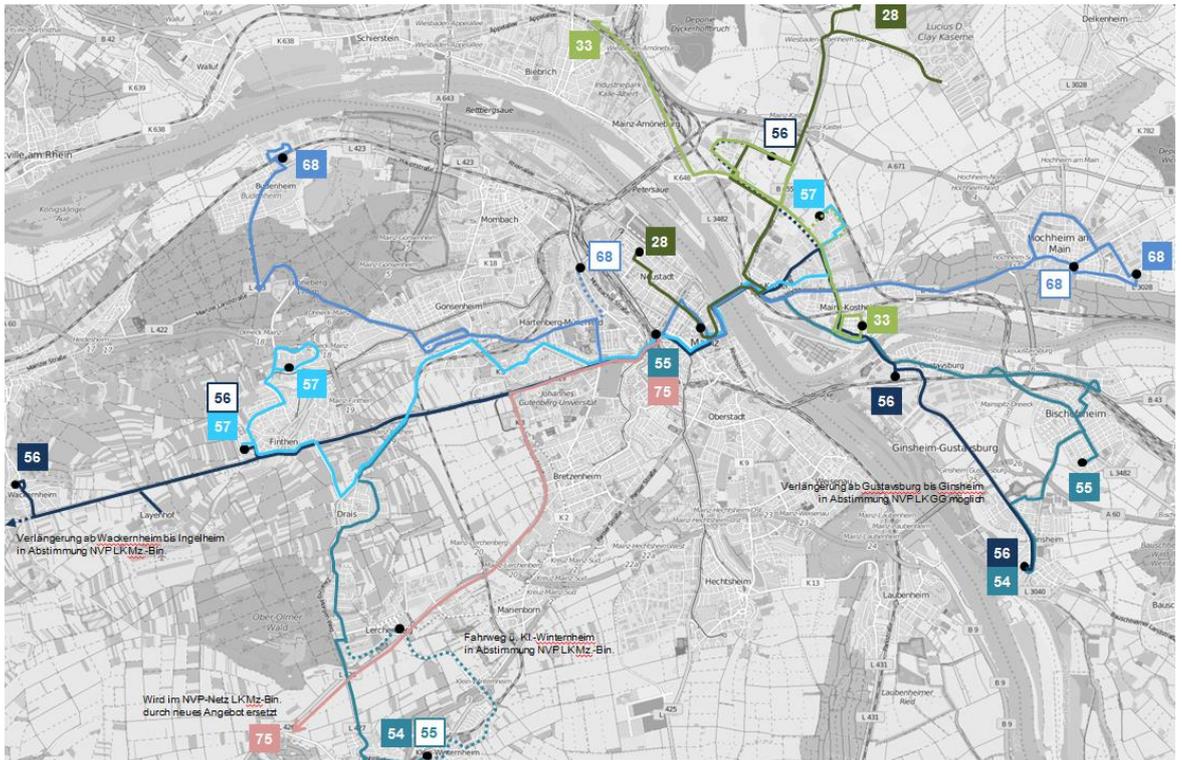
## HVZ / NVZ-Netz

- NVZ-Angebot**  
 Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten  

- HVZ-Angebot:**  
 Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das NVZ-Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte
  - Bedienung über den NVZ-Endpunkt hinaus
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
  - Bedienung nur in der HVZ

Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 12: HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz



### HVZ / NVZ-Netz

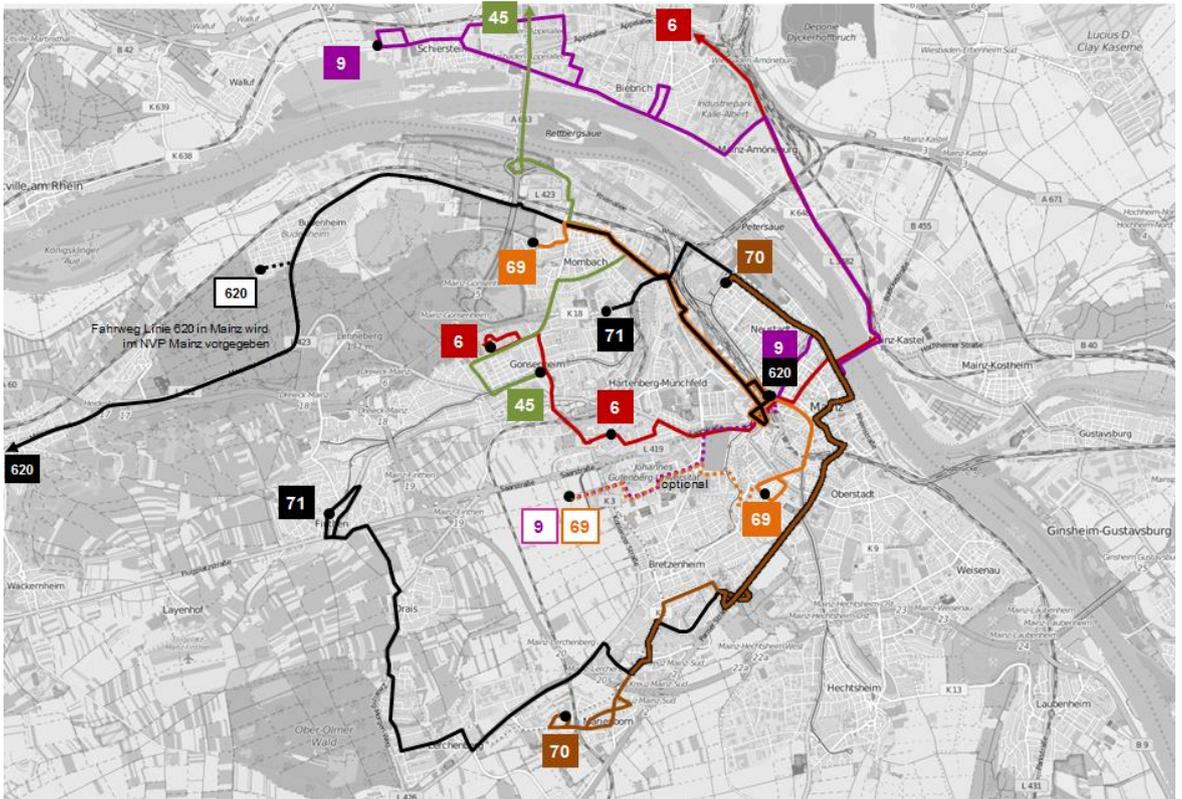
- NVZ-Angebot  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten


  
- HVZ-Angebot:  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das NVZ-Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte

  - Bedienung über den NVZ-Endpunkt hinaus 
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt 
  - Bedienung nur in der HVZ 

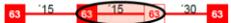
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 13: HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz



### HVZ / NVZ-Netz

- NVZ-Angebot  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten  

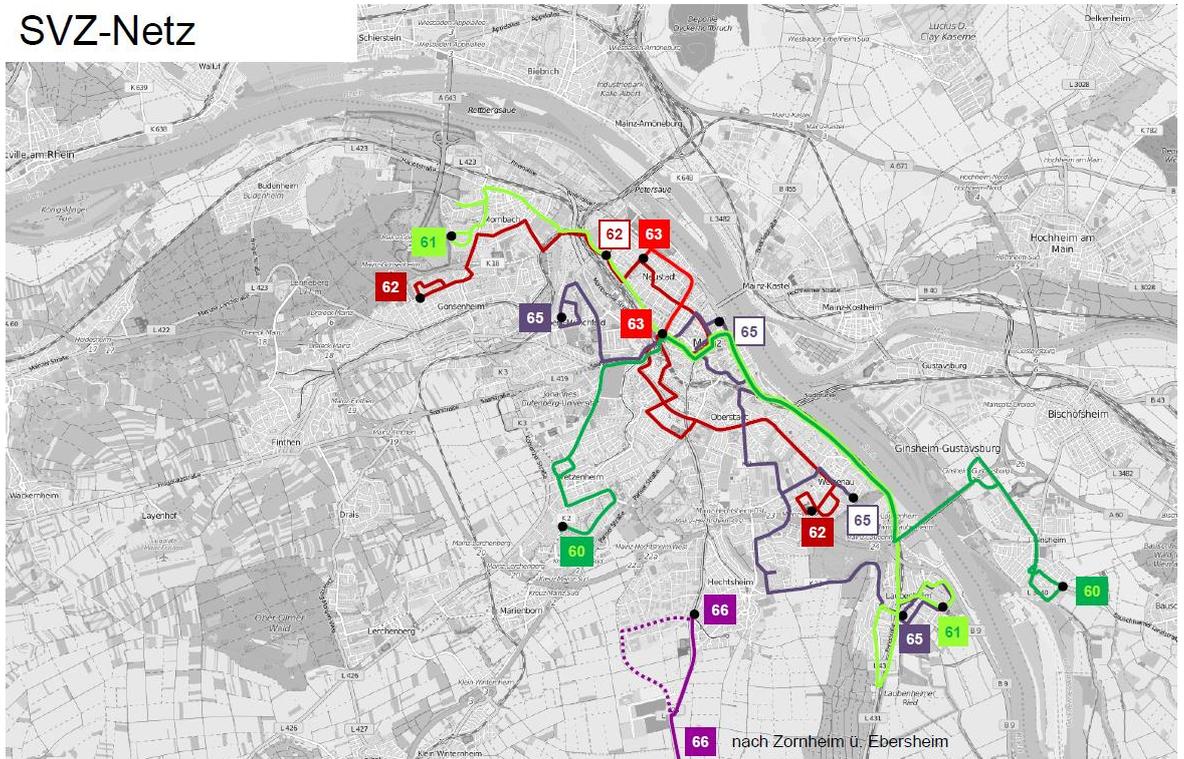
  
- HVZ-Angebot:  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das NVZ-Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte
  - Bedienung über den NVZ-Endpunkt hinaus 
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt 
  - Bedienung nur in der HVZ 

Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 14: HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-West-Netz

## 5.1.2 Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ)

### SVZ-Netz



### SVZ - Netz

- **SVZ1 - Angebot**  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten
- **SVZ2 - Angebot:**  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das SVZ1 - Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte
  - Bedienung über den SVZ1-Endpunkt hinaus
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
  - Verkehr nur in SVZ2

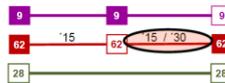
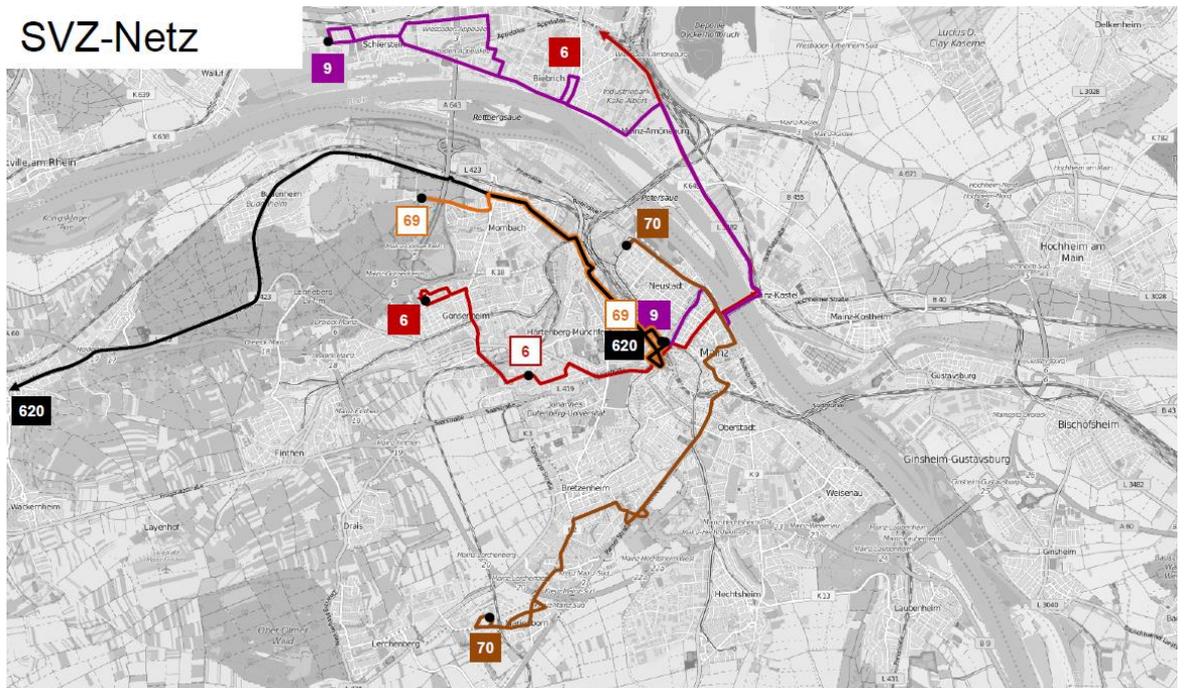


Abbildung 15: SVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz

## SVZ-Netz



## SVZ - Netz

- SVZ1 - Angebot  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten
- SVZ2 - Angebot:  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das SVZ1 - Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkten
  - Bedienung über den SVZ1-Endpunkt hinaus
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
  - Verkehr nur in SVZ2

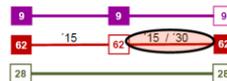
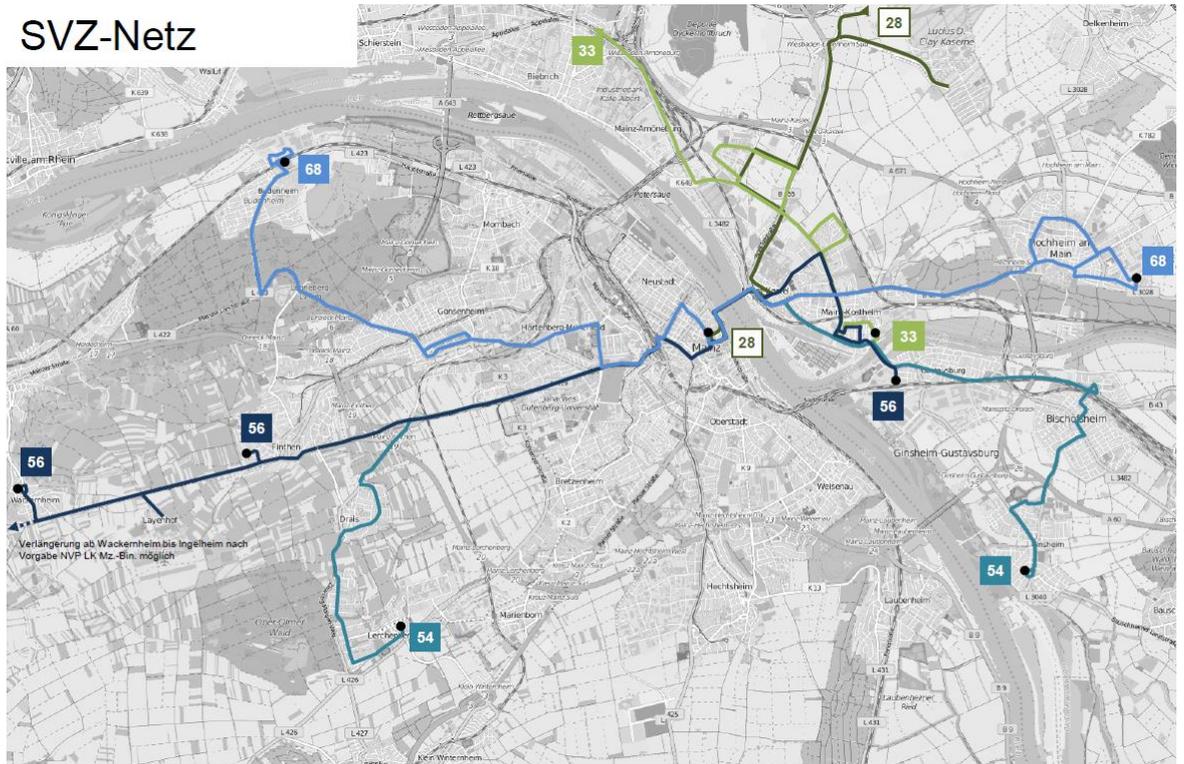


Abbildung 16: SVZ Maßnahmenkonzept Nord-West-Netz

## SVZ-Netz



## SVZ - Netz

- **SVZ1 - Angebot**  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten
- **SVZ2 - Angebot:**  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das SVZ1 - Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte
  - Bedienung über den SVZ1-Endpunkt hinaus
  - Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
  - Verkehr nur in SVZ2



Abbildung 17: SVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz

## 5.2 Wirkungen der Maßnahmen in den Ortsbezirken

Die Maßnahmen werden im Folgenden bezogen auf die einzelnen Stadtteile beschrieben. Dargestellt werden die Verbesserungen, die dort vorgenommen wurden, wo möglichst viele Fahrgäste davon profitieren. Außerdem werden Veränderungen gegenüber heute dargestellt, die in Folge der Verbesserungen entstehen. Damit verbundene Reduzierungen wurden so weit wie möglich begrenzt. Allerdings sind sie im Sinne einer wirtschaftlichen Bedienung und mit dem Ziel, das Defizit nicht zu ver-

größern, unumgänglich. Sie wurden nachfrageangepasst vorgenommen, um möglichst wenige Fahrgäste zu beeinträchtigen.

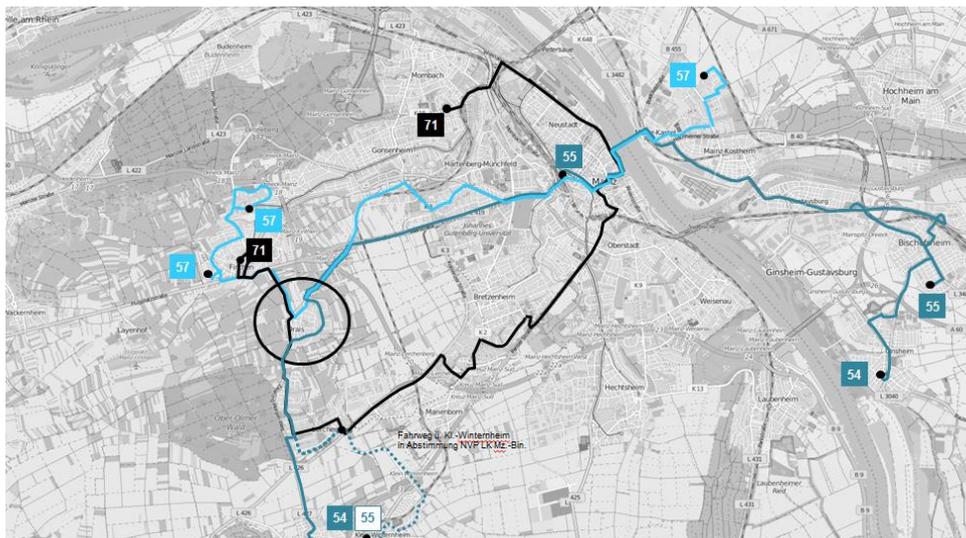
## **Bretzenheim**

- ▶ **Verbesserungen:**
  - ▶ Linie 60 verkehrt an der zwischen Hauptbahnhof und Draiser Straße in der HVZ alle 15 Minuten
  - ▶ Linie 47 als neue Tangentialverbindung von Hechtsheim über Bretzenheim, Hartenberg-Münchfeld, Gonsenheim, Mombach nach Wiesbaden (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
- ▶ **Veränderungen:**
  - ▶ Linie 60 ab Rheingoldhalle/Rathaus weiter über Altstadt nach Weisenau und Ginsheim
  - ▶ Bedienung Linie 70 ganztägig im 30 Minuten-Takt mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten
  - ▶ Anpassung des Schülerverkehrs zur IGS an Taktanpassungen
- ▶ **Reduzierungen:**
  - ▶ Bedienung Linie 60 zwischen Draiser Straße und Gutenbergcenter ganztägig (zwischen 9:00 und 20:00 Uhr, den Öffnungszeiten des Gutenbergcenters) im 30 Minuten-Takt. Die bisherige Linie 57 bedient das Gutenbergcenter erst ab 10:00 Uhr, teilweise im 20-Minuten-Takt. Zwischen 6.00 und 9.00 Uhr verkehrt die Linie 60 bis Südring mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten.



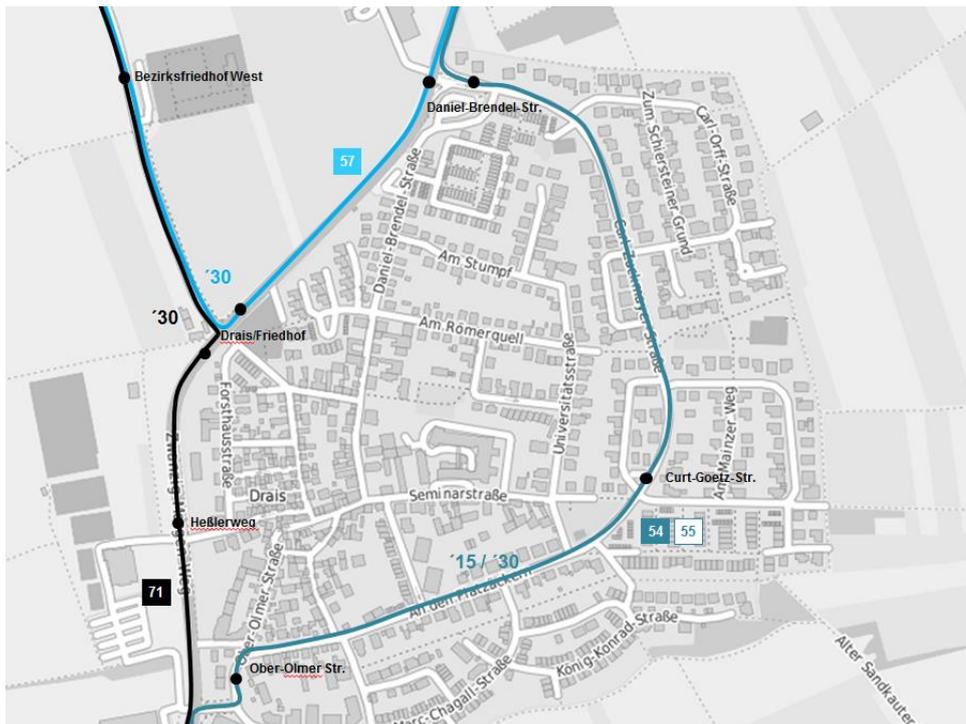
## Drais

- **Verbesserung:**
  - Neue Direktverbindung nach Gonsenheim und Hartenberg-Münchfeld im 30-Minuten-Takt durch Linie 57
  - Bedienung des Ortskerns in der HVZ im 15-Minuten-Takt durch Linien 54 und 55
  - Mehr Direktfahrbeziehungen nach Lerchenberg in HVZ (Linie 54, 55 und 71)
- **Veränderung:**
  - Geänderte Vertaktung zwischen Innenstadt und Daniel-Brendel-Straße
- **Reduzierung:**
  - Bedienung der Haltestelle Friedhof aus/in Richtung Hauptbahnhof ganztägig im 30-Minuten-Takt (Linie 57) mit verlängerter Fahrzeit wegen neuer Direktfahrziele in Gonsenheim und Hartenberg-Münchfeld



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 20: Maßnahmenkonzept Bedienung Drais

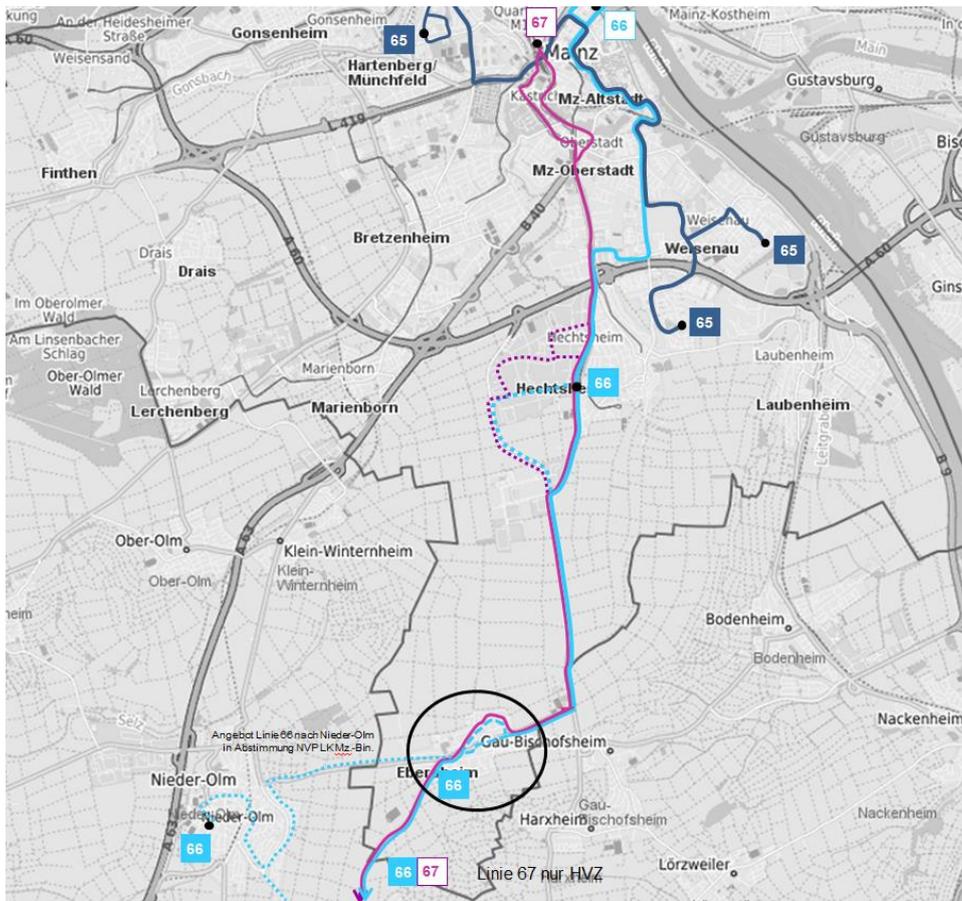


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 21: Maßnahmenkonzept Bedienung Drais Detail

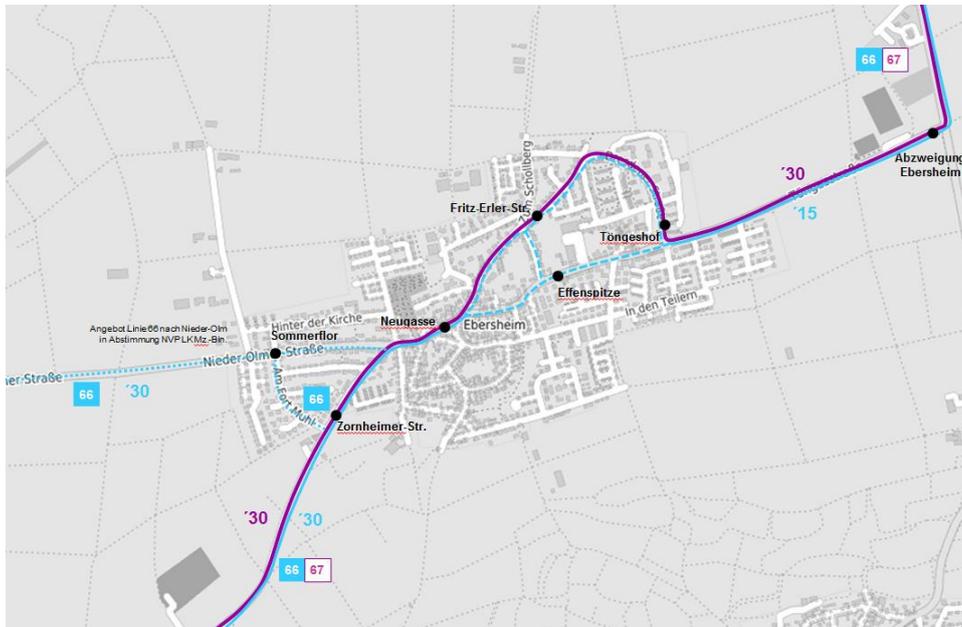
## Ebersheim

- Verbesserung:
  - In HVZ im 15-Minuten-Takt neue Direktverbindung über Hechtsheimer Straße (Schulstandorte) bis Bahnhof Römisches Theater und Höfchen (Linie 66).
  - In der HVZ besteht damit keine Umsteigenotwendigkeit mehr am Mühlendreieck.
  - In der NVZ besteht über die Linie 66 im 15-Minuten-Takt ab Ebersheim eine Verbindung zum Schillerplatz mit Umstieg am Mühlendreieck in die Straßenbahnlinie 50/53.
  - Die Linie 67 verkehrt in der HVZ zusätzlich im 30-Minuten-Takt durchgehend zum Hauptbahnhof.
  - Durch eine neue Haltestelle Effenspitze kann die Erschließung im Süden von Ebersheim verbessert werden.
  - Durch die Wendefahrt der in der NVZ verkürzten Fahrten bis Ebersheim alle 30 Minuten kann die Erschließung im Westen des Stadtteils über die neue Haltestelle Sommerflor verbessert werden. Perspektivisch sollen diese Fahrten im NVP des Landkreises nach Nieder-Olm verlängert werden.



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 22: Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim

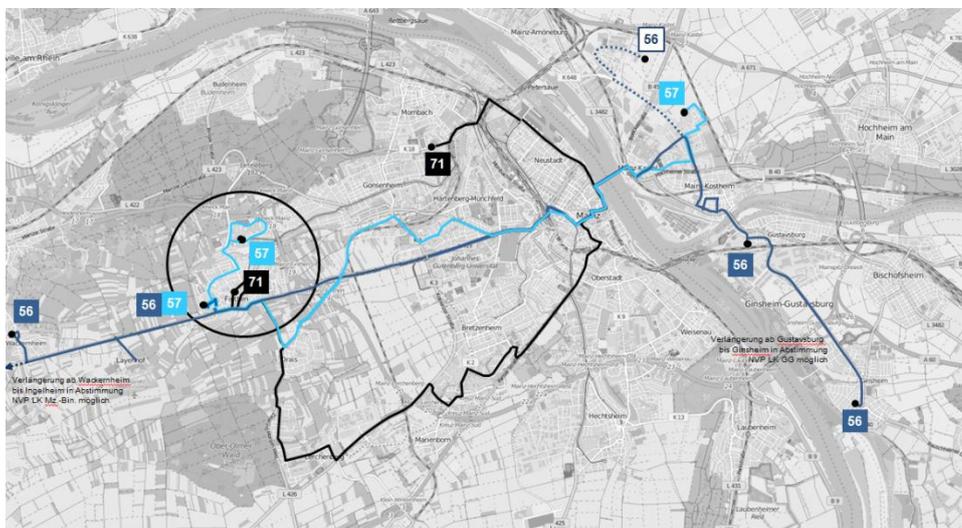


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 23: Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim Detail

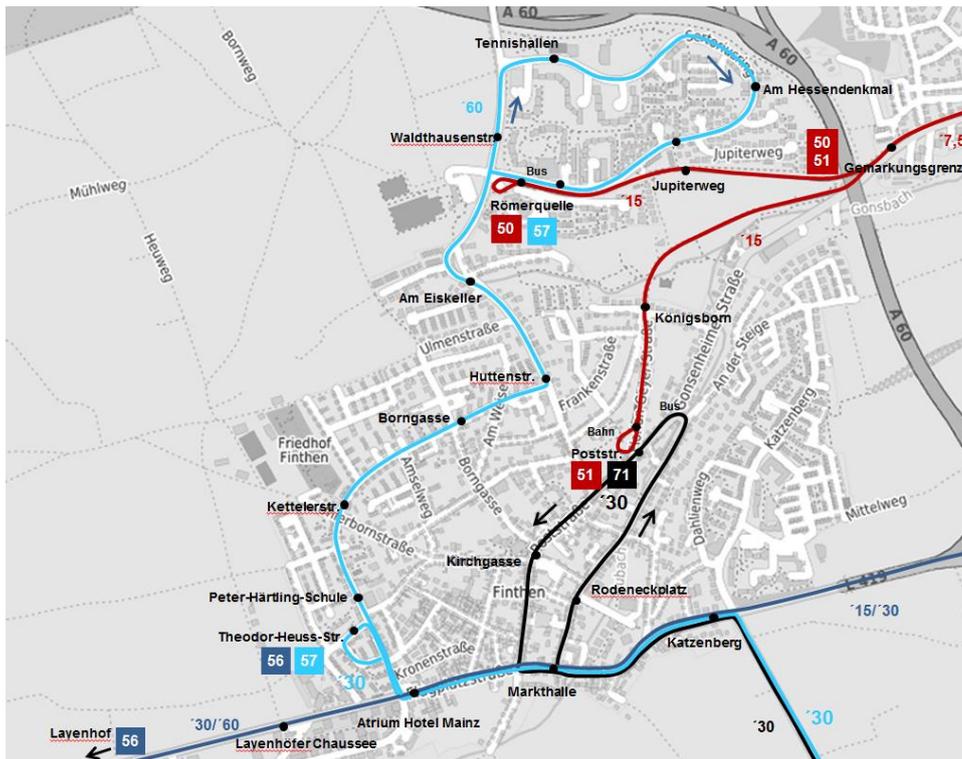
## Finthen

- **Verbesserung:**
  - In HVZ gleichmäßiger 30 Minuten-Takt der Buslinie 56 für Layenhof
  - Zusätzliche Direktverbindung nach Gonsenheim (Bahnhof) und Hartenberg-Münchfeld mit Linie 57 über Draais im 30-Minuten-Takt
- **Veränderung:**
  - Fahrtenanzahl je Stunde unverändert, jedoch eine Fahrt mehr auf der schnellen Verbindung mit der Linie 56 direkt über Saarstraße und eine Fahrt weniger auf der Verbindung mit der Linie 57 über Draais



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 24: Maßnahmenkonzept Finthen Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

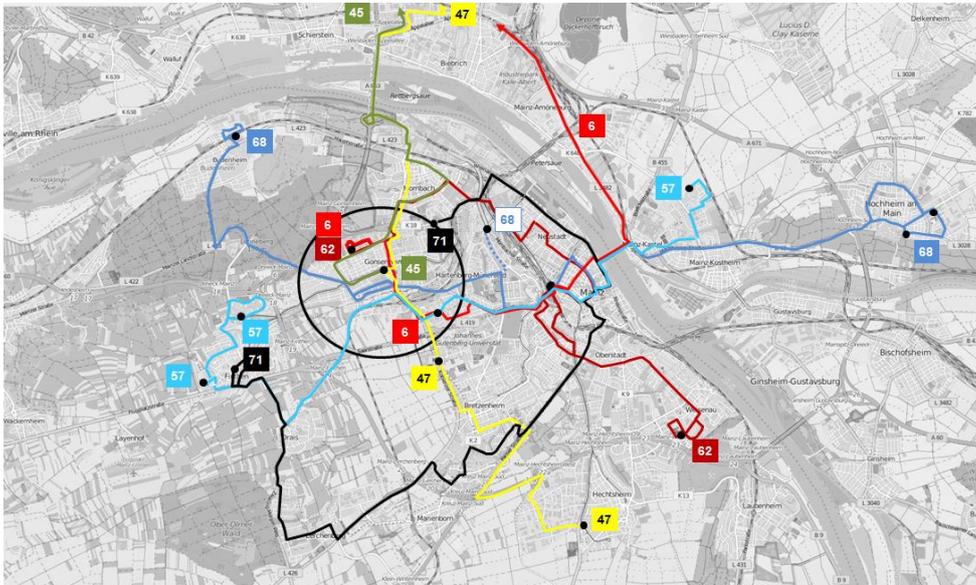
Abbildung 25: Maßnahmenkonzept Bedienung Finthen Detail

## Gonsenheim

- Verbesserung:
  - Linie 62 zum Wildpark über Neustadt – Mombach in HVZ / NVZ alle 15 Minuten (anstatt 20 bis 30 Minuten)
  - Erschließung des Gewerbegebiets am Gonsenheimer Bahnhof alle 30 Minuten. Bisher war das Gewerbegebiet nicht erschlossen.
  - Erschließung der Karlsbader Straße mit Linie 71 durch eine Haltestelle an deren Einmündung in die Erzberger Straße. Eine Halte- und Wendemöglichkeit im Bereich der TSV Schott Halle /Erzberger Straße ist festzulegen.
  - Linie 47 als neue Tangentialverbindung von Hechtsheim über Bretzenheim, Hartenberg-Münchfeld, Gonsenheim, Mombach nach Wiesbaden (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
  - Zusätzliche Haltestelle „Am Sägewerk“ auf der Koblenzer Straße
  - Linie 45 verkehrt als Linie zur Binnenerschließung in Gonsenheim Breite Straße – Kapellenstraße – Am Sportfeld nach Mombach und weiter nach Wiesbaden (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
  - Führung der Linie 68 über Hartenberg mit Wiedereinrichtung der Direktverbindung zu SWR und Berufsschulzentrum

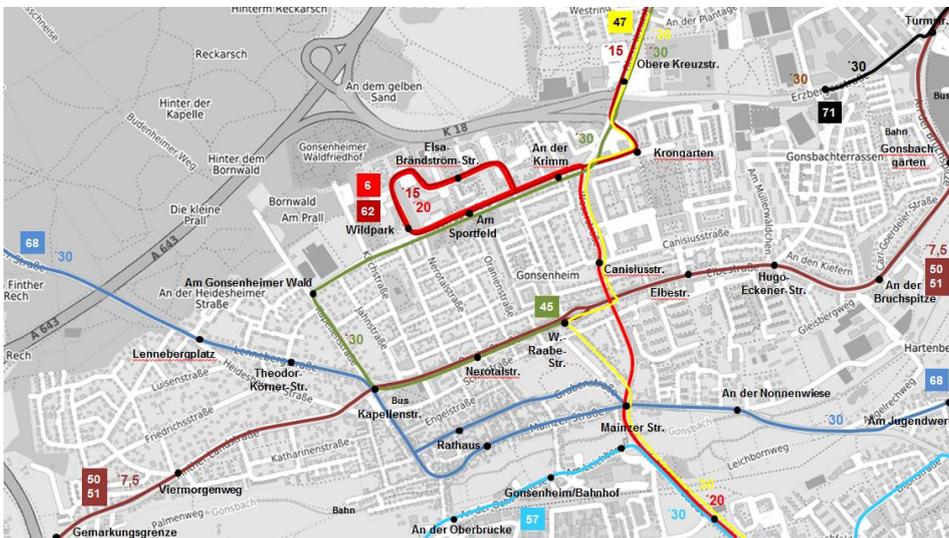
➤ Veränderung:

- Bis zur Öffnung der BABA643 Auffahrt Mainz-Mombach auf die und von der Schiersteiner Brücke verkehren die Linie 45 und 47 nicht nach Wiesbaden. Die Linien werden auf der Mainzer Seite über alternative Verknüpfungen in das Liniennetz integriert.



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 26: Maßnahmenkonzept Gonsenheim Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 27: Maßnahmenkonzept Bedienung Gonsenheim Detail

## Hartenberg-Münchfeld

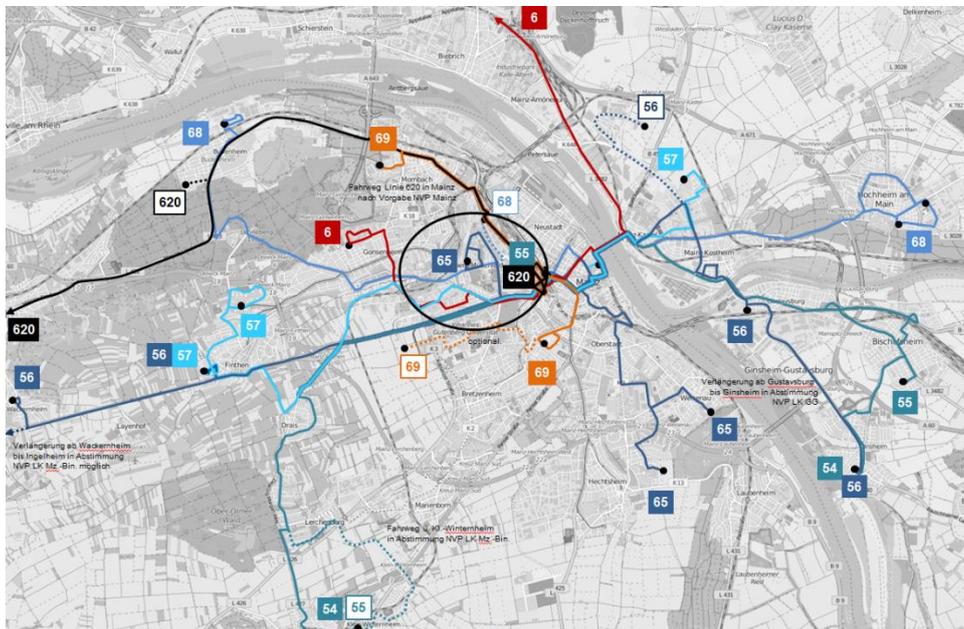
### Hartenberg

➤ Verbesserung:

- Wiederaufnahme der Direktverbindung über Hartenberg / SWR nach Gonsenheim (Linie 68)
- In HVZ 8 Fahrten pro Stunde zwischen Hauptbahnhof und SWR (Linien 65 und 68)
- Entlastung der Endstelle Ketteler-Kolleg durch bedarfsgerechte Reduzierung der Fahrten im Bereich Hartenbergpark auf einen 15 Minuten-Takt in HVZ/NVZ
- Erweitertes Angebot entlang der Mombacher Straße durch Verlängerung der Linie ab / bis HBF über Mombacher Straße nach Mombach.
- Direktverbindung Gonsenheimer Tor – Hbf. in der HVZ im 30-Minuten-Takt
- Reduzierung:
  - Verbindung Campus – SWR – Mombach – Wiesbaden (Linie 45 / Linie 78) mit Umstieg

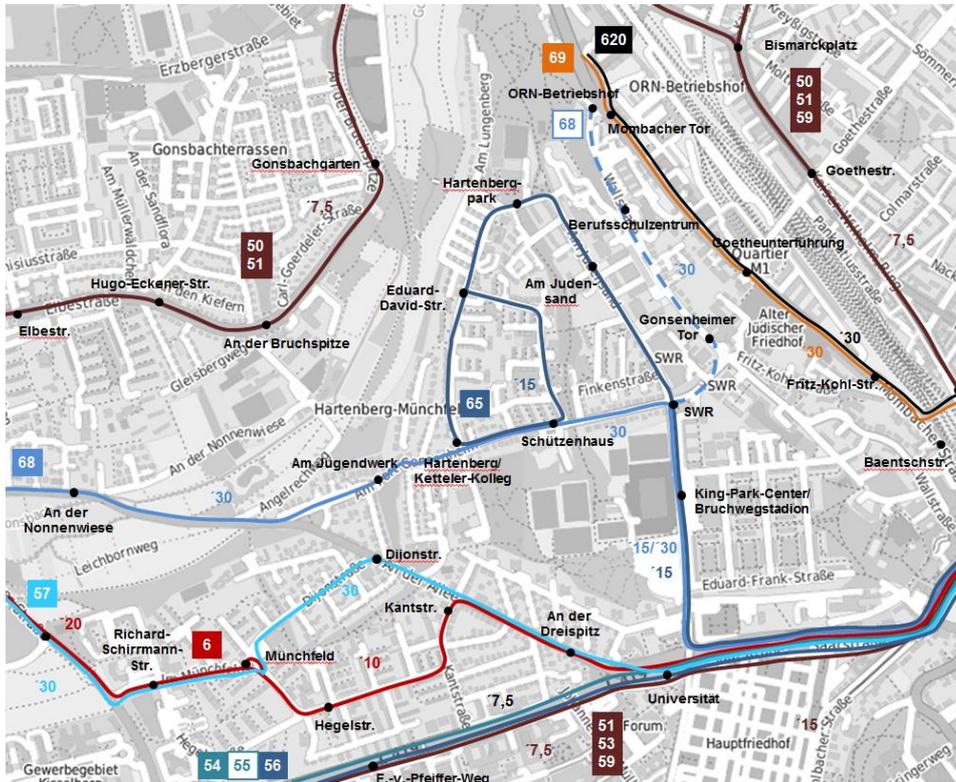
### Münchfeld

- Verbesserung:
  - Neue Direktverbindung aus dem Münchfeld über Dijonstraße zum Höfchen
  - Ausweitung des Fahrtenangebotes von/nach Gonsenheim Wildpark



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 28: Maßnahmenkonzept Hartenberg-Münchfeld Bedienung



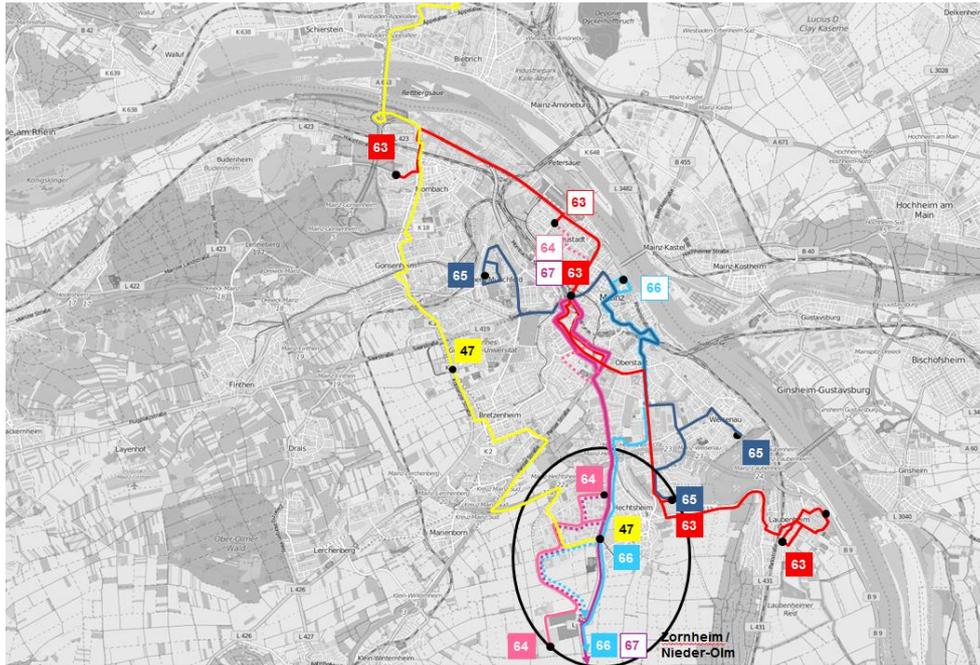
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 29: Maßnahmenkonzept Bedienung Hartenberg-Münchfeld Detail

## Hechtsheim

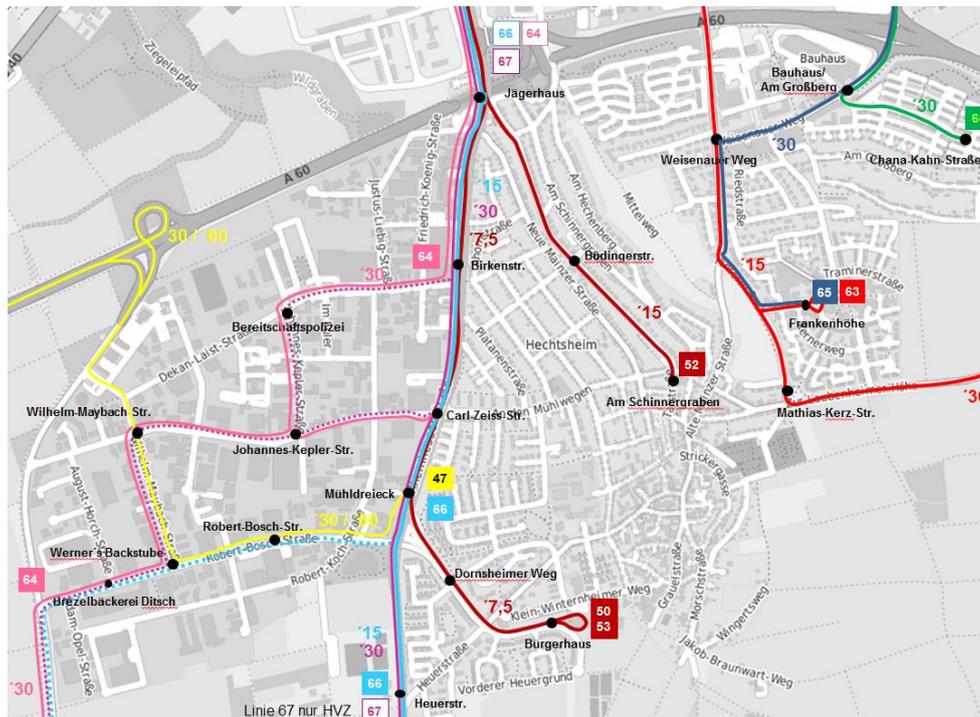
- Verbesserung:
  - Frankenhöhe:
    - deutliche Angebotserweiterung (mehr Linien und Fahrten)
    - neue Direktverbindungen zum katholischen Klinikum und zur Universitätsmedizin
  - Hechtsheim Gewerbegebiet:
    - Neue Querverbindung Hechtsheim Gewerbegebiet – Bretzenheim – Hartenberg-Münchfeld – Gonsenheim – Mombach nach Wiesbaden mit der Linie 47 (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
    - Schnelle Busverbindung vom Hauptbahnhof in die Gewerbegebiete in der HVZ mit den Linien 67 und 64 über Geschwister-Scholl-Straße. Linie 64 montags bis freitags ganztägig alle 30 Min. bis Messe. Linie 67 in der HVZ in Lastrichtung zusätzlich alle 30 Min. zum 15 Min. Takt verdichtet (ohne Gewerbegebiet Messe).

- Veränderung:
  - Fahrten der Linie 66 nur nachfrageorientiert durch Gewerbegebiet. Kompensation durch die Linien 47, 64 und 67
- Reduzierung:
  - Querverbindung über Emy-Röder-Straße entfällt am Vormittag
  - Fahrten nach Laubenheim ganztägig im 30-Minuten-Takt



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 30: Maßnahmenkonzept Hechtsheim Bedienung

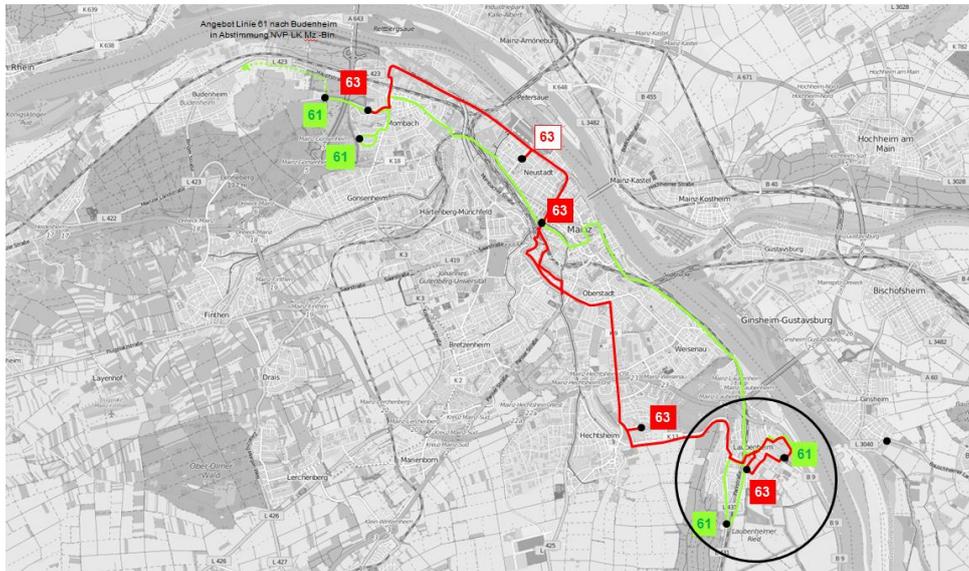


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 31: Maßnahmenkonzept Bedienung Hechtsheim Detail

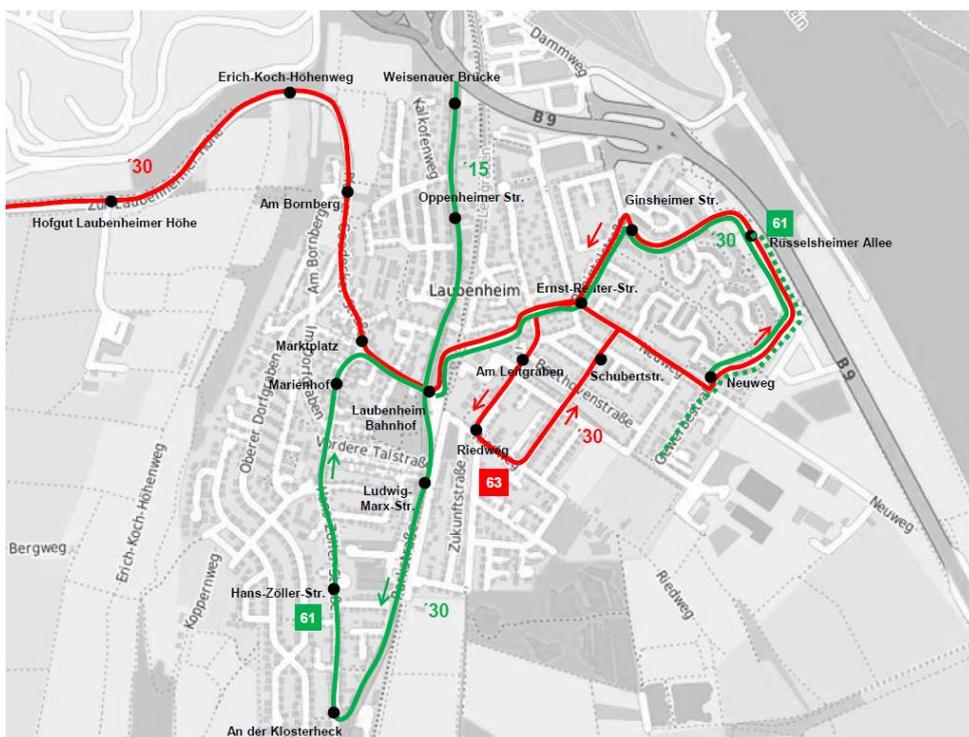
## Laubenheim

- Verbesserung:
  - Anbindung Ärztehaus nach Ost- und West-Laubenheim (Linie 61)
  - Stärkung der schnellen Achse über Wormser Straße mit einheitlichem Fahrweg bis Laubenheim/Bahnhof (15-Minuten-Takt) durch Linie 61
  - Mehr schnelle Fahrten Rathaus / Höfchen über Stadtpark mit Linie 61
  - Ganztägig gleichmäßige Taktung an allen Haltestellen mit einheitlichen Linienwegen
- Veränderung:
  - Verbindung zu Katholischem Klinikum Mainz (KKM) und Universitätsmedizin erfolgt über Frankenhöhe (Linie 63)
- Reduzierung:
  - Direktverbindungen über Hohlstraße (bisher Linie 63) und Zitadellenweg (bisher Linie 64) entfallen
  - In Summe weniger Abfahrten in HVZ, bei in Summe 3.300 Ein-/Aussteigern und schneller SPNV-Verbindung in Laubenheim pro Tag ist dies aber ausreichend



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 32: Maßnahmenkonzept Laubenheim Bedienung

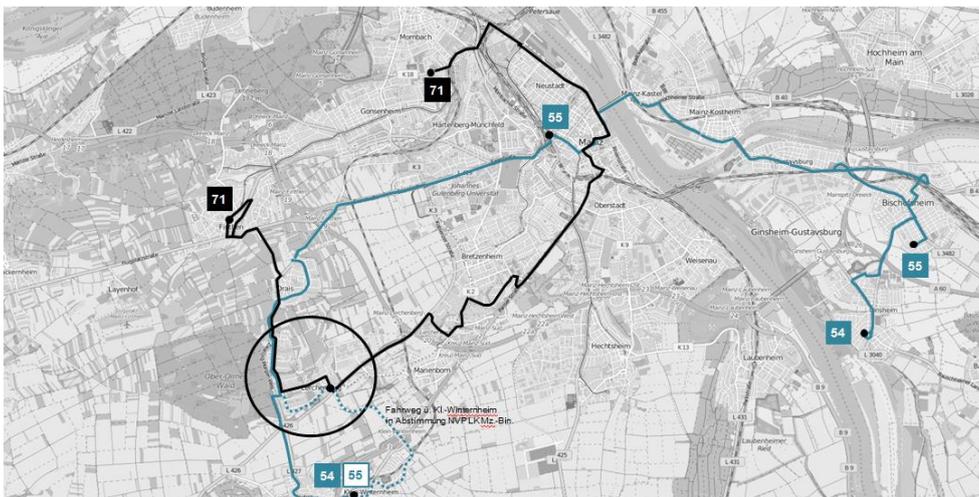


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 33: Maßnahmenkonzept Bedienung Laubenheim Detail

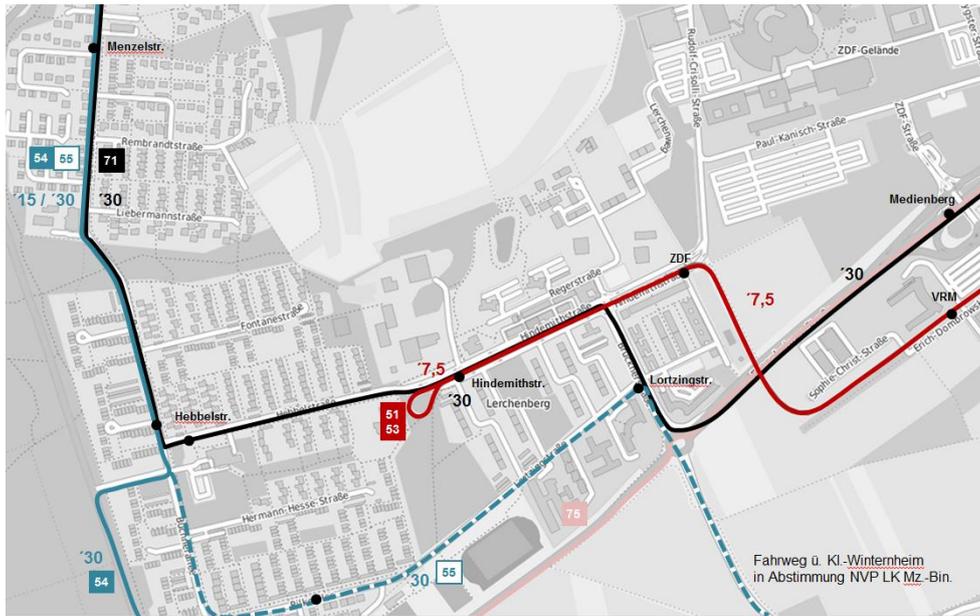
## Lerchenberg

- Verbesserung:
  - In HVZ 15-Min-Takt für Lerchenberg-Nord (Linien 54 und 55) und zusätzlich Linie 71 im 30-Minuten-Takt
  - Neue Erschließung der Rilkeallee in HVZ und Abend- und Wochenend-Verkehr (Linie 55 - Ast zur Haltestelle Lortzingstraße) als Option
  - Linie 55 in HVZ ab Lortzingstraße weiter nach Klein-Winternheim
- Veränderung:
  - Abend- und Wochenend-Verkehr über Rilkeallee
- Reduzierung:
  - Wegfall Linie 66 mit Verbindung Richtung Klein-Winternheim und Nieder-Olm (bis Kl.-Winternheim in HVZ durch Linie 55 ersetzt)



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 34: Maßnahmenkonzept Lerchenberg Bedienung

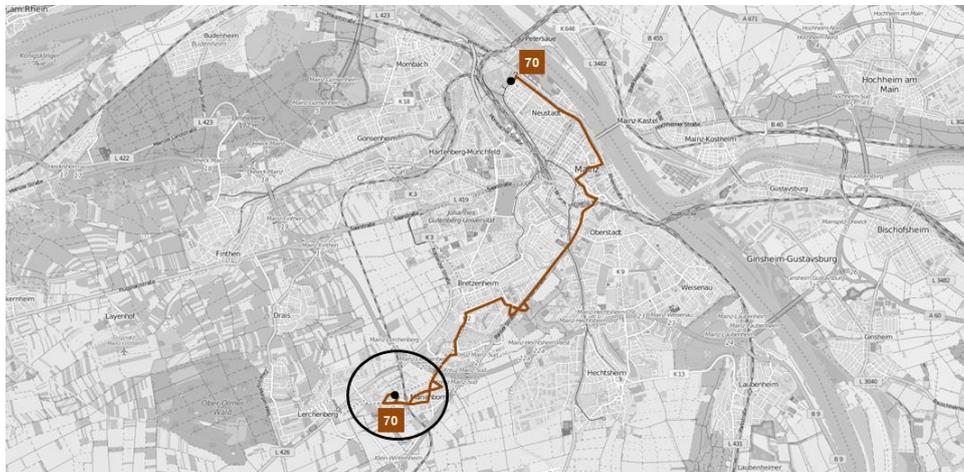


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 35: Maßnahmenkonzept Bedienung Lerchenberg Detail

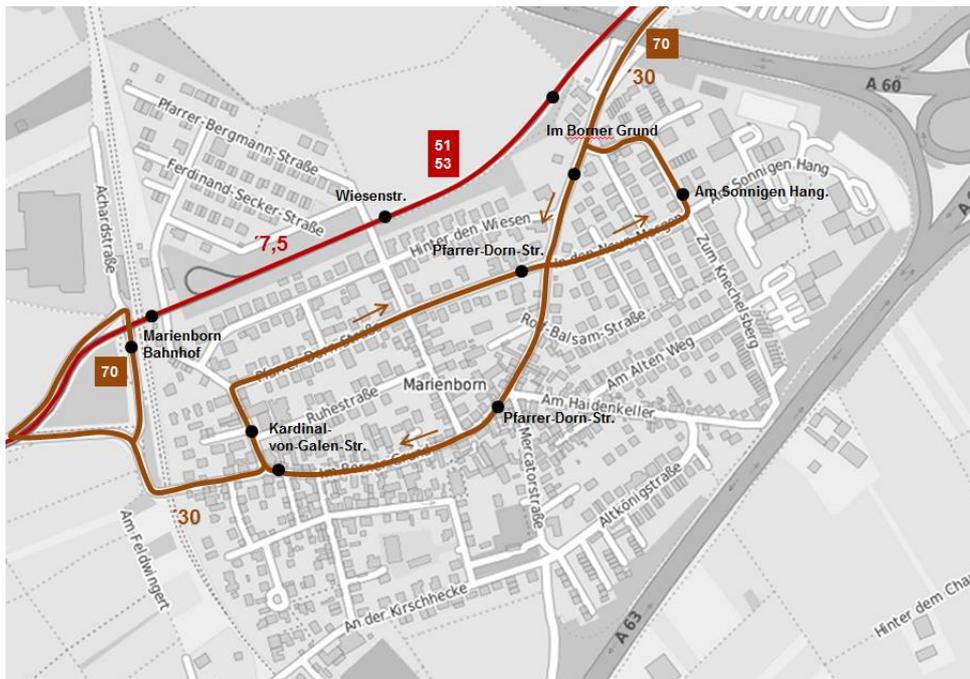
## Marienborn

Für Marienborn ändert sich gegenüber dem derzeitigen Angebot nichts Grundsätzliches.



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 36: Maßnahmenkonzept Marienborn Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

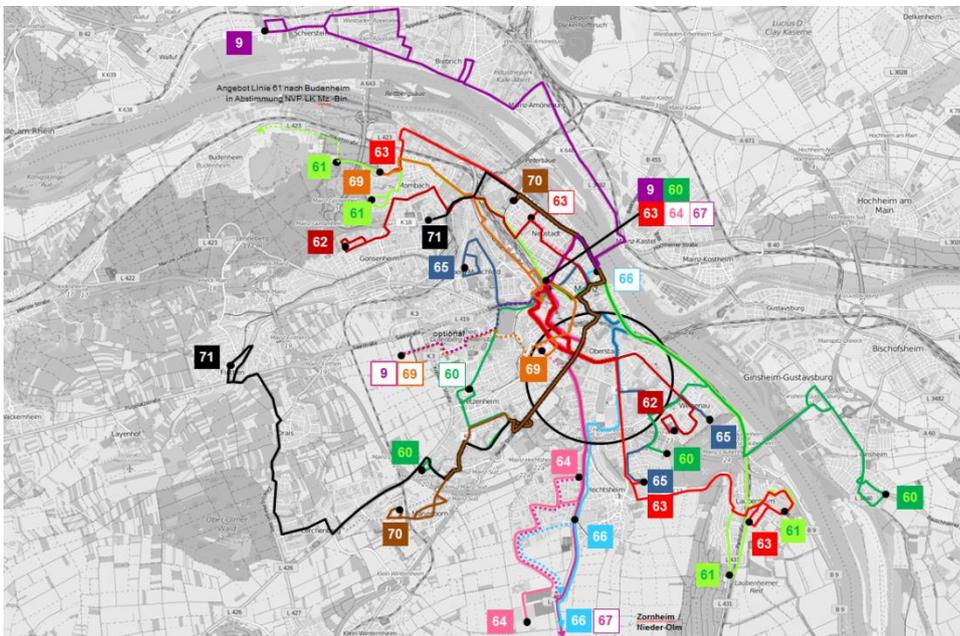
Abbildung 37: Maßnahmenkonzept Bedienung Marienborn Detail

## Mombach

- **Verbesserung:**
  - Hauptstraße Mombach: ganztägig sechs Stadtbusfahrten und 1-2 Fahrten der Linie 620 pro Stunde auf schnellem Weg zum Hauptbahnhof (abwechselnd über Kaiser-Wilhelm-Ring Linie 61 und Mombacher Straße Linie 69). Ab Umsetzung LVP Landkreis Mainz-Bingen sollen die Linie 69 und 620 zusammen im 15 Min.-Takt über Mombacher Straße verkehren.
  - Querverbindung von Rheinallee nach Mombach bleibt nach Fertigstellung Schiersteiner Brücke bestehen, neue Endstelle Am Lemmchen für die Linie 63
  - Neue Erschließung der Erzbergerstraße im 30-Minuten-Takt durch Linie 70 mit Verbindung über Nordbahnhof, Rheinallee zur Innenstadt
  - Mit der Linie 45 neue Binnenverkehrsbeziehung von Gonsenheim über Suderstraße – Hauptstraße – Mombacher Kreisel weiter nach Wiesbaden (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
  - Linie 47 als neue Tangentialverbindung von Hechtsheim über Bretzenheim, Hartenberg-Münchfeld, Gonsenheim, Mombach nach Wiesbaden (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach)
- **Reduzierung:**
  - Entlang der Suderstraße ganztägig regelmäßiger 15-Minuten-Takt (Linie 62). Im Status quo verkehren die Linien 62 und 63 im 20-bzw. 30-Minuten-Takt, das heißt die Fahrtenzahl pro Stunden verringert sich von 6 auf 4 Fahrten, die dafür regelmäßig und merkbar stattfinden. Zusätzlich verkehren nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach zwei Fahrten der Linie 45
  - An den Endhaltestellen Waldfriedhof und Am Polygon jeweils ganztägiger 30-Minuten-Takt, bisher verkehrten die Linien 60 und 61 in der HVZ im 20-Minuten-Takt
  - Verbindung von Mombach aus zum Berufsschulzentrum, zum SWR und zur Universität mit Umstieg
  - Bis zur Öffnung der BABA643 Auffahrt Mainz-Mombach auf die und von der Schiersteiner Brücke verkehren die Linie 45 und 47 nicht nach Wiesbaden. Die Linien werden auf der Mainzer Seite über alternative Verknüpfungen ist das Liniennetz integriert.

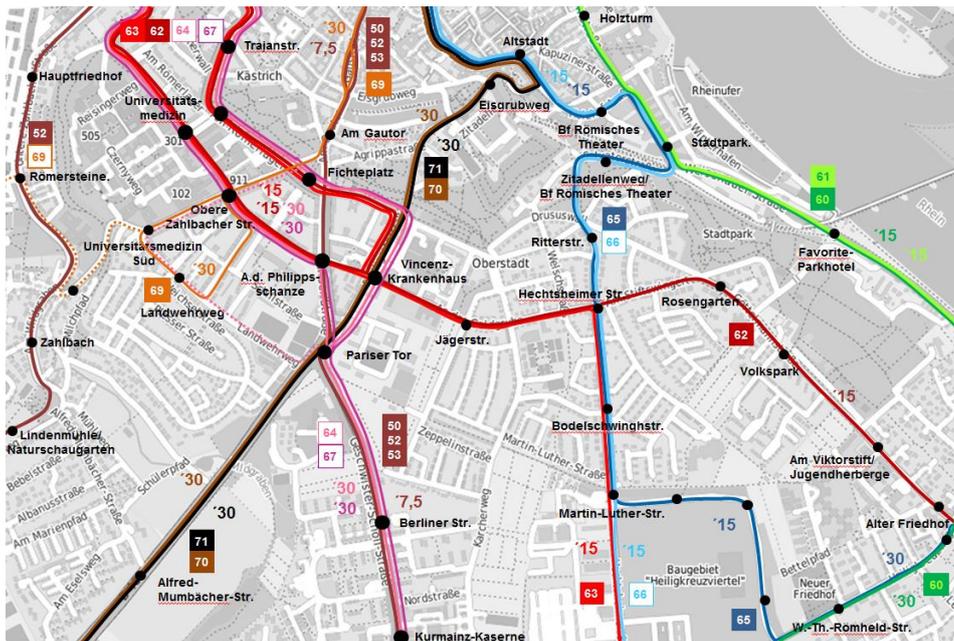


- Verbesserte Direktverbindung Hauptbahnhof über Universitätsmedizin, Hechtsheimer Straße zur Martin-Luther-Straße (Heilig-Kreuz-Viertel) – Frankenhöhe alle 15 Minuten (Linie 63)
- Ab/bis Landwehrweg / Universitätsmedizin Süd alle 30 Min-Takt zum Schillerplatz und Hauptbahnhof / HBF West (Linie 69), optional Verlängerung über Zahlbach zum Campus
- Stärkung des Umsteigehaltepunktes Hechtsheimer Straße mit Abfahrten etwa alle 7,5 Minuten in jede Fahrtrichtung (Richtung Rosengarten 15-Minuten-Takt)
- Optional zusätzliche Fahrten zwischen Uni-Campus und Hauptbahnhof (Linie 9)
- Reduzierung:
  - Ganztägiger 15-Minuten-Takt zwischen Am Rosengarten und Am Viktorstift, dort sind die heutigen Einsteigerzahlen aber im Vergleich zu dem sehr hohen Angebot gering.
  - Ganztägiger 15-Minuten-Takt zwischen Altstadt und Pariser Tor (Linien 70/71 mit jeweils 30-Minuten-Grundtakt). Im Status quo sind die Linien in der HVZ mit Einzelfahrten verdichtet,



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 40: Maßnahmenkonzept Oberstadt Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 41: Maßnahmenkonzept Bedienung Oberstadt Detail

## Weisenau

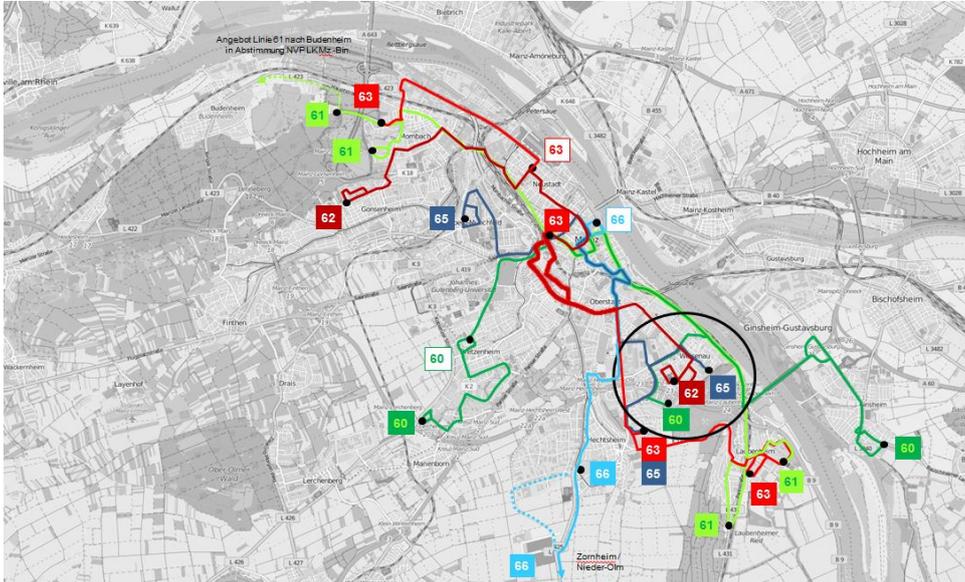
### ► Verbesserung:

- Mehr Fahrten auf der schnellen Achse über Wormser Straße (Linien 60/61)
- Neue schnelle Verbindung Weisenau Oberdorf – Stadtpark (⇒ Verbindung zum SPNV über Bf. Römisches Theater möglich) / Innenstadt über Hohlstraße (Linie 60)
- Neue Querverbindung Wormser Straße – Großberg über Hohlstraße (Linie 60) zur verbesserten Binnenerschließung des Stadtteils
- Linie 62 in Alt-Weisenau ganztägig alle 15 Minuten (Status quo: 20- oder 30-Minuten-Takt)
- Erschließung des Heiligkreuz-Viertels alle 15 Minuten durch Linie 65
- Erschließung des Baugebietes an der Chana-Kahn-Straße (Linie 60)
- Kürzerer Fahrweg Weisenau – Innenstadt der Linie 65 durch Heiligkreuzviertel

### ► Reduzierung:

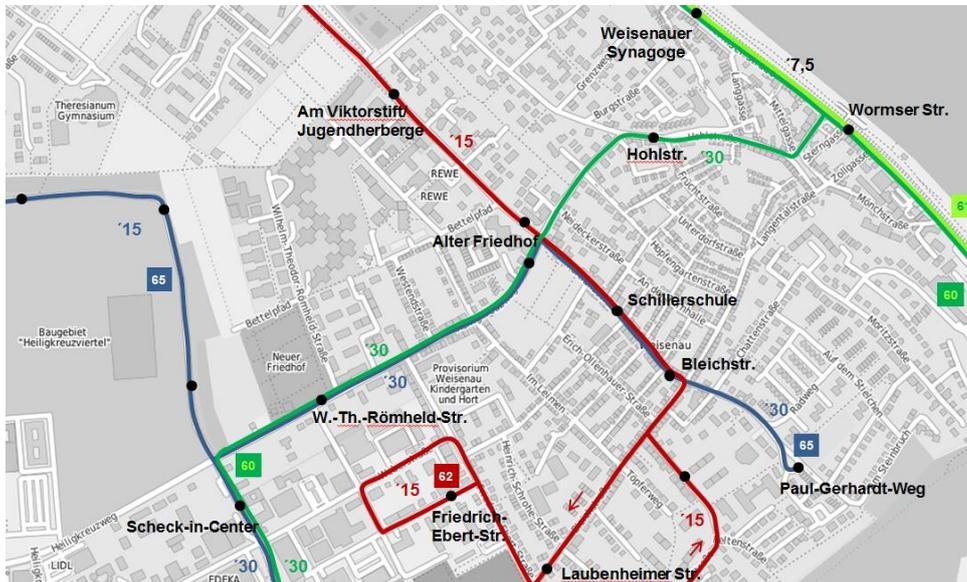
- Verbindung ab Oberdorf über Hohlstraße Richtung Laubenheim und ab Unterdorf über Hohlstraße Richtung Universitätsmedizin mit Umstieg
- Weniger Fahrten über Göttelmannstraße in HVZ (jedoch mindestens 15-Minuten-Takt)

- ▶ Paul-Gerhard-Weg ganztägig 30-Minuten-Takt (Linie 65), im Status quo in der HVZ 20-Minuten-Takt.



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 42: Maßnahmenkonzept Weisenau Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 43: Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau Detail

### 5.3 Umsetzungsplanung

Das Zielliniennetz soll in seiner Gesamtheit zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 umgesetzt werden. Die Realisierung von ergänzenden Maßnahmen wie zum

Beispiel On Demand Verkehre hängt von der Verfügbarkeit entsprechender Fahrzeuge bzw. entsprechender Konzepte sowie der Bewilligung von Förderanträgen im Rahmen des Green City Masterplans ab. Die Aufnahme eines Pilotprojekts wird unter der Voraussetzung geeigneter Rahmenbedingungen für Ende des Jahres 2020 angestrebt.

## **5.4 Investitions- und Finanzierungsplan**

### **5.4.1 Fahrtenangebot**

Das Fahrtenangebot soll auch weiterhin wie bisher ohne Zuschüsse aus dem städtischen Haushalt bestritten werden. Für die Finanzierung der Verkehrsdienstleistungen herangezogen werden können und sollen:

- Fahrgeldeinnahmen
- Erstattungen von Fahrgeldausfällen nach § 145 SGB XII
- Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG
- Ausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste vom Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen über den Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und die Verkehrsverbund Rhein-Nahe GmbH (RNN) sowie den betroffenen Gebietskörperschaften
- Ggf. Ausgleichszahlungen innerhalb des steuerlichen Querverbunds

### **5.4.2 Infrastruktur**

Vom Verkehrsunternehmen sind weiterhin alle Pflichtleistungen zu erbringen, die sich aus den einschlägigen Regelwerken und Verordnungen ergeben. Hierzu zählt u.a. die Bereitstellung von Haltestellenausstattung gem. BOKraft und BOStrab.

Die bauliche Ertüchtigung von Haltestellen in Bezug auf Barrierefreiheit obliegt weit überwiegend dem Straßenbaulastträger, d.h. in aller Regel der Stadt Mainz. Wie in Kap. 3.2.4 dargestellt, soll über den Geltungszeitraum der 3. Fortschreibung ein Finanzierungspaket von rund 4 Mio. € zur Erarbeitung von Planungen und der Umsetzung eines ersten Maßnahmenbündels bereitgestellt werden. Hierfür ist die Stellung eines Zuschussantrags beim Land Rheinland-Pfalz geplant. Die Stadt Mainz wird die Komplementärfinanzierung übernehmen. Je nach Förderhöhe ist hier mit einem Volumen von 1 bis 1,5 Mio. € Eigenanteil zu rechnen.

Über einen bereits bewilligten Haushaltsansatz von 500.000 € für das Jahr 2019 für Planungsleistungen, die i.d.R. nicht zuschussfähig sind, soll unter der Voraussetzung positiver Förderbescheide ab 2021 mit der Umsetzung von Maßnahmen begonnen werden.

## 5.5 Definition Verkehrsnetz - Linienbündelung Stadt Mainz

Für die gemeinsame Vergabe der Linien des Mainzer Stadtverkehrs ist eine begründete Definition als Bündelung der Linien zum Gesamtnetz mit Ausweisung der Vor- und Nachteile gegenüber einer Vergabe in mehreren Linienbündeln darzustellen. Dies wurde bereits in der ersten Fortschreibung des Nahverkehrsplanes 2006-2011 eingehend untersucht und in der zweiten Fortschreibung entsprechend fortgeführt.

Bei der Linienbündelung ist die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien sowie die Möglichkeit der integrierten Bedienung auch im Hinblick auf alle Aspekte des Fahrgastkomforts zu beachten. Diese ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt. Eine Bündelung in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren ist aus folgenden Gründen nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt.
- Die Mehrzahl der Linien erschließt den Verkehrsraum als Durchmesserlinien. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte mit einem gemeinsamen Streckontakt).
- Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte aufwändiger Koordination.

In städtischen Verkehrsräumen der Stadt Mainz, sind zum Zuschnitt von Linienbündeln neben räumlichen Kriterien vor allem auch betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien heranzuziehen, unter anderem gehören dazu

### Stadtstrukturelle Kriterien:

- Grenzen der Stadtteile,
- historisch gewachsene Orientierungen der Bevölkerung,
- Infrastruktureinrichtungen (z. B. Schulstandorte und Schuleinzugsbereiche),
- Verflechtungsbereiche wichtiger Einrichtungen.

### Verkehrliche Kriterien:

- Mobilitätsstrukturen und -verflechtungen im Stadtgebiet, über die Stadtgrenzen hinaus,
- Liniennetz- und Verknüpfungssystematik,
- ÖPNV-Nachfragestrukturen,
- verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien (Haupt-/ Zubringerlinien).

### Wirtschaftliche / betriebliche Kriterien:

- Wirtschaftlichkeit einzelner Linien,

- Betriebsplanerische Aspekte (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung).

**Unternehmensstrukturelle Kriterien:**

- Beachtung der vorhandenen Verkehrsunternehmensstrukturen im regionalen Verkehrsraum.

**Kriterien der integrierten Bedienung:**

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand,
- Kundenservice,
- Marketing,
- tarifpolitische Aspekte.

In Ergänzung zur 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2006 – 2011) erfolgte im Jahr 2006 eine Untersuchung zur Aufteilung des Stadtverkehrs Mainz in Linienbündel<sup>4</sup>. In die Konzeption der Bündelungsvarianten wurden alle zum Fahrplanstand 2006 vorhandenen ÖPNV-Linien des Stadtverkehrs Mainz, d.h. die von der MVG betriebenen Straßenbahn- und Buslinien einschließlich der in Kooperation mit der ESWE und ORN betriebenen Buslinien in Mainz, einbezogen. Auf Grundlage eines modellgestützten Verfahrens wurden drei Bündelungsvarianten konzipiert und im Vergleich zum Gesamtnetz (als ein „Bündel“) bewertet, wobei folgende Bewertungskriterien aus der modellhaften Betrachtung des Gesamtnetzes direkt quantifizierbar waren:

**Nutzensauswertung**

- Zahl der Umsteiger zwischen den Linien
- Anteil der Linien mit gemeinsamen Streckentakt
- Anteil gemeinsamer Endhaltestellen

**Betriebliche Auswertung**

- Betriebskosten
- Fahrzeugbedarf
- Leer-/ Standzeiten
- Leerkilometer

Im Ergebnis der Untersuchung zur Zusammenfassung städtischer Straßenbahn- und Buslinien von Mainz in mehrere Linienbündel (Teilnetze) konnte dargelegt werden, dass eine Teilung des Gesamtnetzes in mehrere Linienbündel aufgrund der stark ausgeprägten netzfunktionalen, verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Zusammengehörigkeit der Linien nicht sinnvoll ist und zudem eine integrierte Ver-

---

<sup>4</sup> Linienbündelungskonzept für die Stadt Mainz, PTV AG, Karlsruhe, 15. November 2006

kehrsbeförderung und einen einheitlichen Marktauftritt – wie beim Betrieb des Gesamtnetzes aus einer Hand machbar – erschweren wird.

Wie in der zweiten Fortschreibung des Nahverkehrsplans lässt sich die Empfehlung für den Betrieb des städtischen Gesamtnetzes Mainz (Bündel „Gesamtnetz“) aufgrund der grundsätzlich unveränderten Netzstruktur auf das heute und das zukünftig vorhandene städtische Straßenbahn- und Busliniennetz übertragen. Die für die Bewertung der Linienbündelung maßgeblichen Rahmenbedingungen und Verkehrsleistungen haben sich in quantitativer und qualitativer Hinsicht nicht nennenswert verändert

Die Bewertung auf Basis der Situation 2006 kann daher auch für die Zukunft uneingeschränkt Geltung beanspruchen. Der Erhalt des Gesamtnetzes, bestehend aus den von der MVG betriebenen Straßenbahn- und Buslinien einschließlich der in Kooperation mit der ESWE und der ORN betriebenen Buslinien als ein Linienbündel ist aufgrund der o.g. Kriterien und nach Abwägung der Alternativen für den Stadtverkehr Mainz die vorteilhafteste Lösung zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG.

Unter Abwägung der Kriterien einer Teilnetzbildung für das städtische Straßenbahn- und Busliniennetz in der Aufgabenträgerschaft der Stadt Mainz soll das städtische Straßenbahn- und Busliniennetz weiterhin in einem Gesamtnetz und damit in einer Genehmigung gebündelt werden.

## 6 Finanzierung und Betriebswirtschaft

### 6.1 Betriebswirtschaftliche Kalkulation

Die Umsetzung des Zielliniennetzes soll gegenüber dem bisherigen Liniennetz insgesamt kostenneutral erfolgen. Das durch die MVG erwirtschaftete Defizit, das im Rahmen des Querverbundes über die Mainzer Stadtwerke AG ausgeglichen wird, soll in der Höhe unverändert bleiben. Die vorgesehenen Angebotsausweitungen müssen damit durch Optimierungen und Angebotsrücknahmen an anderen Stellen im Liniennetz ausgeglichen werden, wie in Kapitel 5.2. für die einzelnen Stadtteile dargestellt.

Angeichts dieser wirtschaftlichen Rahmenbedingungen ist weiterhin auf eine unterjährige bedarfsgerechte Differenzierung des Verkehrsangebots zu achten. Es besteht voraussichtlich nicht die Möglichkeit, die bislang vorgenommenen Taktreduzierungen in den Weihnachts- und Sommerferien zurückzunehmen. Daraus begründet sich die in Kapitel 3.1.3 vorgesehene Abweichung des Bedienstandards für die HVZ in der Ferienzeit. Ebenso kann an einzelnen Tagen mit besonderer Nachfragestruktur (insbesondere Heiligabend und Weihnachtsfeiertage) mit erfahrungsgemäß sehr niedriger Fahrgastnachfrage von den in Kapitel 3.1.3 und 3.1.5 formulierten Standards abgewichen werden.

Diese Ausnahmen sollen einem wirtschaftlichen Ressourceneinsatz dienen, um die in Kapitel 3.1.7 geforderten zusätzlichen Angebote bei besonderen Veranstaltungen vorhalten zu können.

### 6.2 Finanzierung

Die MVG hat bislang Konzessionsanträge für eigenwirtschaftliche Verkehre nach dem PBefG beantragt. Dies erfolgte vor dem Hintergrund, dass die MVG seitens der Stadt Mainz als Aufgabenträger keine Ausgleichszahlungen erhält. Die Stadt Mainz hat jedoch im Jahr 2006 eine Betrauungsvereinbarung mit der Mainzer Stadtwerke AG, der Muttergesellschaft der MVG beschlossen, die im Jahr 2009 noch einmal erweitert wurde.

Insofern ist davon auszugehen, dass ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gem. Art. 5 (1) der EU VO 1370 vorliegt. Darüber hinaus erhält die MVG Erstattungen von Fahrgeldausfällen nach § 145 SGB XII und Ausgleichsleistungen gemäß § 45a PBefG sowie über die Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (RMV) und die Verkehrsverbund Rhein-Nahe GmbH (RNN) Ausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste vom Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen sowie den betroffenen Gebietskörperschaften.

Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH ist ein Tochterunternehmen der Stadtwerke AG, die 100 % der Geschäftsanteile hält. Es besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Die Mainzer Stadtwerke AG ist wiederum ein Tochterunternehmen der Zentralen Beteiligungsgesellschaft der Stadt Mainz.

## 7 Sonderthemen

### 7.1 Umweltverbund und weiterführende Mobilitätsangebote

Eine Stärke der Stadt Mainz ist nachhaltige Mobilität. Diese kann nur weiter ausgebaut werden, wenn zukünftig noch mehr Menschen auf den eigenen PKW verzichten. Der Ausbau des Mainzer Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes (Bus, Straßenbahn, Rad-, Fußverkehr und Carsharing) spielt dabei eine entscheidende Rolle, denn durch die Verknüpfung umweltverträglicher(er) Verkehrsmittel werden nahtlose Wegeketten generiert und die Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel je Weg (Intermodalität) erhöht. Damit besteht wiederum die Chance, dass noch mehr Nutzer für den Umwelt- bzw. Mobilitätsverbund gewonnen werden können und durch die Reduzierung privater, motorisierter Fahrzeuge die Menge an Emissionen sinkt. Zusätzlich wird Fläche im Straßenraum eingespart, was wiederum Platz für umweltfreundlichere Mobilität schafft.

Die Förderung des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes trägt damit wesentlich zu übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung sowie des Umweltschutzes (siehe Kapitel 1.2) und darüber hinaus zur Erreichung einer Verkehrswende bei. Aus diesem Grund verfolgt die Stadt Mainz dieses Ziel, indem sie bereits bei Planungen (zum Beispiel von Haltestellen, Straßenneubau) die Belange des gesamten Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes frühzeitig bedenkt und bei deren Umsetzung berücksichtigt. Zukünftig wird die Verkehrsverwaltung zudem ihren Fokus verstärkt auf die Digitalisierung sowie die Erprobung und den Einsatz technisch innovativer Mobilitätslösungen legen. Im Folgenden werden die Belange der einzelnen Teile des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes und deren Verknüpfung zum ÖPNV sowie alternative Bedienungsformen beschrieben.

#### 7.1.1 Verknüpfung zum Fußverkehr

Hinsichtlich der Belange der Fahrgäste des ÖPNV sind Fußwege insbesondere zur Erreichbarkeit der Haltestellen von Bedeutung. Es ist daher darauf zu achten, dass auch die Zuwegung insbesondere zu bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen ebenfalls barrierefrei ist und sich grundsätzlich verkehrssicher gestaltet. Ebenso sollten gesicherte Querungsmöglichkeiten speziell an Haltestellen mit Umstiegsfunktion hergestellt werden, damit sich bei Anschlussfahrten bzw. beim Wechsel der Fahrzeuge auch blinde sowie mobilitätseingeschränkte Menschen verkehrssicher fortbewegen. Diese Aspekte (gesicherte, stufenfreie Querung mit taktilem Leitsystem) wurden deshalb bei der umfassenden Bestandsaufnahme der Haltestellen (siehe Kapitel 3.2.2) mit erhoben und bewertet. Die Ergebnisse des Status-Quo flossen anschließend bei der Erarbeitung der Haltestellen-Prioritätenliste (siehe Kapitel 3.2.3) mit ein.

## 7.1.2 Verknüpfung zum Radverkehr

### Tarifliche Integration des Radverkehrs

Die Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr erfolgt in der Stadt Mainz auf zwei verschiedene Arten. Zum einen erfolgt eine „tarifliche Integration“ des Radverkehrs in das ÖPNV-System. Mit dem etablierten Fahrradmietsystem „MVGmeinRad“ trägt aktuell die Mainzer Verkehrsgesellschaft zur Vernetzung der Mobilitätsdienstleistungen ÖPNV und Rad selbst erfolgreich dazu bei. Seit Systemstart im April 2012 wurden über 2,2 Mio. Fahrten durchgeführt, der Kundenstamm ist auf 29.000 gewachsen (Stand August 2018). Darüber hinaus profitieren ÖPNV-Nutzer von Preisvergünstigungen. Mit 120 Stationen und 960 Fahrrädern besteht bereits heute ein dichtes Netz, welches nicht nur verkehrsmittelübergreifende Wegeketten und eine verbesserte Erschließung in der Fläche ermöglicht, sondern neue Kundengruppen für den ÖPNV erschließt.

Die Fortentwicklung des Fahrradvermietsystems soll auch im Zeitraum dieses Nahverkehrsplans weiter vorangetrieben werden. Dies betrifft neben der Verdichtung im Stadtgebiet auch die Fortführung der Netzerweiterung in benachbarte Städte und Kreise wie zum Beispiel Ingelheim, Budenheim und Wiesbaden sowie den AKK-Stadtteilen (Amöneburg, Kastel, Kostheim). Ebenso soll das 2018 eingeführte System der „freien Stationen“ weiter ausgebaut werden. Auf Mainzer Seite ist die Ausweitung des neuen Systems durch die Integration von 20 „freien Stationen“ für das Frühjahr 2019, mit Beginn der neuen Fahrradsaison vorgesehen. Dieser ermöglicht dem Nutzer, das Fahrrad in einem begrenzten Stationsumkreis (sog. „GeoFence“) abzustellen und bei Fahrtunterbrechungen „zwischenzuparken“. Über eine neu entwickelte App soll zukünftig ein niedrigschwelliger Zugang zum System gewährleistet werden. Das dient nicht nur der Neukundengewinnung, sondern stellt auch eine Attraktivitätssteigerung für den bestehenden Kundenstamm dar.

Eine weitere „tarifliche Integration“ des Radverkehrs in das ÖPNV-System besteht bei der Mitnahme von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des städtischen Verkehrs und im Verbundgebiet. Dabei unterscheiden sich die Regelungen innerhalb der Verbünde und in den Verkehrsmitteln sehr stark. Damit der ÖPNV einfach zugänglich und leicht verständlich wird, sollten aus Aufgabenträgersicht die in den Aufgabenbereich der Verkehrsverbünde und – unternehmen fallenden Beförderungsbedingungen (inklusive Mitnahmeregelungen) und Tarifbestimmungen grundsätzlich vereinheitlicht werden. Dabei ist jedoch stets zu beachten, dass in den Hauptverkehrszeiten, das heißt im Pendler- und Schülerverkehr, der Personenbeförderung (hier auch insbesondere der Beförderung Schwerbehinderter) der Vorrang gewährt werden muss.

## Räumliche Integration des Radverkehrs

Neben der „tariflichen Integration“ steht die „räumliche Integration“ des Radverkehrs in das ÖPNV-System. Damit der reibungslose Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV gewährleistet ist, wird auch künftig das sichere und komfortable Abstellen an Endpunkten von hochfrequentierten Straßenbahn- bzw. Buslinien („Bike and Ride“/„B+R“) angestrebt welches zur Überbrückung der „letzten Meile“ dient. Durch den Bau des Fahrradparkhauses am Westzugang des Mainzer Hauptbahnhofs (+500 Fahrradparkplätze) und der Erweiterung der Abstellanlage in der Bonifaziusstraße (+9 Fahrradparkplätze) wird sich die Anzahl der Abstellanlagen am des Mainzer Hauptbahnhofs auf insgesamt rund 1.600 erhöhen. Ebenso sind an der Haltestelle „Bahnhof Römisches Theater“, welche auch eine hohe Umstiegsfunktion besitzt, zusätzliche Abstellanlagen in Planung (Fahrradbügel und Fahrradboxen). Darüber hinaus erstellt die Verwaltung ein Konzept zur Verortung weiterer Fahrradbügel im Mainzer Stadtraum, dessen Umsetzung nach der erforderlichen Leitungs-koordinierung entsprechend der zur Verfügung stehenden personellen Kapazitäten erfolgt.

Neben dem Ausbau von Abstellanlagen für private Fahrräder durch die Stadt Mainz spielen ebenso die Fahrradvermietstationen für die Verknüpfung des Radverkehrs mit dem ÖPNV eine wichtige Rolle. Ein weiterer Ausbau ist für Straßenbahnen-Endhaltestellen und wichtige Verknüpfungspunkte vorgesehen, die bislang nicht wirtschaftlich betrieben werden konnten. Ebenso wird angestrebt, die bis dato noch nicht versorgten Ortsteile (Drais, Lerchenberg, Marienborn) mit einer Station auszustatten. Hier sollen die Chancen genutzt werden, die sich aus dem Einbau von freien, flexiblen Stationen ergeben.

Neben dem Umstieg zwischen Rad und ÖPNV muss auch der Ein-, Aus- sowie Umstieg im Fall der Fahrradmitnahme so einfach wie möglich gestalten sein. ÖPNV-Kunden, welche auf ihren Wegen Busse und Straßenbahnen mit dem privaten (die Mitnahme der „MVGmeinRad“-Fahrräder ist aktuell nicht gestattet) Fahrrad kombinieren, sind aufgrund der Überwindung von Treppen, Rampen, nicht ebenerdiger/lückenloser Zugänge zur Haltestelle sowie zum Fahrzeug als „mobilitätseingeschränkt im weiten Sinne“ zu betrachten. Aus diesem Grund wurden bei der Bestandsaufnahme der Haltestelleninfrastruktur (siehe Kapitel 3.2.2) auch folgende Aspekte erhoben, welche bei der Umsetzung der Haltestellen-Prioritätenliste im Rahmen der (endgültigen) Überprüfung zur planerischen Machbarkeit mitberücksichtigt werden (siehe Kapitel 3.2.3):

- Fahrradabstellanlagen in näherer Umgebung einer Haltestelle
- Konfliktpotenzial zwischen Nutzer/-innen des Fahrrad- und öffentlichen Personennahverkehrs im Haltestellenbereich

Das auch nach dieser Fortschreibung kontinuierlich weiterverfolgte Ziel eines kompletten barrierefreien Ausbaus des Mainzer ÖPNV, insbesondere die stufenfreie Er-

reichbarkeit der Haltestelle bzw. der Fahrzeuge sowie das Vorhandensein funktions-tüchtiger Aufzüge, kommt demnach auch Nutzern/-innen des Radverkehrs zugute.

### 7.1.3 Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)

„P+R“-Anlagen stellen ein weithin anerkanntes Instrument dar, um Pendlerwege möglichst weitreichend auf den ÖPNV zu verlagern und somit die Innenstädte vom motorisierten Individualverkehr zu entlasten. Voraussetzung für eine hohe Nutzungsbereitschaft für „P+R“ ist ein leistungsfähiges und schnelles (in der Regel schienengebunden) ÖPNV-Angebot. Innerhalb der Stadt Mainz befindet sich ein kostenloser „P+R“-Parkplatz am Laubenheimer Bahnhof, mit Anschluss an das ÖPNV- sowie SPNV-Netz, sowie an der Haltestelle „Am Mühlendreieck“ im Stadtteil Mainz-Hechtsheim, wo Anschluss an die Straßenbahnlinie 53 besteht. Potenziale bestehen bereits auf den folgenden drei Korridoren, da diese keine leistungsfähigen Schienenstrecken aufweisen:

- Sprendlingen-Stadecken-Essenheim-Lerchenberg/Marienborn
- von Undenheim – Selzen – Harxheim - Abzweigung nach Ebersheim – Hechtsheim
- Ingelheim – Wackernheim – Finthen

Daneben soll aber auch an bestehenden Schienenstrecken ermittelt werden, ob durch geeignete (ggf. erweiterte) P+R-Angebote Umstiege vom PKW auf den ÖPNV erreicht werden können. Dies betrifft folgende Achsen:

- • Oppenheim – Bodenheim – Laubenheim (Überstieg in DB und Stadtbus)
- • Bingen – Ingelheim – Mombach (Überstieg in Stadtbus/Straßenbahn)
- • Alzey – Wörrstadt - Marienborn/Gonsenheim (Überstieg in DB und Straßenbahn)

Die Verkehrsverwaltung strebt die Erarbeitung eines Zielkonzepts an, das einen nachfragegerechten Neu- oder Ausbau von dezentralen „P+R“-Anlagen auf Mainzer Stadtgebiet beinhaltet, denn zum einen besteht mit der Mainzelbahn nun ein schienengebundenes, leistungsfähiges und schnelles ÖPNV-Angebot, zum anderen stehen im Rahmen des Masterplan „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“ Fördergelder für die Untersuchung bereit (siehe Kapitel 7.2).

### 7.1.4 Alternative Bedienungsformen

#### Carsharing

Neben den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes erleichtert ein gut ausgebautes Carsharing-System den Alltag ohne eigenes Fahrzeug. Carsharing reduziert sowohl die Anzahl der Fahrzeuge im Straßenraum als auch die von PKW-Fahrten. Carsha-

ring wertet darüber hinaus Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auf. Der Umweltverbund wird dadurch gestärkt und der Verzicht auf ein eigenes Auto ermöglicht. Deshalb sollte aus Aufgabenträgersicht die Fortentwicklung und stetige Verbesserung des Carsharing-Angebotes in Mainz weiterverfolgt werden. Carsharing sollte dabei immer als Ergänzung zum ÖPNV gedacht werden, eine „Kannibalisierung des ÖPNV“ ist zu vermeiden.

### Weiterführende Mobilitätsangebote

Neben Car- und Bike-Sharing (in Mainz aktuell: MVGmeinRad, DB Call a Bike, DB Flinkster, book´n´drive) kommen weitere alternative Angebote bzw. innovative Mobilitätslösungen wie zum Beispiel On-Demand-Verkehre in Frage. In diesem Zusammenhang sollte die Digitalisierung als Chance gesehen und genutzt werden. Sie ermöglicht zunehmend, dass öffentliche Transportdienstleistungen, welche primär auf Verbindungen mit relevanten Nachfragen ausgerichtet sind, zukünftig ergänzend und bedarfsgerecht angeboten werden können. Diese Ergänzung des Mobilitätsangebotes mit einer „Mobility on Demand“ wird dazu führen, dass zukünftig die vorhandene Infrastruktur deutlich effizienter genutzt wird. Für den Bereich ÖPNV bedeutet das:

- Die Auslastung der Busse wird optimiert, indem sie auf relevante, nachfragestarke Strecken konzentriert werden.
- Die Größe der bereitgestellten Fahrzeuge orientiert sich verstärkt an der Auslastung.
- Dienstleistungen bzw. das Fahrtenangebot werden durch „On-Demand-Services“ an den Kundenbedürfnissen ausgerichtet.
- Regionen in städtischen Randlagen und im ländlichen Raum können wirtschaftlich vertretbar erschlossen werden.
- Transportmöglichkeiten zu Tagesrandzeiten sowie nachts angeboten und auch nur dann durchgeführt werden, wenn eine spezifische Nachfrage besteht.

Letztlich können vor allem schwach frequentierte Fahrten im Busregelbetrieb vermieden bzw. ersetzt werden: Liegt keine konkrete Nachfrage vor, gibt es keine Fahrten. Ist die Nachfrage gering, kommen kleinere Busse zum Einsatz. Dies trägt nicht nur zu einer Erhöhung der Kundenzufriedenheit bei, sondern reduziert auch noch Emissionen, da nicht notwendige Fahrten mit Standardlinienbussen entfallen können und der Individualverkehr ggf. substituiert wird. Die passgenaue Optimierung zwischen Nachfrage und Angebot ist nur durch digitale Systeme unter Verwendung von Echtzeitdaten möglich.

Alternative Mobilitätsangebote, wie zum Beispiel „On-demand-Verkehre“ oder Sharing-Angebote werden in das unter Kapitel 5 beschriebene Maßnahmenkonzept („Zielliniennetz“) integriert. Insbesondere in Bereichen mit bestehenden Erschließungslücken oder in locker besiedelten Gebieten mit entsprechend ausgedünntem

Busangebot können diese eine sinnvolle Ergänzung zum konventionellen Busverkehr darstellen, wie zum Beispiel:

- ▶ Stadtteile mit dörflich geprägter Straßenstruktur bzw. Streckenabschnitte mit eingeschränktem Straßenraum (zum Beispiel durch ruhenden Verkehr/alternierendes Parken)
  - ▶ Südlicher Teil des Hechtsheimer Ortskernes zwischen den Endhaltestellen der Straßenbahn „Bürgerhaus“ (Linie 50/53) und „Am Schinnergraben“ (Linie 52). Aufgrund der sehr guten Bedienung durch die Straßenbahnen am Rand der Lücken, ist eine zusätzliche Busbedienung hier schwierig umzusetzen.
  - ▶ Ortslage Finthen in den Bereichen Katzenberg und Römerquelle Richtung Ortsmitte
  - ▶ Erschließung des südlichen Teils von Marienborn
  - ▶ Innerörtliche Erschließung von großen Stadtteilen, zum Beispiel Gonsenheim, Bretzenheim
- ▶ Gewerbegebiete:
  - ▶ Hechtsheimer Gewerbegebiet und Messe in Tagesrandzeiten
  - ▶ Industriegebiet Mombach / Ingelheimer Aue
- ▶ tangentielle Verbindungen:
  - ▶ Marienborn – Hechtsheim – Laubenheim
  - ▶ Gonsenheim Ortsmitte – Drais – Lerchenberg

Die Herausforderung für die Bereitstellung innovativer Mobilitätslösungen besteht in der gesamtheitlichen Betrachtung der Mobilitätskette mit „On-Demand“ sowie weiteren Angebotsformen als integrativem Bestandteil. Dies unterscheidet sich beispielsweise von Anbietern einzelner Mobilitätsangebote, die sich ausschließlich um den eigenen Service kümmern und in Netz und IT-Plattform nicht integrativ aufgebaut sind.

Die Prüfung alternativer Angebote bzw. innovativer Mobilitätslösungen soll im Zuge der Umsetzung des Nahverkehrsplans erfolgen (siehe dazu Kapitel 7.2).

## 7.2 Kapitel 7.2 Sonderthema Luftreinhaltung/Klimaschutz

Der im Rahmen des Förderprogramms als „Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020“ aufgesetzte Masterplan „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“ baut auf den Grundstrategien und Maßnahmen der unter 1.1.2 genannten Fachpläne auf. In fünf Handlungsfeldern bzw. Themenschwerpunkten (siehe Abbildung 44) wurden Maßnahmen erarbeitet, gebündelt und anschließend in Form von Steckbriefen konkretisiert.

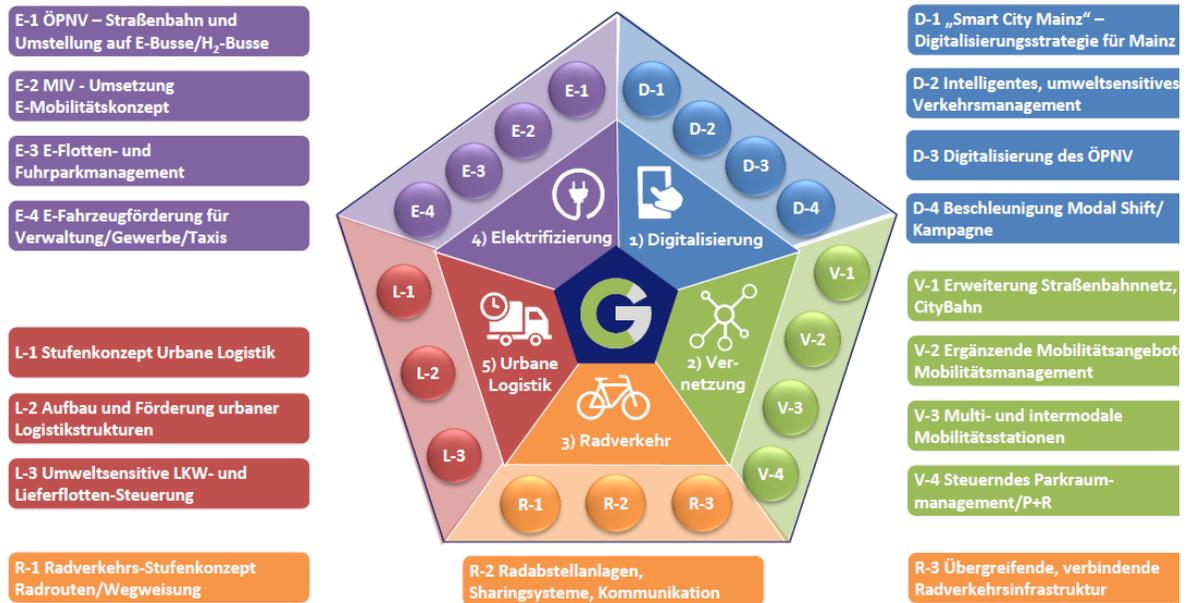


Abbildung 44: Handlungsfelder und Maßnahmenbündel im Projekt „M³ - Green City Mainz“

Die fünf Handlungsfelder beinhalten neben Fahrzeugförderprogrammen (E-Antriebe) Maßnahmen zur Digitalisierung des Verkehrs (zum Beispiel Apps, Datenerhebung und Verkehrssteuerung), Vernetzung der unterschiedlichen Verkehrsträger, Steigerung des Radverkehrs sowie urbanen Logistik. Die Maßnahmen wurden gemeinsam von der Landeshauptstadt Mainz, den Mainzer Stadtwerken sowie der Mainzer Mobilität erarbeitet. Bereits während der Erarbeitung des Masterplans wurden Förderanträge erstellt und beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingereicht. Der Aufruf zur Abgabe von Förderanträgen wird zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Nachverkehrsplans voraussichtlich noch nicht abgeschlossen sein. Daher wird im Folgenden auf ÖPNV-relevante Förderanträge, die bereits eingereicht und teilweise eine Zusage erhalten haben (Stand September 2018), genauer eingegangen.

### Handlungsfeld Elektrifizierung

#### Förderzusage:

- Nachrüstung von Dieselnissen (abgeschlossen voraussichtlich Q1/2019)
- Ersatzbeschaffung 23 moderner Dieselnisse Euro-VI (Lieferung bis Ende 2018)
- Förderung von 4 Brennstoffzellenbussen (Test mit Wiesbaden) und 4 Batteriebussen (Lieferung voraussichtlich Q2/2019)

Damit wurde die im „Masterplan 100% Klimaschutz“ formulierte Grundstrategie „Effizienter ÖPNV“ - ein grundlegendes Ziel der Verkehrsentwicklung (siehe Kapitel 1.2) – aufgegriffen.

Durch diese Maßnahmen wird die Fahrzeugflotte der Mainzer Mobilität bereits in der ersten Hälfte des Jahres 2019 weitgehend NOx-„frei“ sein. Damit leistet die Mainzer Mobilität kurz- bis mittelfristig einen entscheidenden Beitrag zur Luftreinhaltung und Klimaschutz insgesamt.

### Handlungsfeld Digitalisierung

#### Förderzusage:

- Erstellung der Plattform „Mobility-as-a-Service“ zur digitalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes und Schaffung eines niedrighschwelligem, intuitiven Zugangs für die Nutzer;
- Aufbau von Fahrgastinformationssystemen durch Installation von Vor-Weg-Anzeiger im Einzugsbereich bekannter ÖPNV-Trassen;

Zusätzlich wurden im Handlungsfeld „Digitalisierung“ folgende Förderanträge durch die Mainzer Mobilität eingereicht:

- Automatisiertes Fahren Straßenbahnbetriebshof
- Automatisiertes Fahren Römerquelle und Schinnergraben
- Beschaffung und Einsatz autonomer Elektro-Kleinbussen
- Digitalisierung des Betriebshofs und betrieblicher Abläufe
- Mobile Plattform für das Fahrpersonal
- Mobile Fahrscheinautomaten und Bordrechner für Straßenbahnen
- Ertüchtigung und Aufrüstung der Leitstelle 3.0
- Hochautomatisiertes Fahren im Linienbetrieb

Mit dem Aufbau eines digitalisierten ÖPNV streben die Mainzer Mobilität, die Mainzer Stadtwerke sowie die Stadt Mainz an, Mobilitätsdienstleistungen effizienter, flexibler und kundenfreundlicher zu gestalten und zu optimieren. Potenziale zur Kapazitätssteigerung sollen genutzt werden. Zum einen steigern technisch innovative Lösungen wie Informationssysteme und Mobilitätsplattformen den Kundennutzen, was den Umstieg auf Busse und Bahnen vereinfacht. Zum anderen ermöglichen sie auch eine verkehrsflussoptimierte Fahrweise des Fahrpersonals, wodurch Emissionen eingespart werden können. Die Automatisierung des Vertriebs durch mobile Fahrscheinautomaten sowie der Einsatz kleinerer, autonom fahrender E-Kleinbusse stellt eine Flexibilisierung aus Kundensicht dar. Letzteres wurde bereits in einem Pilotprojekt „Autonomer Elektrokleinbus „EMMA“ mit dem Kooperationspartner R+V-

Versicherungen am Mainzer Winterhafen im Sommer 2018 getestet. Eine Ausweitung in einem produktiven Betrieb ist mit vier Bussen geplant.

Mit der Bewilligung der Förderanträge besteht also die Möglichkeit, NO<sub>2</sub>-Belastung durch die Optimierungen von Mobilitätsdienstleistungen zu reduzieren. Eine Verringerung von Emissionen wird dadurch zusätzlich erreicht, weil technisch innovative Lösungen den Umstieg auf Busse und Bahnen einfacher gestalten.

### Handlungsfeld Vernetzung:

Für das Maßnahmenbündel „V2“ innerhalb des Themenschwerpunkts „Vernetzung“ wurde ebenso ein Förderantrag zur Weiterentwicklung des ÖPNV und ergänzenden Mobilitätsangeboten erstellt. Dieser enthält folgende Maßnahmen, zu denen zum Teil schon Förderzusagen vorliegen:

- Ertüchtigung/Steigerung der Leistungsfähigkeit im Straßenbahnnetz
- Ersatz- und Neubeschaffung von Straßenbahnen
- Prüfung, Entwicklung und Einrichtung weiterer ÖPNV-Trassen und Tangentialverbindungen
- Pilotprojekt Ride-On-demand-Verkehr
- Verstärkung kommunales/betriebliches Mobilitätsmanagement
- Ersatzbeschaffung Dieselbusse
- Nachrüstung Abgasnachbehandlungssystem

### On-demand-Verkehre

Das Pilotprojekt „Ride-On-demand-Verkehr“ steht dabei mit dem in diesem Nahverkehrsplan erarbeiteten „Zielliniennetz“ (siehe Kapitel 5) in direktem Zusammenhang. Ziel ist es, Mobilität als kundenorientierten Service anzubieten. Dabei findet Mobilität losgelöst von fester Linienführung und Fahrplan statt und orientiert sich stattdessen an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer. On-demand-Verkehre basieren dabei auf einer Plattform, die in der Lage ist, Fahrgastwünsche mit der Ressourcenverfügbarkeit in Einklang zu bringen. Daraus resultiert, dass nur diejenige Transportleistung erbracht wird, die tatsächlich nachgefragt wird (On-demand-Verkehr). Sollte eine Förderzusage vonseiten des Bundes erteilt werden, wird eine entsprechende Projektierung anlaufen (Pilotprojekt ab Ende 2020 angestrebt). Eine Erprobung könnte beispielsweise in Form linien- und zeitunabhängiger Ergänzungsverkehre (zum Beispiel in Tagesrandzeiten, auf schwachen Tangentialverbindungen, im Nachtverkehr, in kleinräumigen Gebieten, etc.) stattfinden. Das Projekt sollte dabei in eine ganzheitliche Mobilitätsplattform vernetzter Mobilitätsangebote des Umweltverbundes integriert werden, zum Beispiel als Zu-/Abtransport zu SPNV, ÖPNV, etc. Da On-Demand-Verkehre eher in kleinräumigen Gebieten zum Einsatz kommen, ist die Abwicklung dieser Verkehre in Zukunft auch in Zusammenhang mit autonomem

Fahren zu sehen. Das Projekt stellt einen wesentlichen Schritt dar, um Bürgerinnen und Bürgern den Verzicht auf ein eigenes Auto zu erleichtern. Hierdurch würde eine höhere Verkehrseffizienz erreicht werden. Außerdem trägt das Projekt das Potential, langfristig die Anzahl an Fahrzeugen im Straßenraum deutlich zu reduzieren. Damit geht neben drastischen Kraftstoffersparnissen und Emissionsreduzierungen auch eine Verringerung von Lärm einher.

### Park+Ride

Im Maßnahmenbündel „V4“ liegt bis dato eine Förderzusage für die Maßnahme „Potentialuntersuchung Park+Ride“ vor. Das in diesem Nahverkehrsplan unter Kapitel 7.1.3 beschriebene Ziel (nachfragegerechter Neu- oder Ausbau von dezentralen „P+R“-Anlagen) kann somit weiterverfolgt werden. Die Maßnahme sieht zunächst die Erarbeitung einer konkreten Empfehlung für die Standortsuche von potenziellen P+R-Parkplätzen vor, welche dann die Grundlage für die Umsetzung eines P+R-Konzeptes zur Errichtung zusätzlicher P+R-Anlagen bildet. Durch den Wegfall von Fahrten in die sensible Mainzer Innenstadt (v.a. durch den motorisierten Individualverkehr), verbunden mit der Nutzung der Straßenbahn wird ein messbarer Rückgang der Stickoxide erfolgen. Dies stellt einen weiteren Beitrag zur Luftreinhaltung dar.

### Handlungsfeld Radverkehr

Die Stärkung des Umweltverbundes ist ein grundsätzliches Ziel der Verkehrs- und Stadtentwicklung sowie des Umweltschutzes, denn von der Verbesserung des Fuß- und Radverkehrs profitiert auch der öffentliche Personennahverkehr. Aus diesem Grund wurde im Rahmen des Masterplans „M<sup>3</sup> - Green City Mainz“ das Handlungsfeld „Radverkehr“ definiert und aus folgenden darin enthaltene Maßnahmen Förderanträge erstellt:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit: Zur Schaffung einer zeitgemäßen und nachhaltigen Radinfrastruktur und der Reduktion von Unfallhäufungsstellen
- Ausbau der Radinfrastruktur
- Sanierung und Lückenschluss der Radverkehrsführung
- Barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur und Implementierung eines Leitsystems Fußverkehr
- Radverkehrsstrategie (Konzeption „BYPAD Audit“)
- Interkommunale Vernetzung Radverkehr mit Umland und Wiesbaden – hier: Radschnellverbindung
- Bau/Ausweisung Radschnellverbindungen/Pendler-Radroute

## 8 Anhang

### 8.1 Anhang 1: Einzellinienpläne Zielliniennetz HVZ/NVZ

Den Abbildungen sind der Linienvverlauf sowie die Taktung in den Verkehrszeiten zu entnehmen

- NVZ- Angebot**  
 Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten



- HVZ- Angebot:**  
 Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das NVZ-Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte

- Bedienung über den NVZ-Endpunkt hinaus
- Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
- Bedienung nur in der HVZ

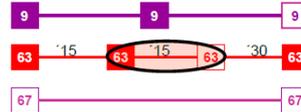


Abbildung 45: Legende Einzellinien HVZ-NVZ-Netz

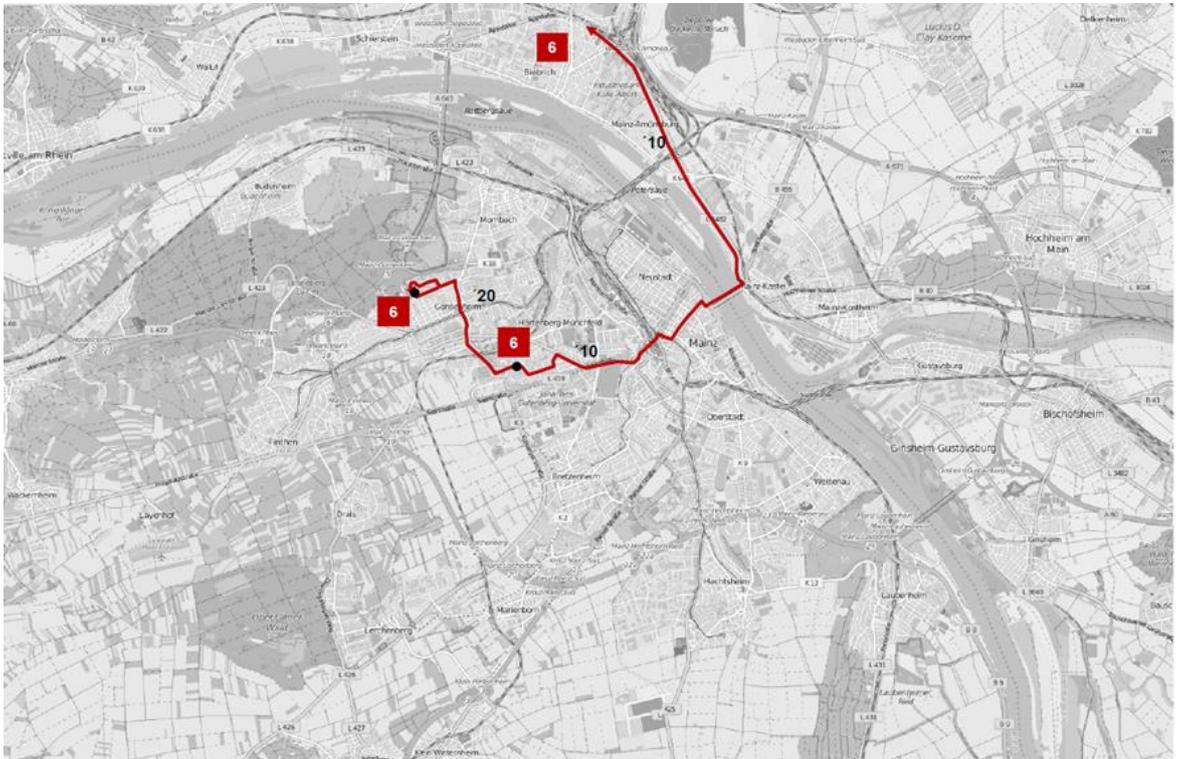


Abbildung 46: HVZ-NVZ-Netz Linie 6

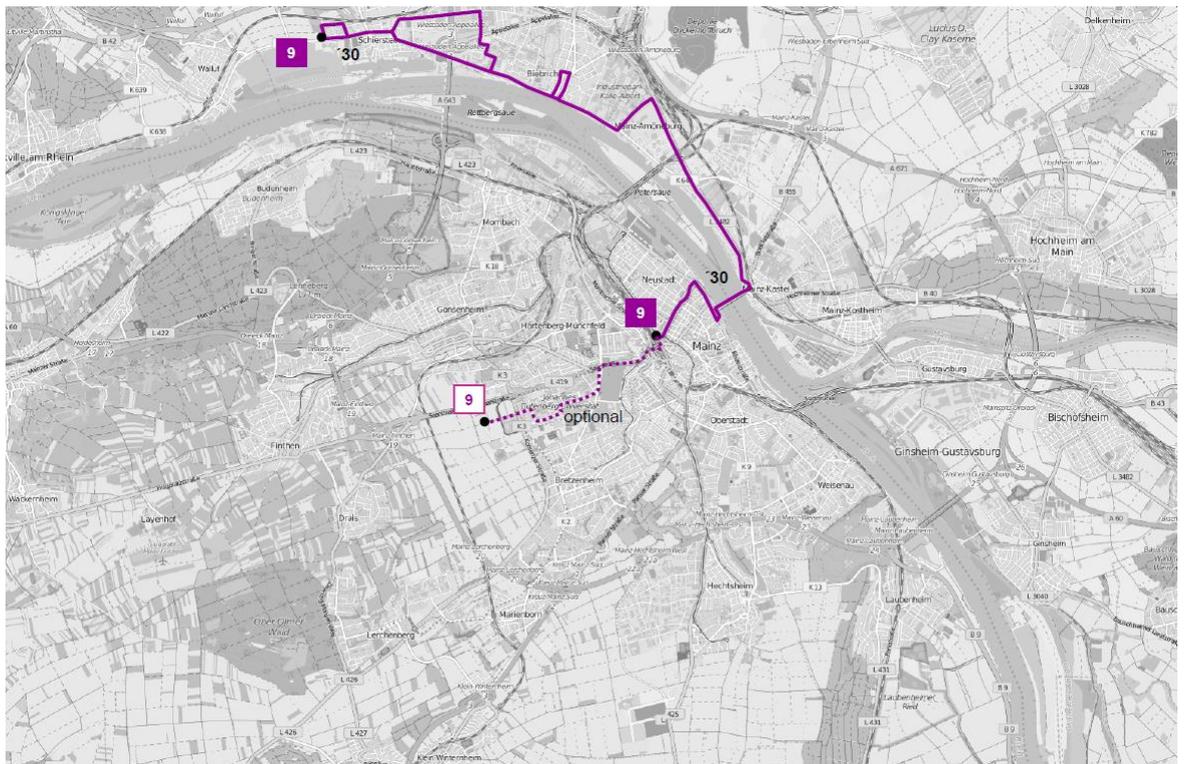


Abbildung 47: HVZ-NVZ-Netz Linie 9



Abbildung 48: HVZ-NVZ-Netz Linie 28



Abbildung 49: HVZ-NVZ-Netz Linie 33

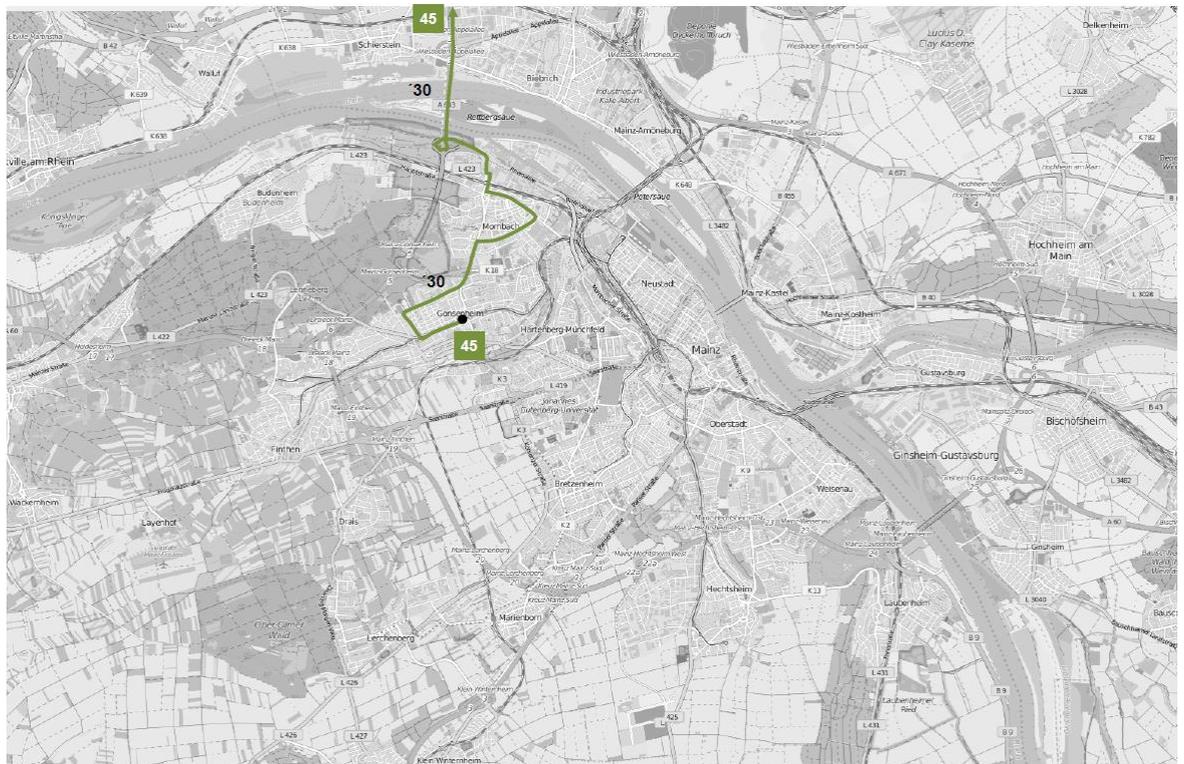


Abbildung 50: HVZ-NVZ-Netz Linie 45

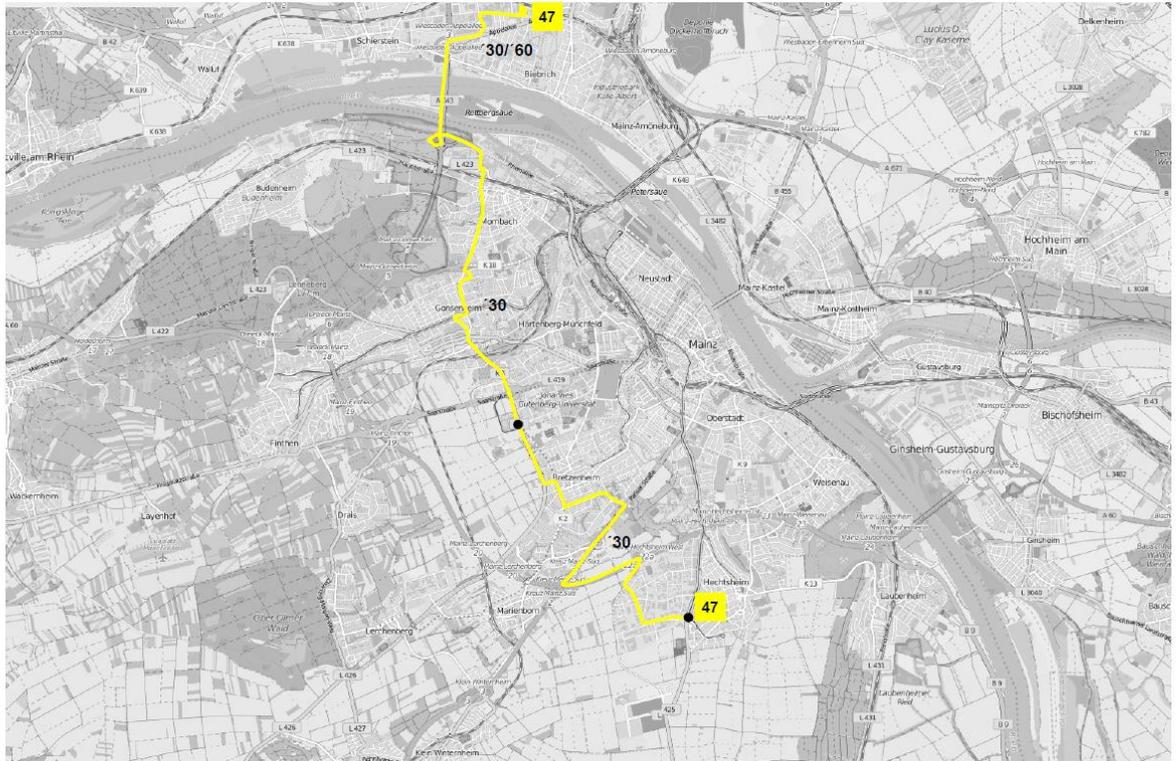


Abbildung 51: HVZ-NVZ-Netz Linie 47

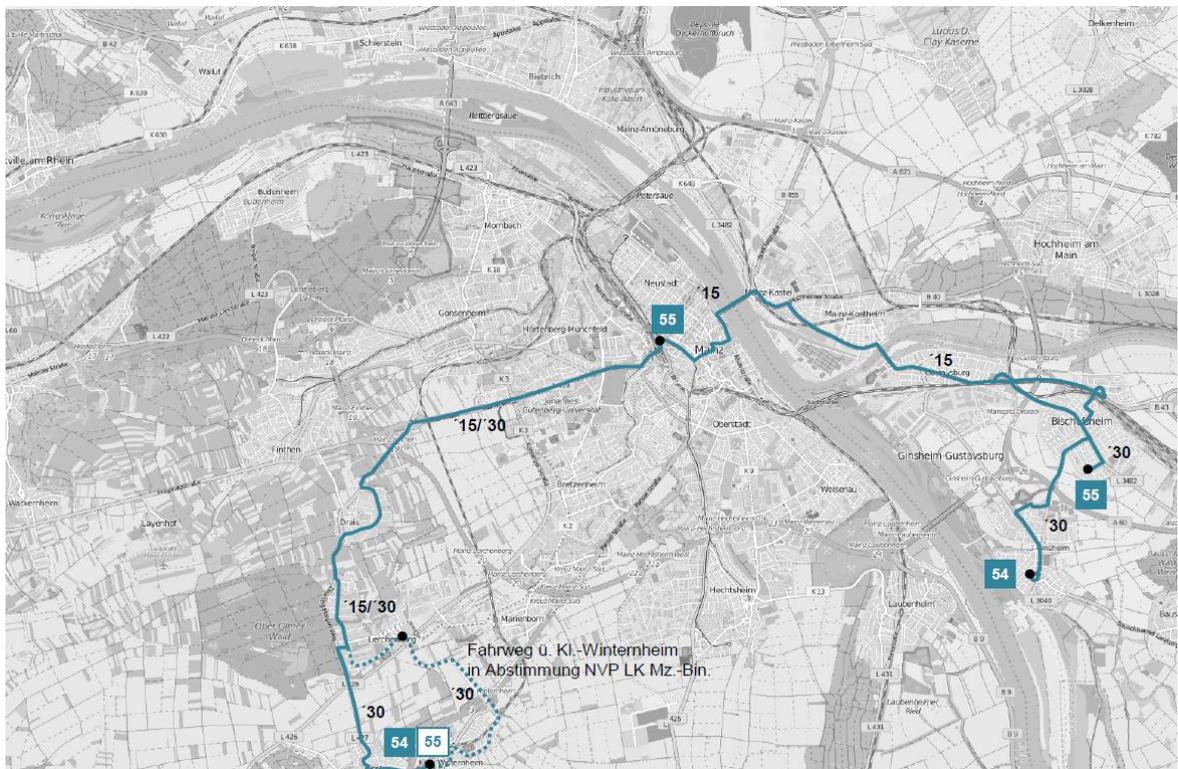


Abbildung 52: HVZ-NVZ-Netz Linien 54/55

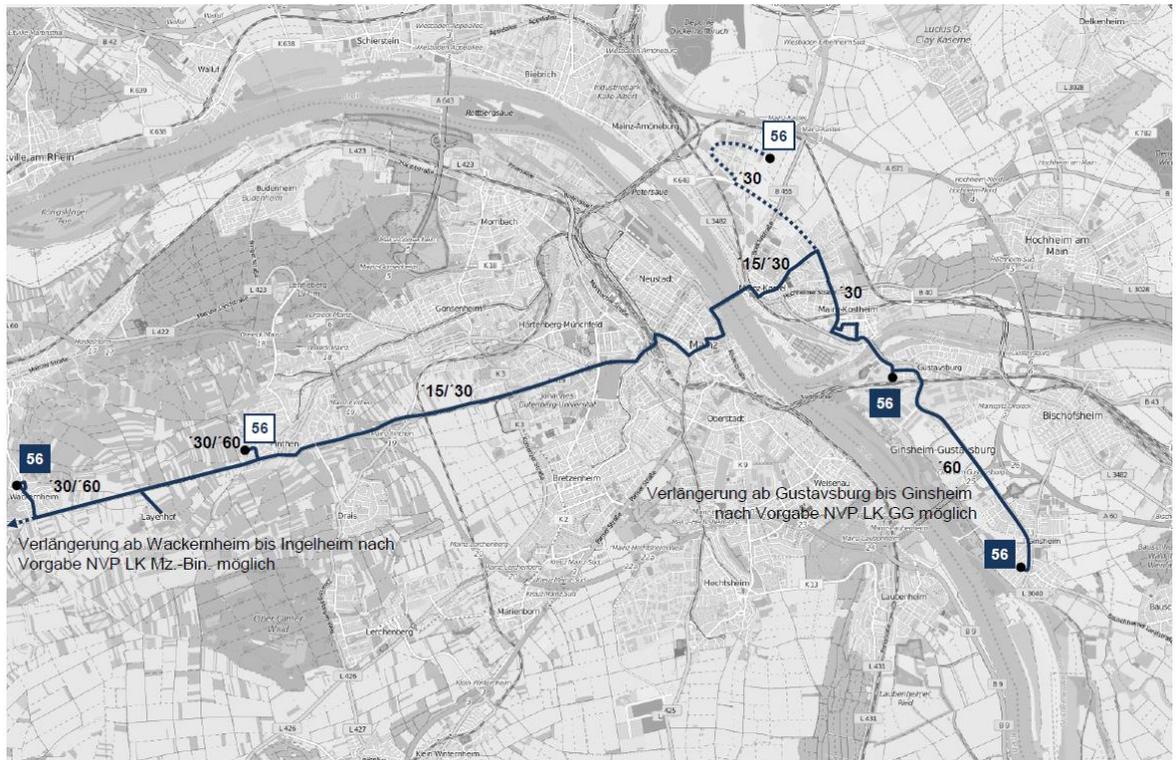


Abbildung 53: HVZ-NVZ-Netz Linie 56

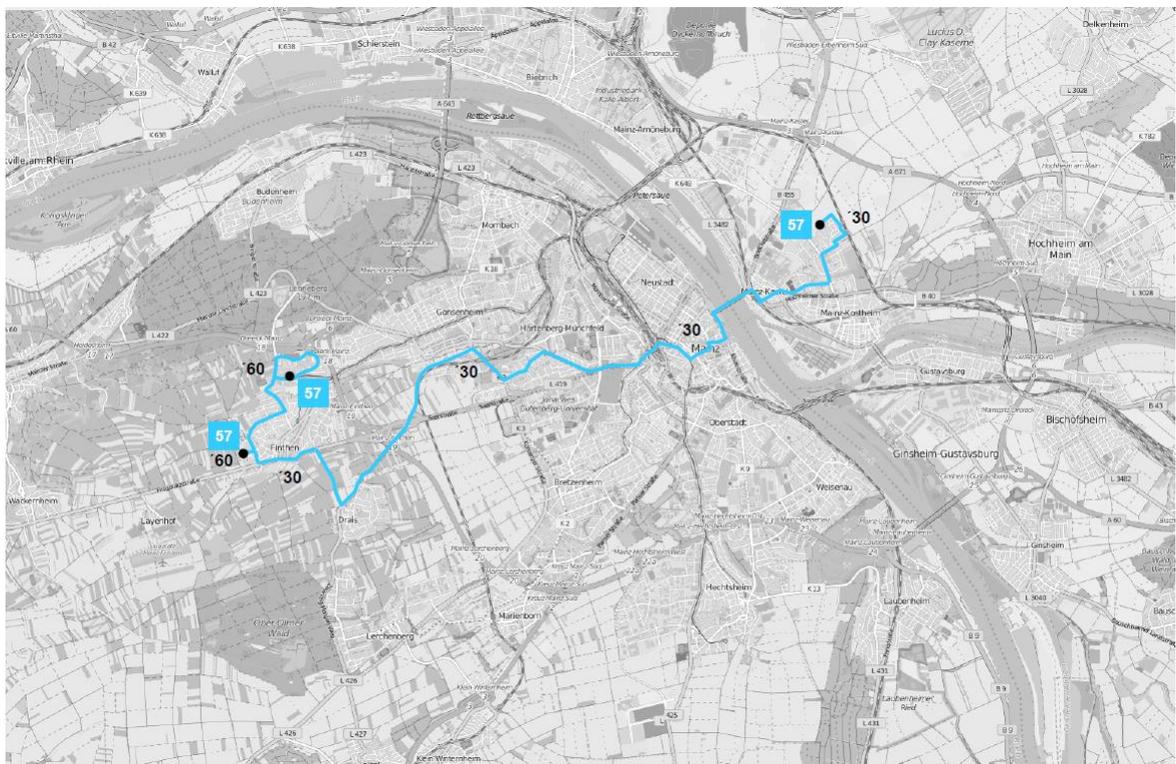


Abbildung 54: HVZ-NVZ-Netz Linie 57

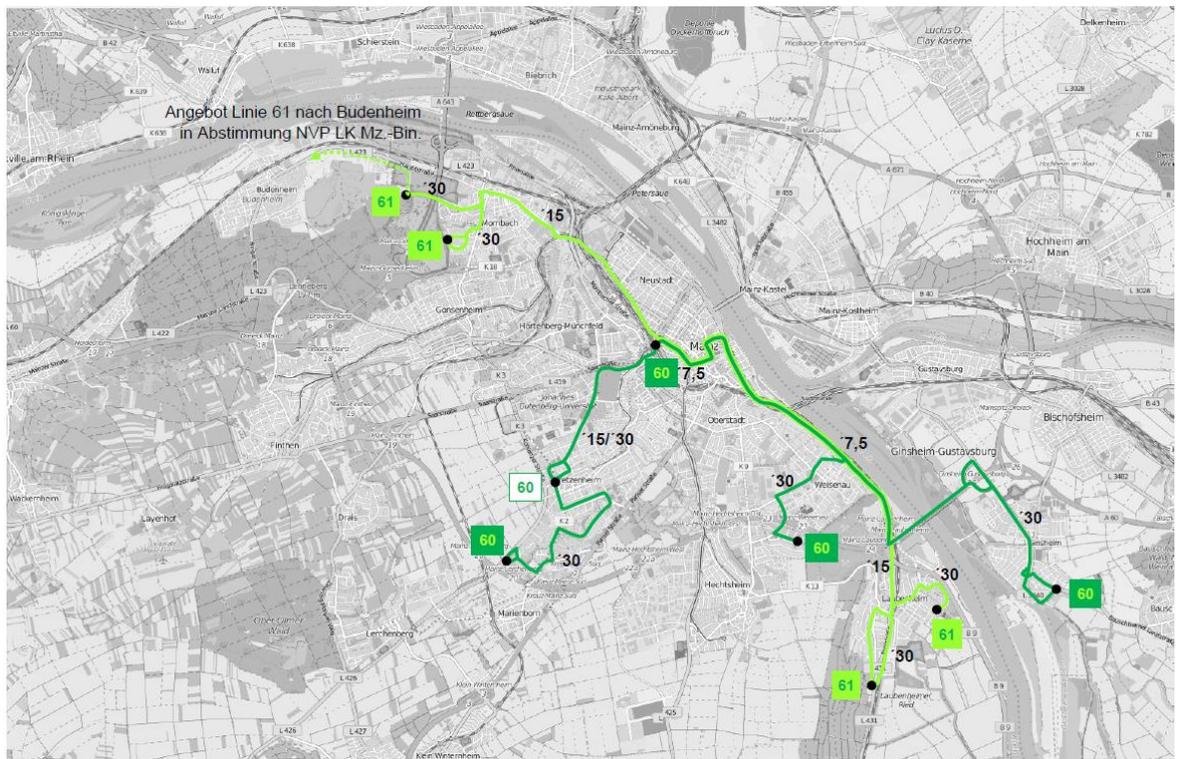


Abbildung 55: HVZ-NVZ-Netz Linien 60/61

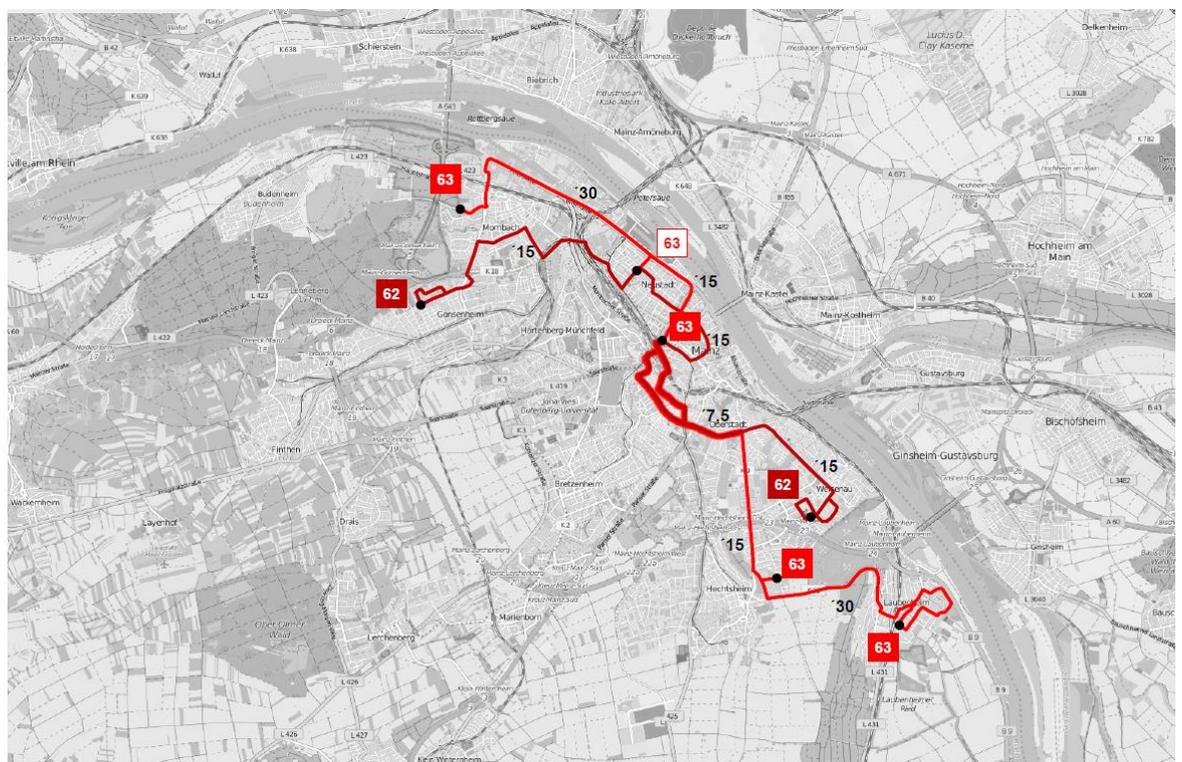


Abbildung 56: HVZ-NVZ-Netz Linien 62/63

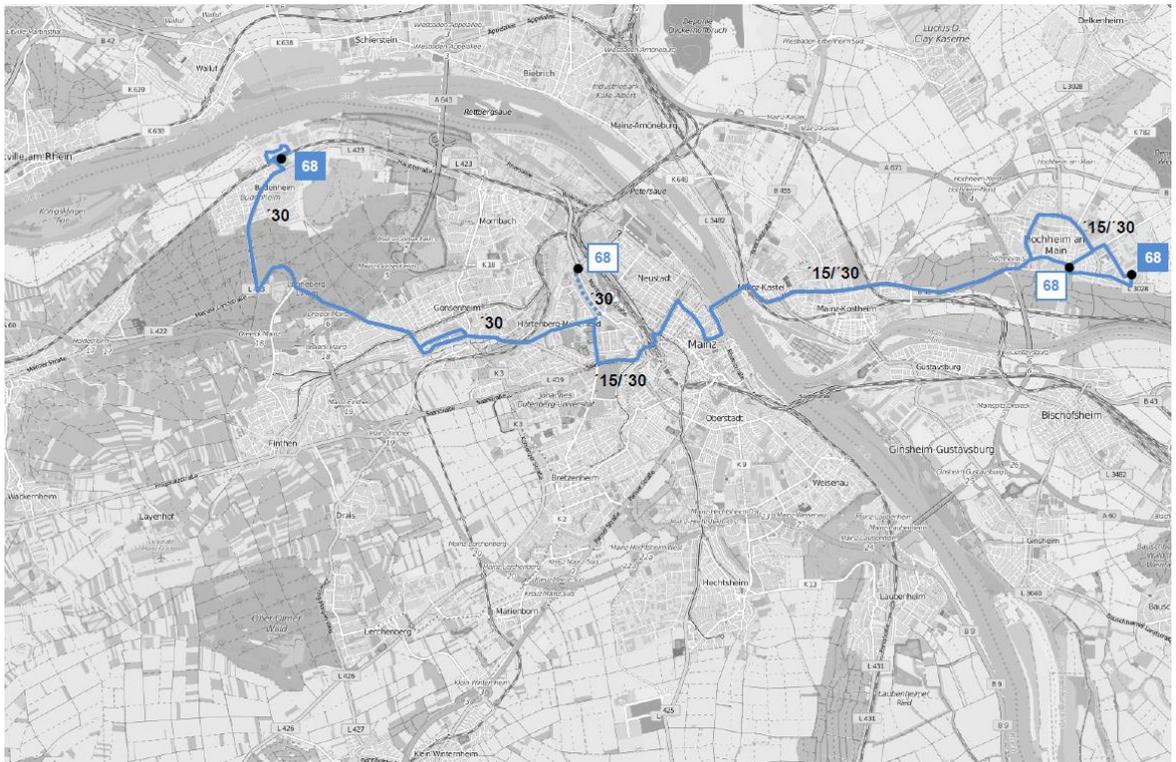


Abbildung 57: HVZ-NVZ-Netz Linie 68

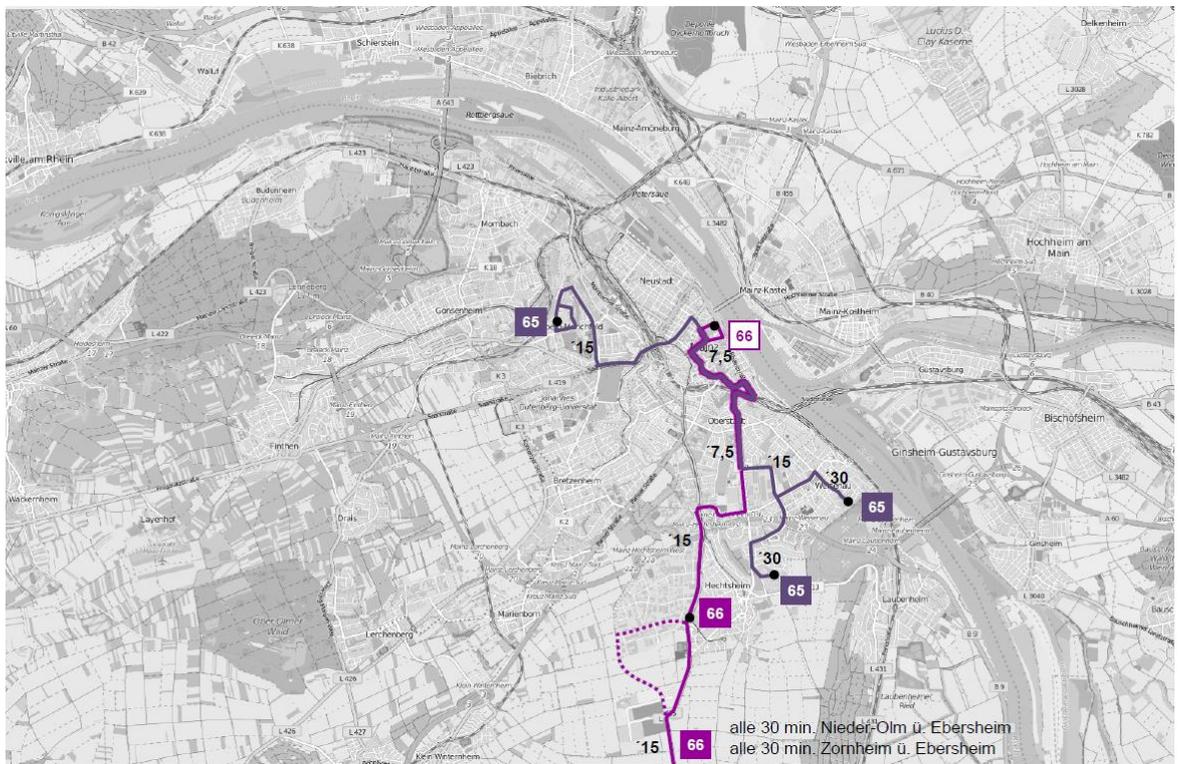


Abbildung 58: HVZ-NVZ-Netz Linie 65/66

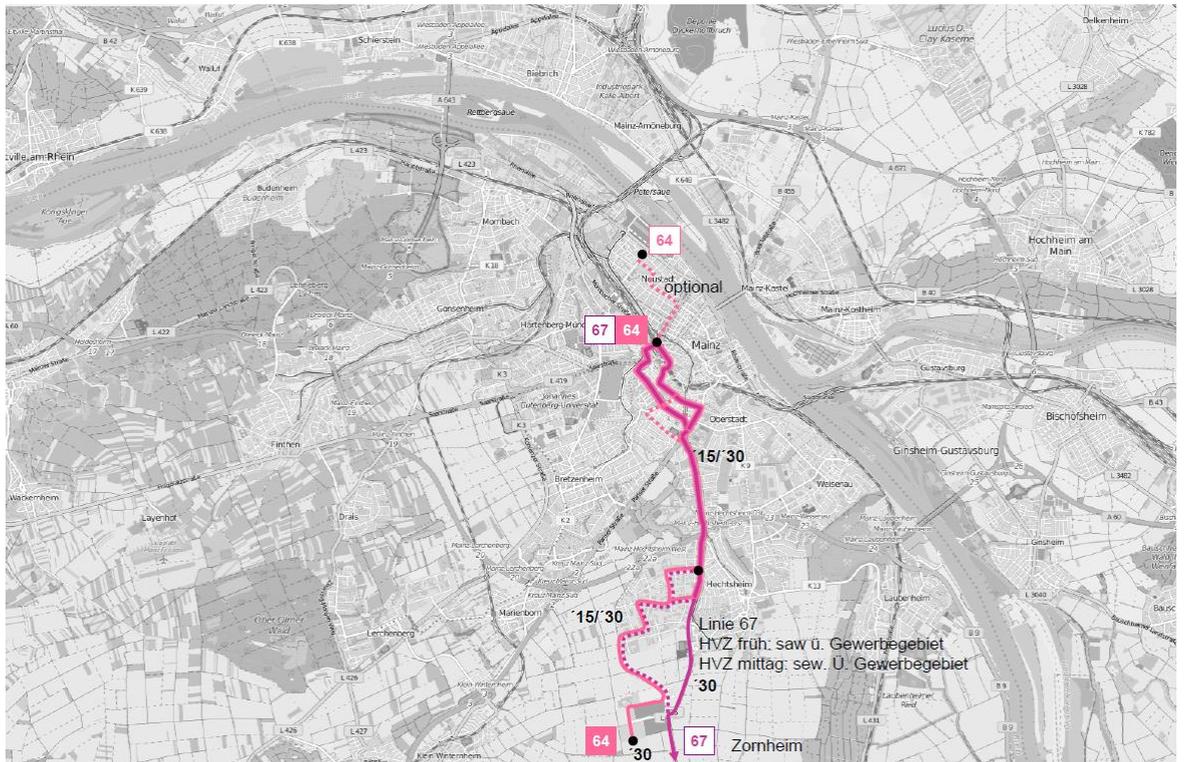


Abbildung 59: HVZ-NVZ-Netz Linien 64/67

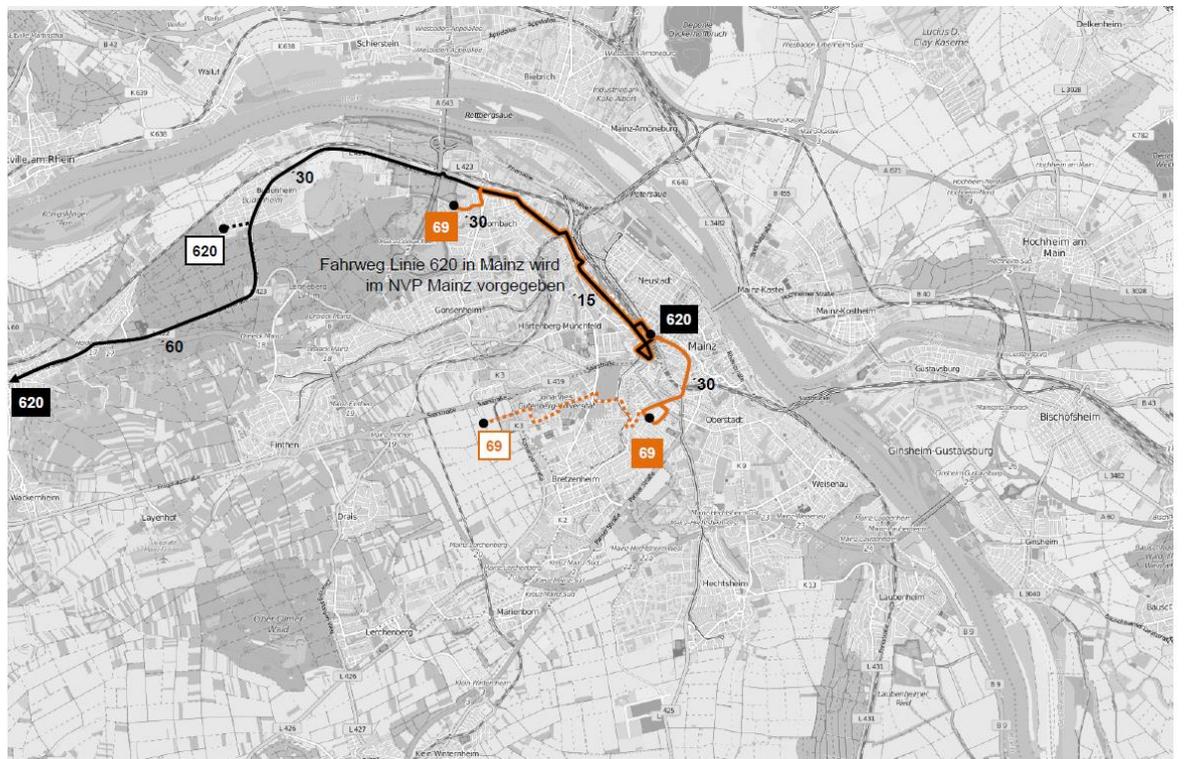


Abbildung 60: HVZ-NVZ-Netz Linien 69 / 620

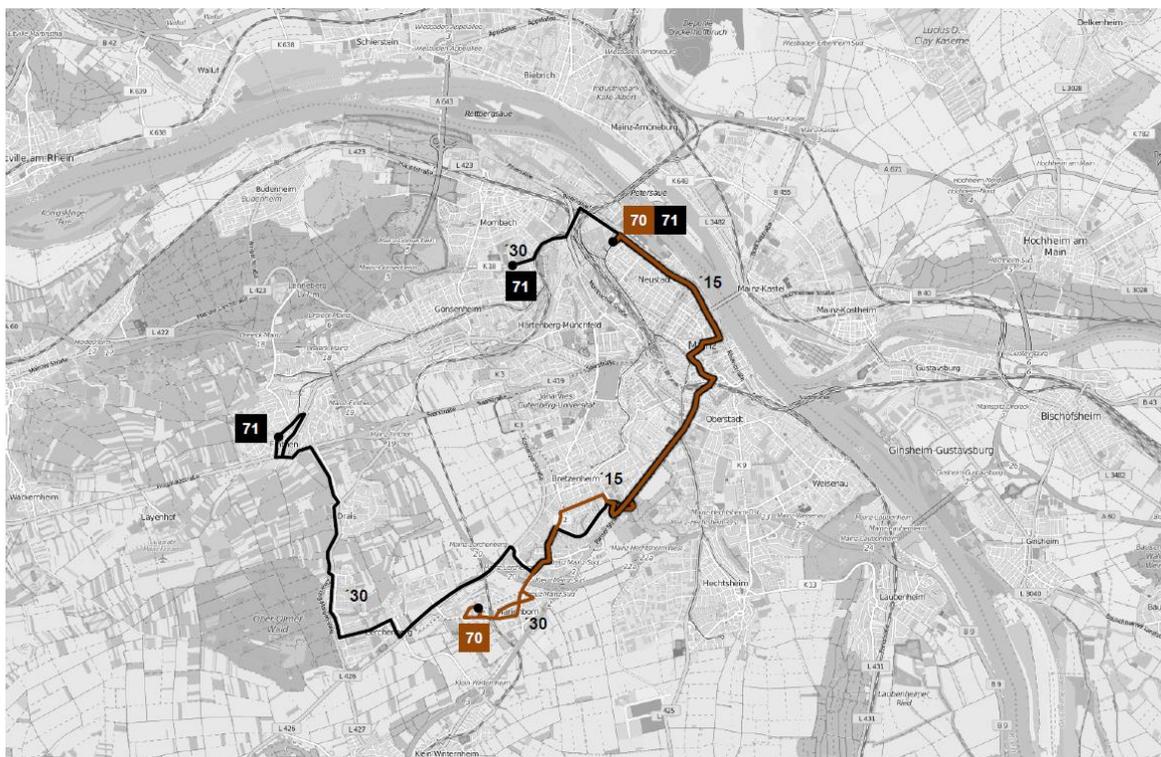


Abbildung 61: HVZ-NVZ-Netz Linien 70/71

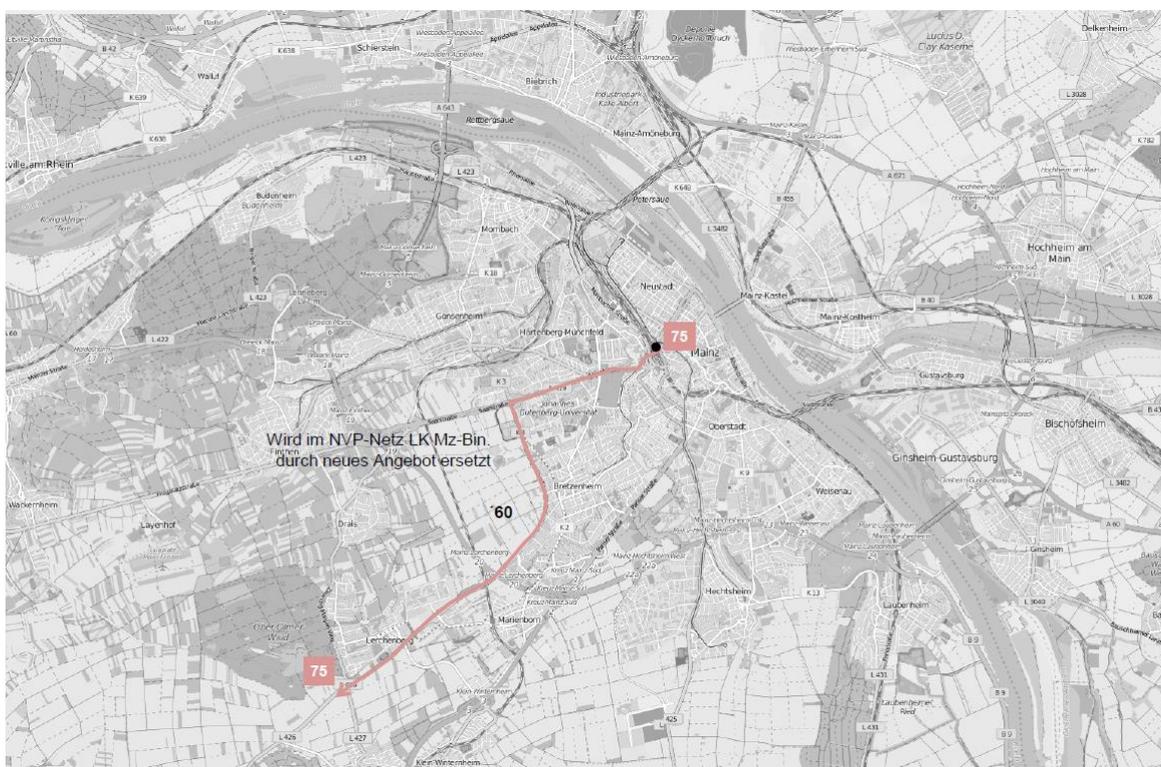


Abbildung 62: HVZ-NVZ-Netz Linie 75

## 8.2 Anhang 2: Einzellinienpläne Zielliniennetz SVZ

Den Abbildungen sind der Linienverlauf sowie die Taktung in den Verkehrszeiten zu entnehmen

- SVZ1 - Angebot  
Bedienung der Streckenabschnitte zwischen den vollfarbig dargestellten Linienendpunkten



- SVZ2 - Angebot:  
Bedienung von Streckenabschnitte bzw. Taktverdichtungen über das SVZ1 - Angebot hinaus bis zu den weiß hinterlegten Linienendpunkte

- Bedienung über den SVZ1-Endpunkt hinaus
- Verdichtung des Taktes auf einem Teilabschnitt
- Verkehrt nur in SVZ2

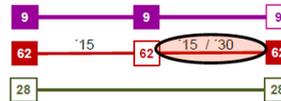


Abbildung 63: Legende Einzellinien SVZ-Netz

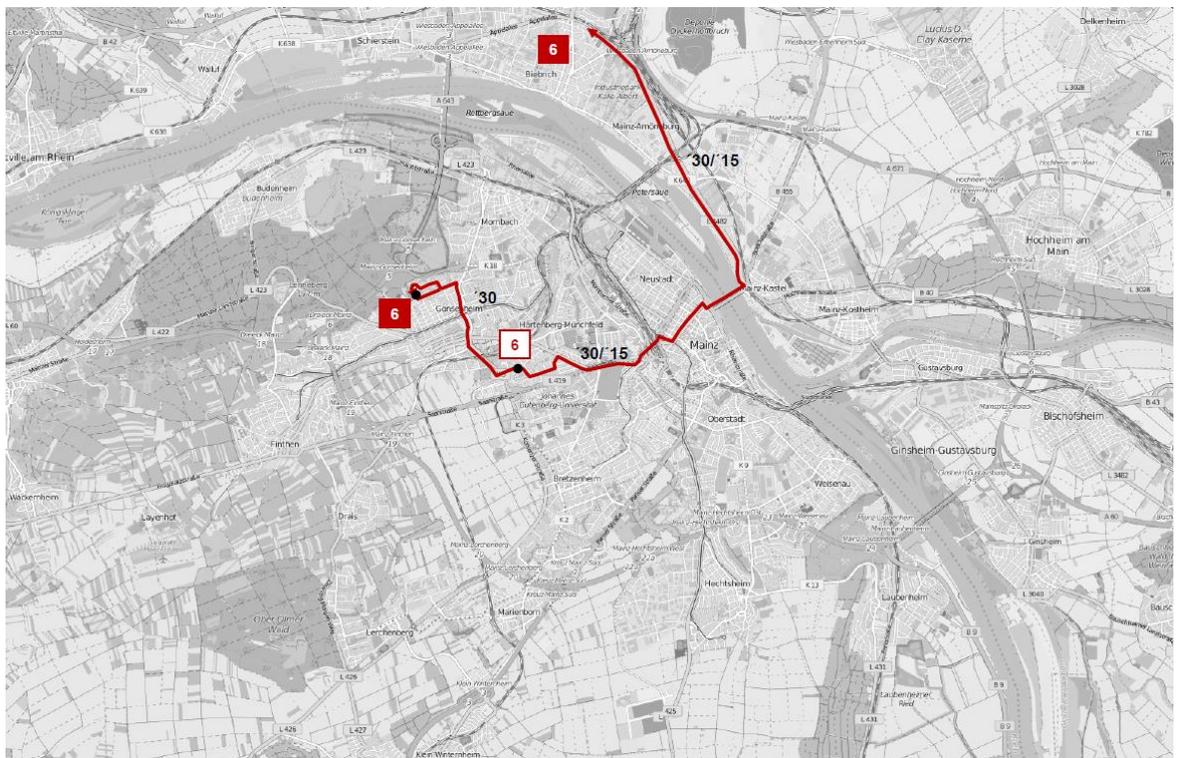


Abbildung 64: SVZ-Netz Linie 6

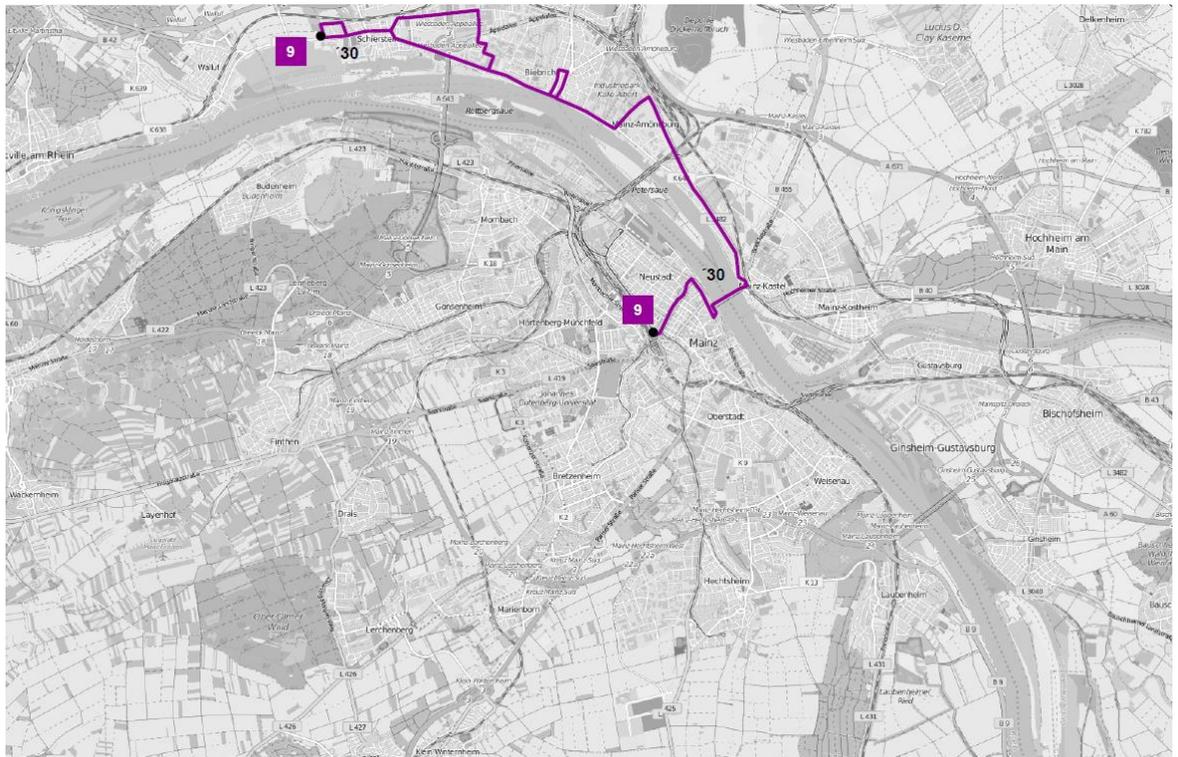


Abbildung 65: SVZ -Netz Linie 9

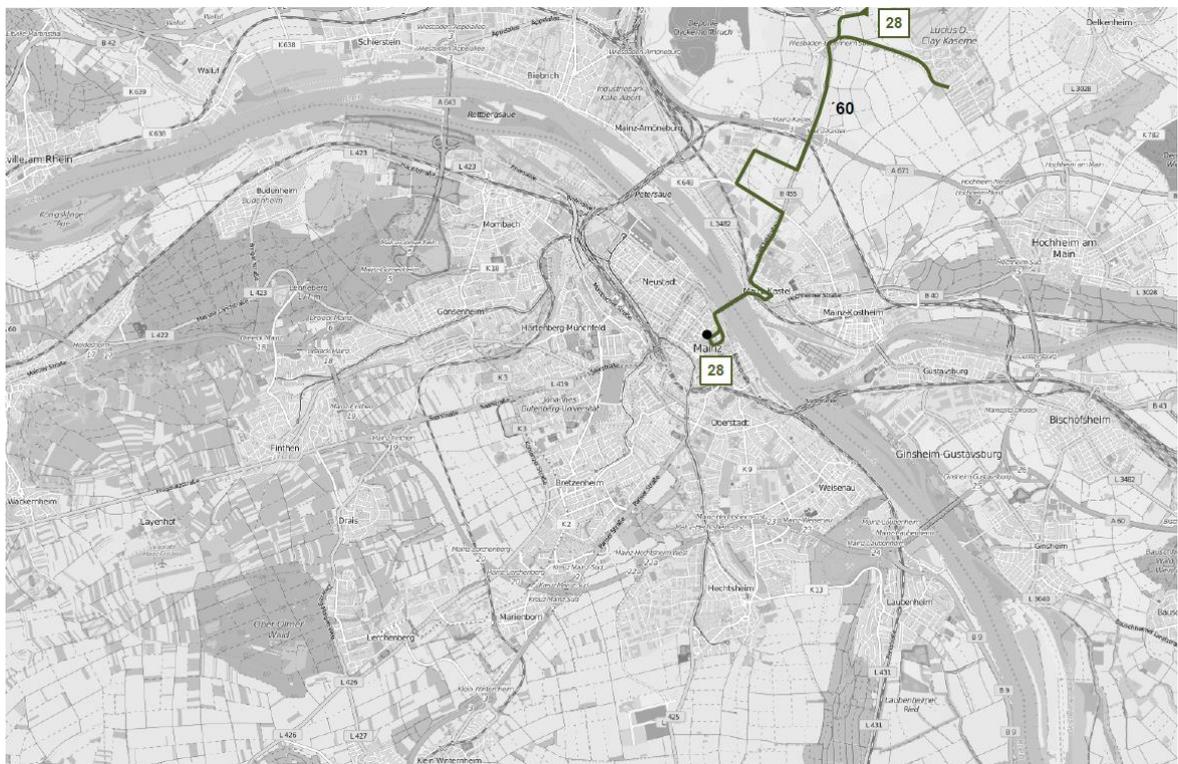


Abbildung 66: SVZ -Netz Linie 28



Abbildung 67: SVZ -Netz Linie 33

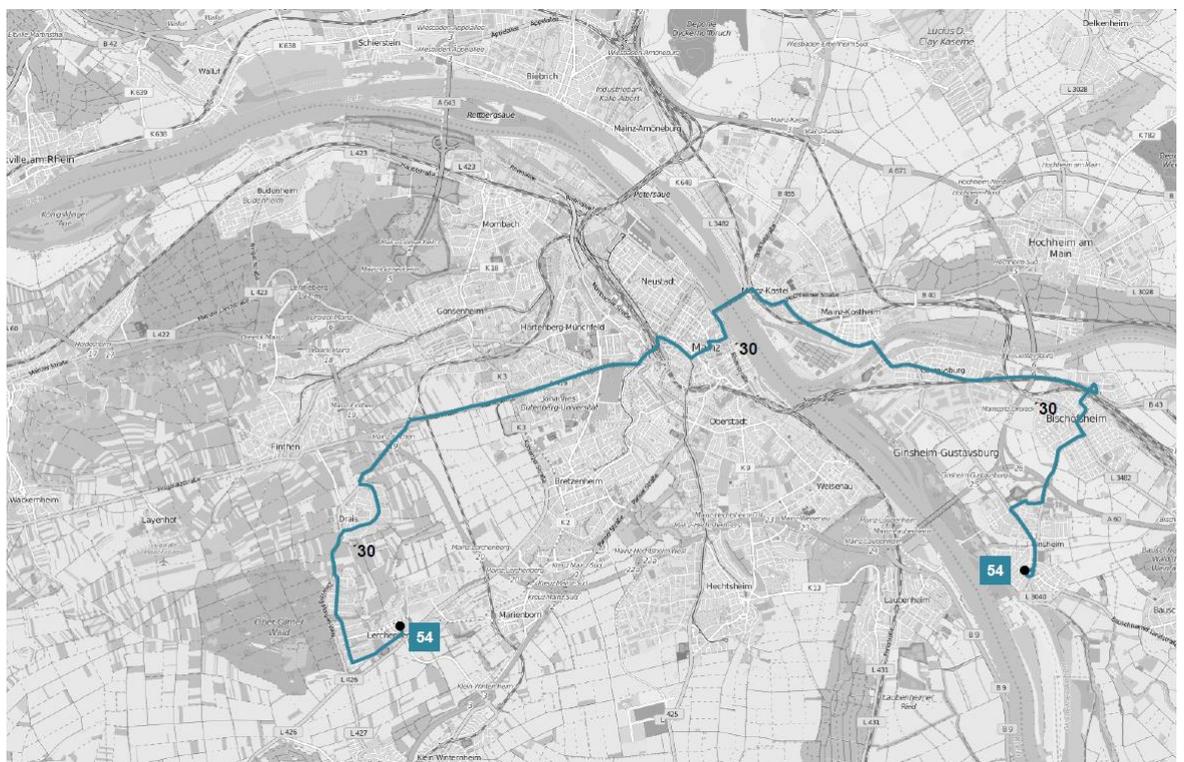


Abbildung 68: SVZ -Netz Linien 54

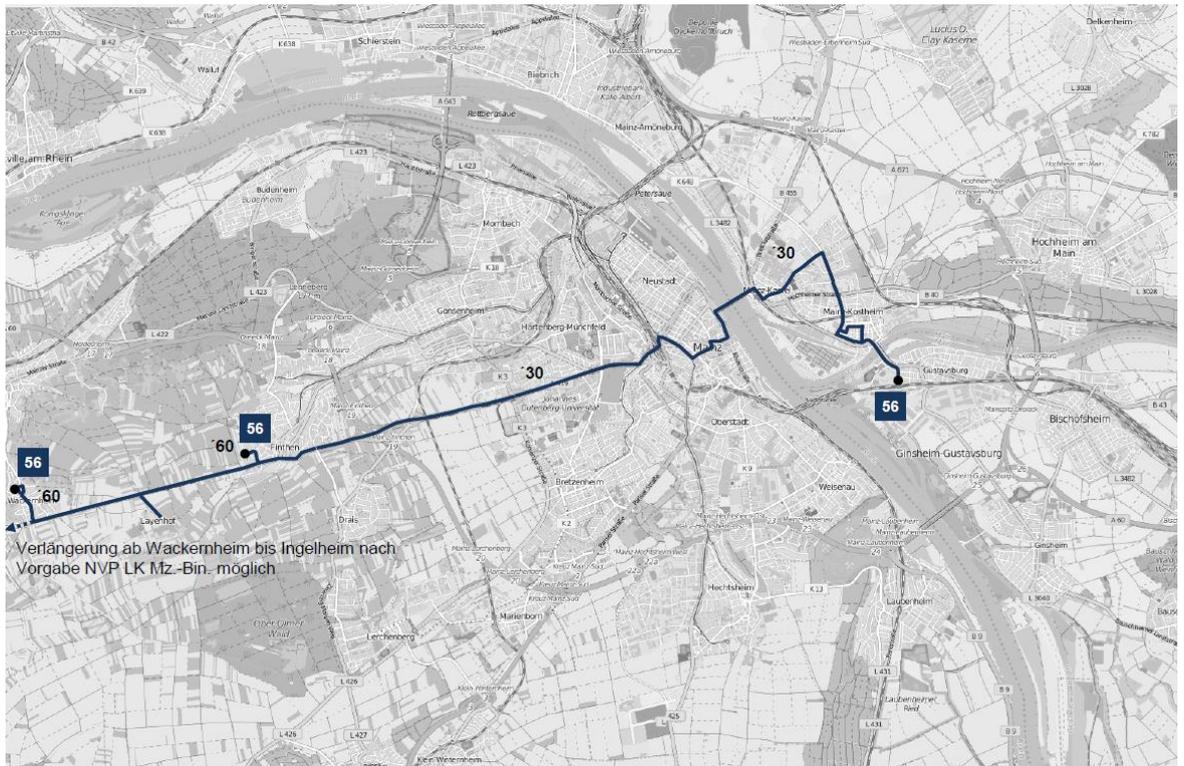


Abbildung 69: SVZ -Netz Linie 56

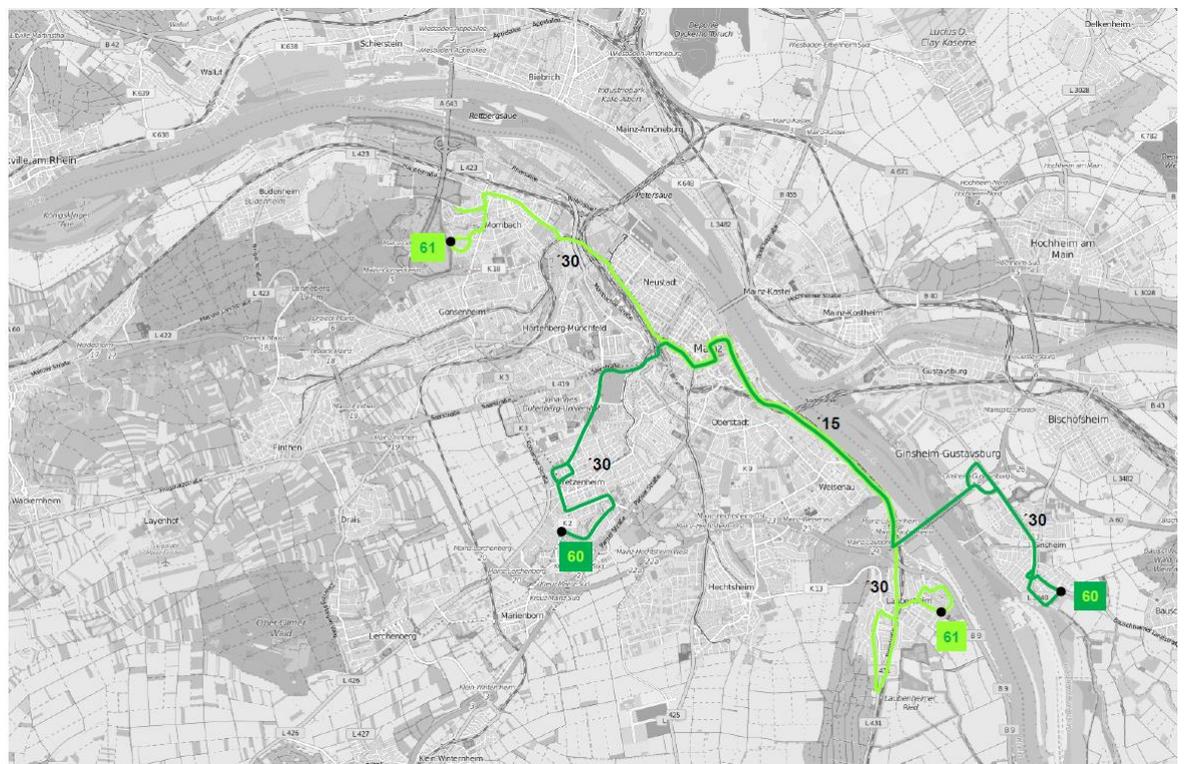


Abbildung 70: SVZ -Netz Linien 60/61

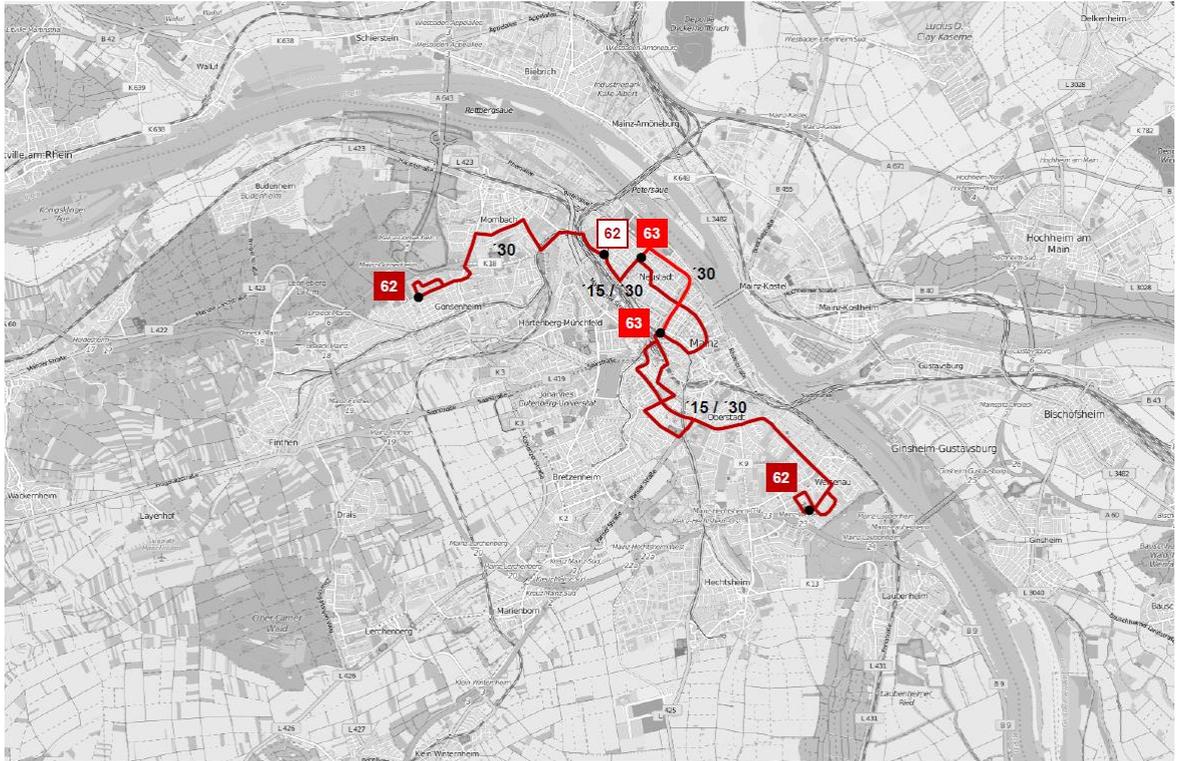


Abbildung 71: SVZ -Netz Linien 62/63

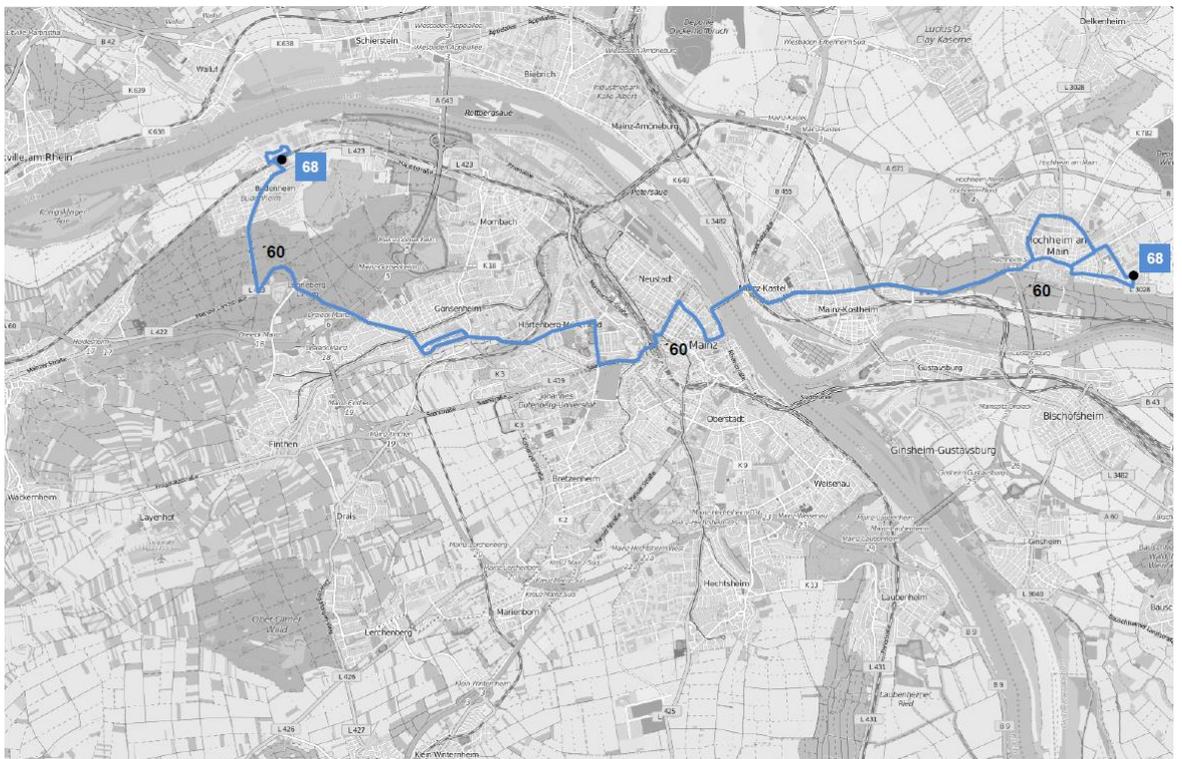


Abbildung 72: SVZ -Netz Linie 60

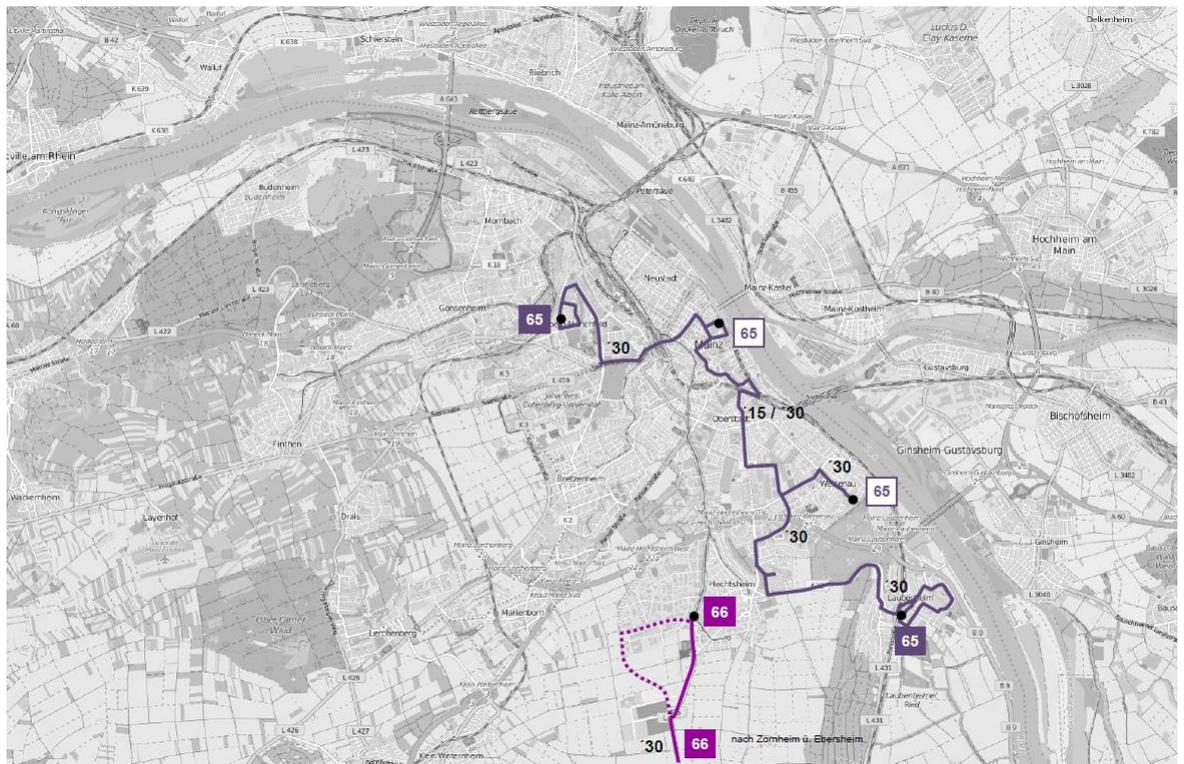


Abbildung 73: SVZ -Netz Linie 65/66

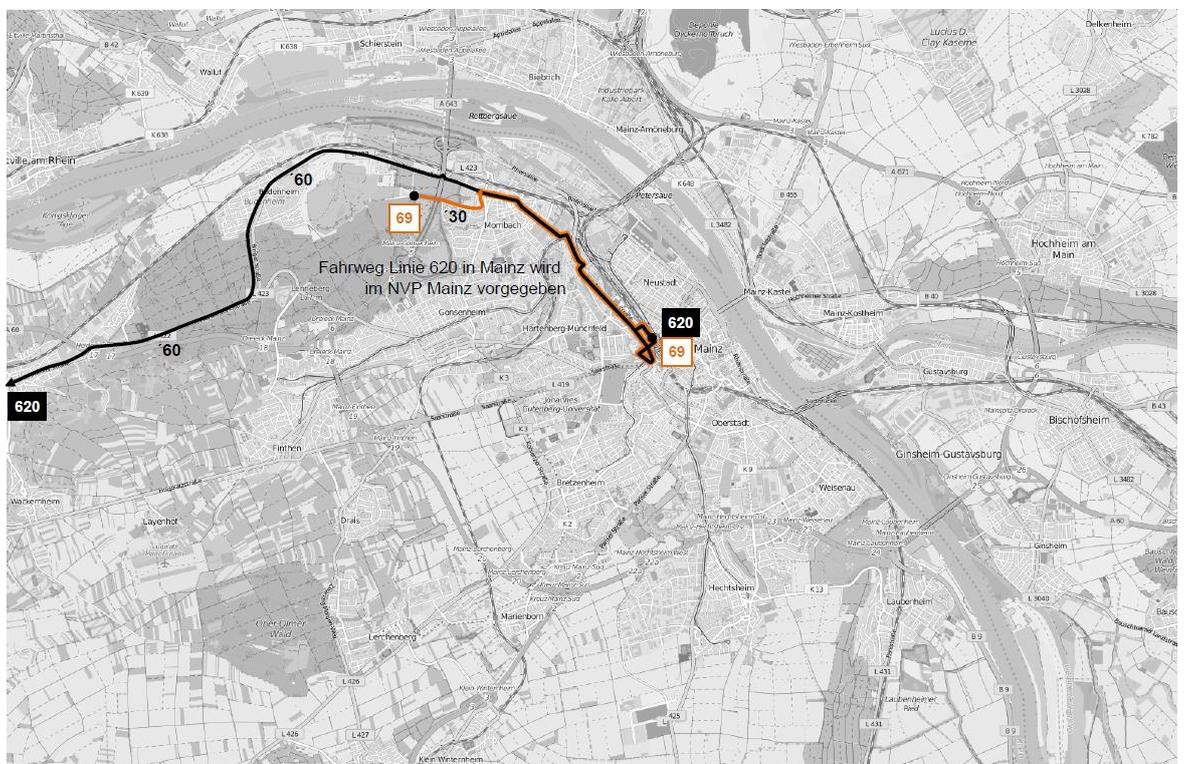


Abbildung 74: SVZ -Netz Linien 69 / 620

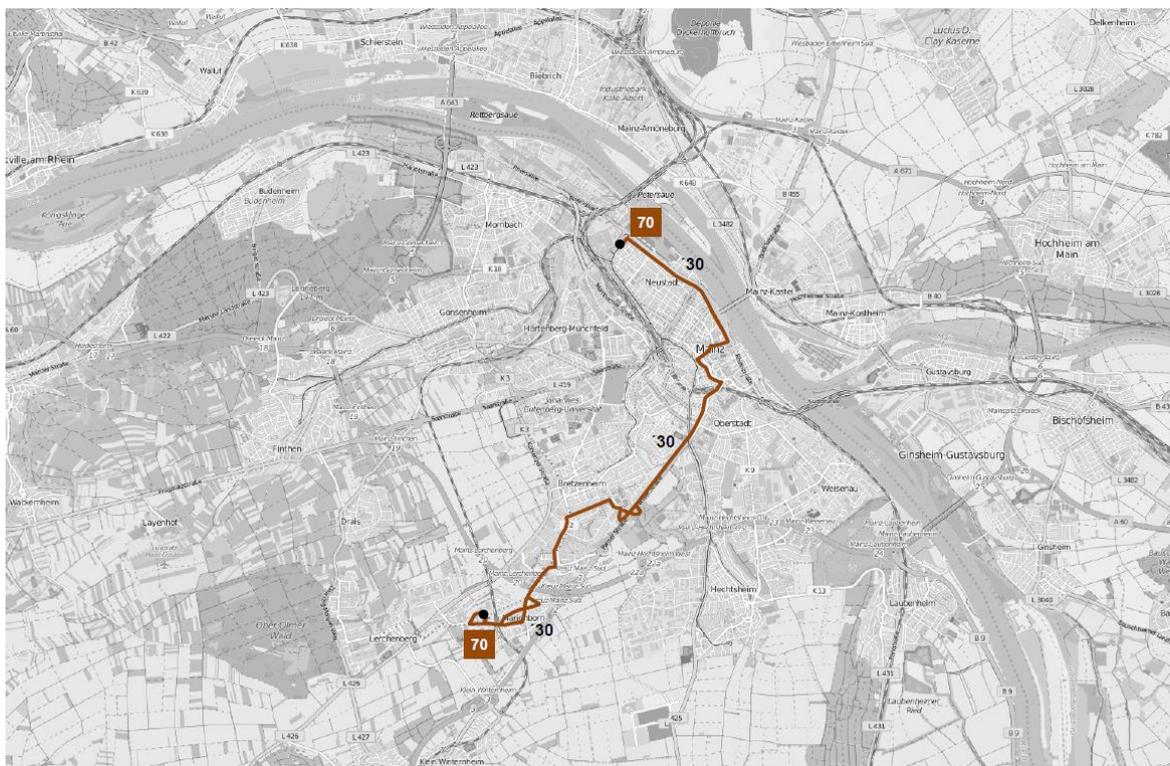


Abbildung 75: SVZ -Netz Linien 70

## 8.3 Anhang 2: Ergebnisse des Nahverkehrsforums am 13.12.2017 und am 08.05.2018

### 8.3.1 Nahverkehrsforum am 13.02.2018

Besprechungsdatum: 13.12.2017	erstellt von: Simon Oelschläger, Irene Burger, Christoph Kerbeck, Bettina Schumann
Besprechungsart: Mainz, Rathaus	

#### Mitschrift der Anregungen aus dem 1. Nahverkehrsforum

Alle Anregungen, Fragen und Ideen der Teilnehmer wurden mit einer Antwort versehen, welche wie fol lautet:

- Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung
- Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP
- Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet
- kein Prüfauftrag

Nummer	1
Inhalt / Frage	1. Inwieweit sind Qualitätskriterien, wie Pünktlichkeit, Takt, Informationen Gegenstand des NVP?
Antwort / Prüfauftrag	Hr. Kron (Frage 1): Gemäß Vergabe des rheinland-pfälzischen ÖPNV-Gesetzes sind diese Kriterien relevant und werden bearbeitet. Frage 1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet
Nummer	2
Inhalt / Frage	1. Wie ist die Verbindlichkeit des NVP einzuschätzen?
Antwort / Prüfauftrag	Hr. Kron (Frage 1): Der NVP ist ein Rahmenplan, der bislang vorrangig Selbstbindungswirkung für den Aufgabenträger entfaltet. Da er künftig auch Grundlage für die Vergabe der Verkehrsdienstleistungen sein wird, nimmt die Verbindlichkeit entsprechend zu. Frage 1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet
Nummer	3
Inhalt / Frage	1. Es gibt keine gesetzliche Vorgabe, wie „ausreichende Bedienung“ definiert wird. Die Stadt Mainz definiert dies selbst. Sind Änderungen der derzeitigen Definition möglich/vorgesehen?
Antwort / Prüfauftrag	Hr. Kron (Frage 1): Eine gesetzliche Vorgabe existiert zwar nicht, dennoch geben Aussagen in einschlägigen Regelwerken/Empfehlungen diesbezüglich Hinweise. Im Vergleich zu anderen Städten wurde gutachterlich in den vergangenen Fortschreibungen für die Stadt Mainz jeweils eine „sehr gute“ ÖPNV-Qualität bescheinigt. Sofern die aktuellen Parameter nicht grundsätzlich hinterfragt werden, ist eine Änderung nicht beabsichtigt. Frage1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet

<b>Nummer</b>	4
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Wie sind die grünen Punkte (Folie 6 Präsentation PTV) zu erklären? Die Abbildung mit den Umsteigehäufigkeiten ist falsch, da keine direkte Verbindung von Ebersheim in die Innenstadt besteht. Es muss immer am Mühlendreieck umgestiegen werden.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Burger (Frage 1): Durchgängige Verbindungen sind vorhanden, jedoch nur in der Hauptverkehrszeit (HVZ). Die Linie 67 fährt im 30-Minutentakt direkt von Ebersheim in die Innenstadt, allerdings mit einer 4-Stunden-Lücke zwischen 9:00 und 13:00Uhr. Zudem fahren nach 19:45 keine Busse der Linie 67 mehr. PTV überarbeitet die Darstellung dahingehend, dass die Differenzierung zwischen Direktverbindungen sowie Teilanbindungen in den Nebenverkehrszeiten (NVZ) ersichtlich wird. <b>Frage 1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet</b>
<b>Nummer</b>	5
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Welche Zählraten liegen den Berechnungen des Planungsbüros zu Grunde? 2. Können diese zugänglich gemacht werden?
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Burger (Frage 1): PTV greift auf IV-Daten der Stadt Mainz zurück, das sind aktuelle IV-Zählraten sowie IV-Umlegungen. Hr. Kron (Frage 2): ÖPNV-Daten sind nicht zugänglich, die IV-Daten können eingesehen werden. <b>Fragen 1+2 → Verständnisfrage, Fragen wurde beantwortet</b>
<b>Nummer</b>	6
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Warum wird der Nahverkehr nicht auf Landkreisebene betrachtet? 2. Es gibt zu viel Durchgangsverkehr aus dem Umland durch Finthen in die Mainzer Innenstadt. Es soll ein P+R-Parkplatz in Finthen entstehen und die dort parkenden Personen sollen mit Expressbussen in die Mainzer Innenstadt gefahren werden.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Eder (Frage 1): Der RNN hat ein ÖPNV-Konzept beauftragt, welches zur Optimierung des Busverkehrs beitragen soll und Aussagen dazu trifft. <b>Frage 1 → kein Prüfauftrag</b>  Frage 2: Die Einrichtung eines Expressbusses ab Finthen in die Mainzer Innenstadt ist nicht vorgesehen, weil das vorhandene Angebot der Mainzelbahn genutzt werden soll. <b>Frage 2 → kein Prüfauftrag</b> Die Einrichtung von P+R-Parkplätzen ist aufgrund höherer Reisegeschwindigkeiten entlang der Mainzelbahnstrecke angedacht. <b>Frage 2 → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b>

<b>Nummer</b>	7
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Was ist ein taktiler Leitsystem?</p> <p>2. Verknüpfung ÖPNV mit Mieträdern: Die Räder von MVGmeinRad dürfen nicht mit in die Busse der MVG genommen werden. Dies ist sehr ungünstig, da es in einigen Bereichen der Stadt keine Rad-Verleihstationen gibt. Kann die Mitnahme ermöglicht werden?</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Burger (Frage 1): Bei einem taktilen Leitsystem handelt es sich um eine Orientierungshilfe für Blinde und sehbehinderte Menschen im öffentlichen Leben. Ein wichtiges Element stellen Platten, die als sog. Bodenindikatoren eingebaut werden, dar. Durch Oberflächen mit Rippen und Noppen entstehen Aufmerksamkeitsfelder und Leitlinien, die im öffentlichen Raum (z.B. Haltestellen des ÖPNV) sowie Gebäuden Anwendung finden. PTV richtet sich bei der Überprüfung nach dem Leitfaden der Stadt Mainz: „Taktile Leitlinie Mainz / Barrierefreiheit im öffentlichen Raum“</p> <p><b>Frage 1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Fahrräder dürfen mitgenommen werden unter Berücksichtigung, dass Rollstuhlfahrer/innen und die Mitnahme von Kinderwagen Vorrang haben. Die Mitnahme von MVGmeinRad-Mieträdern ist nicht vorgesehen, da ein flächendeckendes Angebot von Stationen im Stadtgebiet vorhanden ist.</p> <p><b>Frage 2 → kein Prüfauftrag</b></p>
<b>Nummer</b>	8
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Was ist die Grundlage für die Berechnungen der Nachfrage für den Nahverkehrsplan?</p> <p>2. Wird eine Prognose / Abschätzung durchgeführt? Gibt es eine gesamthafte Betrachtung?</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Burger (Frage 1+2): Wichtigster Punkt ist, die Nachfrage für die Entwicklungsgebiete abzuschätzen. Der NVP gilt 5 Jahre, für diesen Zeitraum wird eine Abschätzung durchgeführt. Ja, es erfolgt eine gesamthafte Betrachtung.</p> <p><b>Fragen 1+2 → Verständnisfragen, Fragen wurde beantwortet</b></p>
<b>Nummer</b>	9
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Das Gebiet des Schlesischen Viertels/Haltestelle Landwehrweg hat gerade morgens zu wenig Angebot. Zudem muss am Hauptbahnhof umgestiegen werden, wenn man weiter in die Innenstadt möchte. Dies stellt eine große Hürde dar. Ist diesbezüglich eine Änderung geplant? Zudem kommt es zu stundenweisen Ausfällen von Bussen.</p> <p>2. Schott-AG Linie 78: Die Linie 78 sollte mit den Zügen vertaktet werden. Die Fahrzeiten der Bahn haben sich grade geändert, sodass keine günstigen Umsteigebeziehungen bestehen – Es wird um Anschlusssicherung gebeten.</p>

<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Mit der Linie 76 ist eine – bis auf die frühen Morgenstunden – durchgehende Verbindung zum Hbf Mainz vorhanden. Vor der ersten Fahrt der Linie 76 (6:46) verkehrt die Linie 62 (4.50 5.20 5.50 6.21) sogar Richtung Innenstadt (Landwehrweg → Mainz Hbf → Münsterplatz → Schillerplatz → Höfchen/Listmann). Dennoch ist mit der Linie 76 ein Umsteigen in die Innenstadt nötig.  <b>Frage 1 → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p>Die MVG überprüft den Ausfall der Busse.  <b>Frage 1 → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p> <p>Herr Heilmann (ZSPNV, Frage 2): Es gibt keine Fahrzeitänderung/Änderung des Taktes bzw. die Streichung von Zügen. Das Thema wird im Detail geprüft.  <b>Frage 2 → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → ZSPNV</b></p>
------------------------------	---

<b>Nummer</b>	10
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Wie sind die grünen Punkte für Ebersheim auf erklären? Es besteht keine direkte Verbindung zwischen Ebersheim und der Mainzer Innenstadt und damit ist die gezeigte Abbildung (Folie 6 Präsentation PTV) mit den Umsteigehäufigkeiten falsch.</p> <p>2. Es fehlt eine Tangentialverbindung mit der Route Ingelheim/ Nieder-Olm/ Bodenheim. Es besteht keine direkte Verbindung zwischen Gau-Bischofsheim und Bodenheim. Gibt es dazu Überlegungen?</p> <p>3. Es wird bemängelt, dass keine MVGmeinRad-Station in Ebersheim vorhanden ist.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Frage 1: <i>Siehe Antwort Nummer 4 im Protokoll</i>  <b>Frage 1 → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Hezinger (Frage 2): Im Rahmen des ÖPNV-Konzepts plant der RNN gemeinsam mit den Aufgabenträgern, inkl. der Stadt Mainz. Die Idee ist bekannt und es gibt Überlegungen dazu.</p> <p>Fr. Eder (Frage 2): Die Stadt Mainz ist nicht für die Finanzierung des ÖPNV der angrenzenden Landkreise zuständig. Im NVP sind daher nur nachrichtliche Aussagen möglich.  <b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → RNN</b></p> <p><b>Frage 3: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG/Stadt</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>11</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Es soll geprüft werden ob Quartiersbusse eine Alternative für eine bessere ÖPNV-Anbindung von Marienborn darstellen. Gibt es Überlegungen dazu?</p> <p>2. Es wird bemängelt, dass keine MVGmeinRad-Station in Marienborn vorhanden ist.</p> <p>3. Wenn der Zug in Richtung Alzey bzw. Mainz bereits Verspätung hat wird der Halt in Marienborn manchmal ausgelassen. Dies ist kein befriedigender Zustand.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Frage 1: Dies wurde bereits früher geprüft und zum Teil auch realisiert. Im Jahr 2001 fuhr ein Bürgerbus zwischen Finthen und der Römerquelle. Damals entstand allerdings eine übermäßige Kostenunterdeckung. Der Betrieb hat sich als nicht wirtschaftlich herausgestellt. Quartiersbusse haben aufgrund einer begrenzten Abdeckung der Fahrgastnachfrage, aber gleichzeitig ähnlich hohen Personalkosten, eine extrem unterdurchschnittliche Auslastung. Deshalb wird die Idee Quartiersbusse im NVP nicht aufgegriffen. Die kleinräumige Erschließung Marienborns mit konventionellen Bussen kann hingegen im NVP aufgegriffen werden.</p> <p><b>Frage 1 → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 2: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG/Stadt</b></p> <p><b>Frage 3: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/ZSPNV/vlexx</b></p>
<b>Nummer</b>	<b>12</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Es soll konkret geprüft werden, ob Tangentiallinien in Mainz möglich sind, z.B. von Gonsenheim nach Hechtsheim.</p> <p>2. In der Lennebergstraße steht nahe einem Wartehäuschen ein Mast, welcher dort den Radverkehr stört. Es soll geprüft werden ob dieser versetzt werden kann.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Burger (Frage 1): Ja, ein weiterer Ausbau wird geprüft.</p> <p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 2: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG/Stadt</b></p>

<b>Nummer</b>	13
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Der Komfort der ORN Busse lässt zu wünschen übrig, weil die Sitze viel zu hart sind. Die Sitze der MVG-Busse sind ebenfalls viel zu hart. Dieser Zustand ist abträglich für das Image des ÖPNV. Früher waren die Sitze besser.</p> <p>2. Wie stark ist der Einfluss des Nahverkehrsplans wirklich? Die Taktung zwischen der S-Bahn aus Frankfurt und dem Stadtbusverkehr ist unzureichend. Der Takt der Linie 57 tagsüber (20min-Takt) ist ok, aber der Anschluss am Hbf Mainz in der NVZ nicht vorhanden (sog. „Anti-Anschluss“). Der nicht an die Straßenbahn grenzende Teil von Bretzenheim ist seit dem Wegfall der Linie 6 abgehängt.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Frage 1: Weder in der 1. noch 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde das Kriterium „gepolsterte Sitze“ o.ä. als Mindestausstattung aufgenommen (siehe S.40, Kapitel 5.4.2 Betriebliche Standards - Fahrzeuge, 2. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz 2012-2017, 2013 sowie S.100, Kapitel 8.1 Betriebliche Qualitätsstandards (Fahrzeuge und Personal), 1. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz 2006-2011, 2006). Zu berücksichtigen ist, dass zwischen Komfort und Robustheit bzw. Vandalismusresistenz abgewogen werden muss. Das Kriterium geht dennoch in die Prüfung mit ein.</p> <p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Prüfung als Qualitätskriterium)</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Es gibt mehrere Zwangspunkte bei der Fahrplanerstellung zu berücksichtigen als nur die Anschlusssicherung am Mainzer Hbf, wie z.B. Einsteigerzahlen und Übergangszeiten. Dennoch besteht die Bereitschaft zur Prüfung von Optimierungsmöglichkeiten.</p> <p><b>Frage 2: →Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p>
<b>Nummer</b>	14
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. P+R-Parkplätze fehlen in Mainz völlig. Das Messegelände bei Hechtsheim ist zu weit weg von der Innenstadt für einen entsprechenden Parkplatz. Allerdings gibt es in Bretzenheim zwischen dem Gelände von Mercedes und dem Gutenberg-Center einen ungenutzten Parkplatz, welcher für P+R genutzt werden könnte. Leider existiert dort momentan keine Haltestelle. Ist es möglich, einen P+R-Parkplatz zwischen Mercedes und dem Discounter real herzustellen?</p> <p>2. Die zukünftige Citybahn soll bis zum Stadion von Mainz 05 durchfahren. Ist die Einrichtung einer Citybahn-Haltestelle Stadion-Nordseite (zw. Stadion und Autobahn) möglich?</p>

<p><b>Antwort / Prüfauftrag</b></p>	<p>Fr. Eder (Frage 1): P+R-Parkplätze werden bevorzugt wohnortnah errichtet und dort, wo eine Schienenanbindung bereits vorhanden ist. Aus diesem Grund werden keine P+R-Parkplätze für ankommende Verkehre aus Richtung Ingelheim / Alzey / Wörrstadt / Oppenheim errichtet. Die Einrichtung eines P+R-Parkplatzes in Stackeden-Elsheim / L426 wäre hingegen sinnvoll und überlegenswert.</p> <p>Zu berücksichtigen ist, dass es sich bei potenziellen P+R-Parkplatz-Grundstücken häufig um Privatgrundstücke handelt, d.h. kein städtisches Eigentum ist. Aus diesem Grund sind im Vorfeld Gespräche mit Eigentümern zu führen und es bedarf oft langwierige Abstimmungen. Gleichwohl wird die Stadt weiterhin Möglichkeiten von P+R-Parkplätzen prüfen.</p> <p>Darüber hinaus ist auch zu beachten, dass bei der Schaffung von Versiegelungsflächen Themen wie Artenschutz sowie Umweltbelange zu berücksichtigen und abzuwägen sind.</p> <p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Wird im Rahmen der Planung zur CityBahn geprüft.</p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Citybahngesellschaft/Stadt</b></p>
<p><b>Nummer</b></p>	<p>15</p>
<p><b>Inhalt / Frage</b></p>	<p>1. Herr Jörg Gerhard (ESWE Geschäftsführer) bittet ausdrücklich um die Vernetzung der beiden Landeshauptstädte, nicht nur durch die Citybahn, auch durch Busverbindungen (Gemeinschaftslinien) und darüber hinaus auch durch Mobilitätsangebote (MVGmeinRad, Carsharing). Herr Gerhard betont, wie wichtig der NVP für Direktvergabe ist (Wiesbaden hat 2015 den letzten NVP aufgestellt). Er bittet zum Schluss um die Beibehaltung der gemeinsamen Tarifwabe und Zusammenarbeit in Tariffragen (Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden)</p>
<p><b>Antwort / Prüfauftrag</b></p>	<p><b>Frage 1: → Wird bei der Bearbeitung des NVP berücksichtigt.</b></p>
<p><b>Nummer</b></p>	<p>16</p>
<p><b>Inhalt / Frage</b></p>	<p>1. Der Katzenberg ist durch den ÖPNV schlecht angebunden und zu Fuß von Norden her nur über Treppen erreichbar. Ein Kleinbus, der in einer Schleife fährt, könnte so den Katzenberg erschließen. Es wird um Prüfung gebeten.</p> <p>2. Die MVG wird angehalten, die Busscheiben nicht mehr zu bekleben, da dies das Sichtfeld stört und die Barrierefreiheit wegen schlechterer Sicht einschränkt. Es wird um die Rücksichtnahme von sehbehinderten und älteren Menschen gebeten.</p>

<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Prüfung als Qualitätskriterium)</b></p>
<b>Nummer</b>	17
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Die Frankenhöhe ist nicht an den Hechtsheimer Ortskern bzw. das Hechtsheimer Gewerbegebiet angeschlossen. Deshalb wird darum gebeten, Umsteigebeziehungen bei Verbindungen der Frankenhöhe mit dem Gewerbegebiet mittels Straßenbahn zu beachten. Auch Gesamtrelationen sollen berücksichtigt werden.</p> <p>2. Auf dem Gelände der Uniklinik gibt es, trotz größerer Entfernungen, kein ÖPNV-Angebot. Quartiersbusse könnten das Problem lösen. Es wird um Prüfung gebeten.</p> <p>3. In den Bussen ist zu wenig Platz, wenn gleichzeitig Rollstuhlfahrer/-innen, älterer Menschen mit Rollatoren, Eltern mit Kinderwagen und Fahrradfahrer/-innen einsteigen. Dadurch kann es passieren, dass nicht jeder mitgenommen werden kann.</p> <p>4. Zwischen Hechtsheim und der Innenstadt gibt es momentan zu viele Schienenersatzverkehre und zu häufig wechselnde Ersatzfahrpläne. Die Linie 68 fährt zu selten und kommt häufig zu spät bzw. fällt manchmal ganz aus.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Frage 1: Die Thematik ist seit Langem bekannt. Bereits im NVP 1998 gab es eine Prüfung der Verbindung Weisenau- Frankenhöhe-Hechtsheim. Die Untersuchung ergab, dass aufgrund von mangelndem Kostendeckungsgrad (u.a. geringe Fahrgastzahlen) sowie ungünstigen Verhältnissen der Straßeninfrastruktur (enge Kurvenradien, geringe Fahrbahnbreiten) die Problematik nicht gelöst werden konnte. Da die Untersuchung länger zurückliegt, geht diese Anregung dennoch als neuer Prüfauftrag in die NVP-Bearbeitung mit ein.</p> <p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p>Frage 2: Bei dem Universitätsklinikgelände handelt es sich um Privatgelände. Die Stadt hat hier nicht die Befugnis Quartiersbusse einzurichten. Dazu müsste zunächst der Kontakt zur Universitätsklinik hergestellt werden. Dies ist im Rahmen des NVP nicht lösbar.</p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p> <p><b>Frage 3: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 4): Es handelt sich um eine Gemeinschaftslinie der MVG und der ORN. Dabei sind die MVG und die ORN partnerschaftlich aber eigenverantwortlich tätig. Die Linie 68 ist derzeit ein Problem- punkt, es liegt eine verbesserungsbedürftige Qualität vor. Wenn vonseiten der ORN keine Besserung eintritt, muss die MVG daraus Konsequenzen ziehen. Weitere Gründe für Pünktlichkeitsmängel im Jahr 2017</p>

	<p>waren die Baustufen Bahnhofstraße und die damit verbundenen Umleitungsverkehre sowie der schwere Autounfall auf der Geschwister-Scholl-Straße, durch den die Oberleitung und zwei Stromverteilerkästen, die für den Fahrstrom der Straßenbahnen benötigt werden, beschädigt wurden.</p> <p><b>Frage 4: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>
--	--

<b>Nummer</b>	<b>18</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Der Hartenberg hat keine direkte Verbindung nach Gonsenheim. Dies ist sehr ungünstig, da dort z.B. viele Ärzte ansässig sind. Durch die Nachverdichtung im Hartenberg (400-500 Wohnungen zusätzlich) wird in Zukunft noch mehr Verkehr entstehen, dies soll in den Planungen des Nahverkehrsplans beachtet werden.</p> <p>2. Morgens im Schülerverkehr sind die Busse im Münchfeld viel zu voll und fahren dann teilweise einfach durch ohne anzuhalten.</p> <p>3. Das Münchfeld soll wieder eine Direktverbindung in die Mainzer Innenstadt bekommen.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p> <p><b>Frage 3: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>19</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Frauen haben nachts oft Angst mit dem Bus zu fahren. Es sollten Angsträume durch genügend Beleuchtung und weniger dunkle Ecken/ Gebüsche im Umfeld von Haltestellen vermieden werden.</p> <p>2. Insbesondere Frauen wollen erhöhtes Sicherheitsgefühl im Abend- und Nachtverkehr. Das Angebot „Halt auf Wunsch“ soll in der Bevölkerung bekannter gemacht werden, da er bisher aus Unwissenheit kaum genutzt wird. Die Busfahrer müssen den Halt auf Wunsch ebenfalls kennen, damit das System funktioniert.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>(Frage 1): In der 2. Fortschreibung des NVP findet die Thematik bereits Berücksichtigung. Die „ausreichende Beleuchtung nach DIN EN 13201...“ wird dort als Standard der Haltestellenausstattung mit aufgeführt (siehe S. 41 f., Kapitel 5.4.3 Infrastrukturelle Standards - Haltestellen, 2. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz 2012-2017, 2013).</p> <p><b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b></p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>20</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Aufgrund der aktuellen Sozialstruktur im Stadtteil Mainz-Mombach (hoher Arbeiteranteil) ist eine ausreichende Anbindung nach Schierstein, Biebrich (u.a. Schulen) notwendig. Die Busse sollen über die Hauptstraße, Obere Kreuzstraße und dann von dort auf die Autobahn fahren. Die Verbindung über Mainz Hbf ist zu zeitraubend.</p> <p>2. Die Suderstraße ist durch den Busverkehr stark runtergewirtschaftet, der Straßenzustand ist schlecht. Dadurch ist der Fahrkomfort niedriger. Dies gilt auch für den Straßenzustand vor der Schott AG. Gibt der NVP Mittel für Straßenverbesserung her?</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Frage 1: Aktuell fährt kein Bus über die Schiersteiner Brücke, weil Auf- und Abfahrtmöglichkeit zur Brücke zunächst fertiggestellt werden müssen. Danach werden Busse die Brücke wieder queren. Die Busverbindungen über die Schiersteiner Brücke sind im NVP enthalten.  <b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b></p> <p>Fr. Eder (Frage 2): Der NVP ist kein Instrument zur Finanzierung oder Sanierung von Straßen. Die Busse sind nicht verantwortlich für den schlechten Straßenzustand, sondern dass lange keine Investitionen in den Straßenbau getätigt wurden.  <b>Frage 2: → kein Prüfauftrag</b></p>
<b>Nummer</b>	<b>21</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. (mit Bezug auf Vorredner): Die Buslinien über die Schiersteiner Brücke sollen möglichst noch vor der Fertigstellung des NVP wieder fahren.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Die MVG kann erst fahren, wenn die kompletten Auf- und Abfahrten vorhanden sind. Die verkehrliche Situation ist aktuell noch kritisch. Die MVG fährt wieder sobald die verkehrliche Bedingungen passen.  <b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b></p>
<b>Nummer</b>	<b>22</b>
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Der Autoverkehr von außerhalb des Stadtgebiets soll schon vor der Stadt abgefangen werden und mit ÖPNV in die Stadt hineinfahren. Der Verkehr soll mit größerer überregionaler Vernetzung geplant werden.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Eder (Frage 1): Diese Sichtweise wird ausdrücklich begrüßt. Die Stadt Mainz setzt weiterhin darauf, die Pendlerverbindungen zu verbessern. Die Kommune steht in steten Kontakt mit Frankfurt und dem hessischen Verkehrsministerium.  <i>Siehe auch Antwort Nummer 14 im Protokoll.</i>  <b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p>

<b>Nummer</b>	23
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Das von der MVG/MMW angebotene Sozialticket ist viel zu teuer und wird nicht durch den entsprechenden Hartz 4-Satz für Mobilität gedeckt.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Eder (Frage 1): Derzeitige spezielle Fragen zur Tarifgestaltung können nicht im Rahmen der NVP-Bearbeitung gelöst werden. Zu berücksichtigen ist, dass die Finanzierung eines verbilligten Tickets schwierig ist und dass alljährliche Defizite der MVG auf 15 Mio. Euro gedeckelt wurden (im Vgl. ESWE 25 Mio. Euro). <b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Ministerium/Stadt/MVG</b>
<b>Nummer</b>	24
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Zur Entlastung von Pendlerverkehren zwischen Mainz und Wiesbaden sollte eine zusätzliche Brücke gebaut werden. Die Kaiserbrücke sollte zudem barrierefrei ausgebaut werden.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Eder (Frage 1): Im Rahmen des „Masterplan Green City“ wird das Thema Radschnellweg angemeldet. Der Bau einer Brücke bzw. der Ausbau der Brücke stellt kein Thema für MVG und ESWE dar. <b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b>  <i>Nachträgliche Anmerkung:</i> Seit Januar 2018 gibt es diesbezüglich neue Entwicklungen. Es wurde ein Prüfauftrag für eine weitere Rheinbrücke gestellt.
<b>Nummer</b>	25
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Die Linie 6 fährt nicht direkt in die Innenstadt und ist damit für ältere Fahrgäste nicht barrierefrei. Es wird um Berücksichtigung der Belange von behinderten und älteren Menschen gebeten. 2. Es wird außerdem um Prüfung von Schleifenfahrten auf der Linie 6 durch die Innenstadt gebeten. 3. Die Linie 6 ist immer unpünktlich wegen ihrer sehr langen Strecke. Wegen Verspätungen stehen häufig zu viele Busse an der Endhaltestelle im Münchfeld. Dies hat zur Folge, dass ankommende Busse auf der Fahrbahn halten müssen und die Fahrgäste kein entsprechendes Busbord zur Verfügung haben. Dies entspricht nicht der Barrierefreiheit.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b> <b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b> <b>Frage 3: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b>

<b>Nummer</b>	26
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Die ehemalige Verbindung nach Wiesbaden über die Schiersteiner Brücke war nur bis WI-Schierstein akzeptabel. Auf der weiteren Route Richtung Innenstadt ist der Bus sehr viele mäandrierende Schleifen gefahren, sodass die Fahrzeit in die Wiesbadener Innenstadt zu lang war. Es wird um eine ansprechende Verbindung von Mainz über die Schiersteiner Brücke nach Wiesbaden ohne Schleifen gebeten.
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	(Frage 1): Die aktuell nicht verkehrende Buslinie 47 hat nicht die Funktion einer Express- bzw. Schnellbuslinie, die lediglich die beiden Stadtzentren von Mainz und Wiesbaden verknüpft. Sie dient vor allem der Erschließung von Stadtteilen auf beiden Seiten des Rheins (MZ-Gonsenheim, MZ-Mombach, WI-Schierstein, WI-Biebrich). Außerdem ist aus wirtschaftlichen Gründen (Fahrgastzahlen) die Schleifenfahrt notwendig. <b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b>
<b>Nummer</b>	27
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Die Vernetzungswünsche sowohl von ESWE wie auch vonseiten der MVG sind sehr erfreulich. Eine bessere Verbindung zwischen Mainz und Wiesbaden ist notwendig. Es soll geprüft werden, ob nicht eine Fährverbindung auf dem Rhein zukünftig möglich wäre, z.B. zwischen Kostheim und Fischtor?
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	Fr. Eder (Frage 1): Die Stadt Mainz ist grundsätzlich dankbar für alle Ideen und nimmt diese auf. Allerdings würden durch die Einrichtung dieses neuen Verkehrsträgers deutliche Mehrkosten für die MVG entstehen (u.a. Finanzierung von Fähranlegestellen, Erweiterung des Fuhrparks, Fahrpersonal). Diesbezüglich ist die Deckelung des alljährlichen Defizits der MVG zu berücksichtigen, wodurch das Unternehmen angehalten ist dementsprechend zu wirtschaften. Hr. Erthof (Frage 1): Dazu gibt es vonseiten der MVG momentan keine Überlegungen. <b>Frage 1: → kein Prüfauftrag</b>
<b>Nummer</b>	28
<b>Inhalt / Frage</b>	1. Enthält der Nahverkehrsplan Visionen für die Zukunft (Entzerrung Mainz Hbf, Erneuerung Münsterplatz, Einplanung Weichen im Bereich Alicenbrücke z.B.)? 2. Die Citybahn Mainz-Wiesbaden könnte doch im Bereich des Binger Schlag halten. Was passiert mit der Straßenbahn Binger Schlag?

<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Der NVP deckt Ideen für die Angebotsverbesserung ab. Infrastrukturelle sowie städtebauliche Aspekte werden hingegen an anderer Stelle bearbeitet bzw. entscheiden.  <b>Frage 1: → Verständnisfrage, Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Wird im Rahmen der Planung zur CityBahn geprüft.  <b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Citybahngesellschaft/Stadt</b></p>
<b>Nummer</b>	29
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Die Linienführung im Bereich Hartenberg / Münchfeld soll verbessert werden.                  2. Die Haltestelle Friedrich-von-Pfeiffer-Weg ist immer noch nicht barrierefrei (Aufzüge).</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p>Fr. Eder (Frage 2): Die Aufzüge an der Brücke Friedrich-v.-Pfeiffer-Weg sollten umgesetzt werden. Es kam allerdings zu Finanzierungsproblemen. Die Inbetriebnahme der Aufzüge erfolgt voraussichtlich Anfang 2019.  <b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p>
<b>Nummer</b>	30
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Die Linie 6 kommt manchmal gar nicht, obwohl sie auf dem DFI angezeigt wird und kurz danach wieder von der DFI verschwindet. Gleiches gilt für die Linie 68.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>
<b>Nummer</b>	31
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Mit dem Mainzer Sozialticket darf die S-Bahn nicht genutzt werden. Mit dem Wiesbadener Sozialticket ist dies allerdings möglich.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Die S-Bahn ist kein Produkt der MVG sondern des RMV. Das Angebot der MVG erhält leider keinen Zuschuss, in Rheinland-Pfalz gibt es keine entsprechenden Finanzmittel. Der RMV toleriert das Angebot der MVG/MMW. Es ist aber leider keine Erweiterung des Angebots möglich.                  Fr. Eder (Frage 1): Anders als das Land Hessen unterstützt Rheinland-Pfalz den ÖPNV nur unzureichend. Hinzu kommen die hohen Schulden der Stadt Mainz. Die Aufsichtsbehörde ADD in Trier wird voraussichtlich keine Genehmigung erteilen, da es sich um eine freiwillige Ausgabe handelt.  <i>Siehe dazu auch Antwort Nummer 23 im Protokoll</i>  <b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Ministerium/Stadt/MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	32
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Witterungsbedingt, häufig bei Schneefall, kommen die Busse oft nicht in Drais an. In Störungsfällen wie diesen bekommen die Fahrgäste in Drais keine Informationen angezeigt, da dort kein DFI vorhanden ist. Es wird darum gebeten Informationen (Echtzeitendaten) bereitzustellen, wie z.B. über die Homepage der MVG/Mainzer Mobilität und App.</p> <p>2. Es wird um bessere Klimatisierung in den Bussen gebeten. Dies hält insbesondere im Sommer von der Nutzung der Busse ab und fördert daher den Umstieg auf das Auto.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p> <p><b>Frage 1: Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Prüfung als Qualitätskriterium)</b></p> <p>Bereits in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde das Kriterium „ausreichende Belüftung und Temperaturregulierung, bzw. Klimatisierung“ als Mindestausstattung aufgenommen (siehe S.40, Kapitel 5.4.2 Betriebliche Standards - Fahrzeuge, 2. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz 2012-2017, 2013).</p> <p><b>Frage 2: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>
<b>Nummer</b>	33
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Durch den vielen Verkehr am Mainz Hbf West entstehen dort zu viele Abgase. Die Busse sind zu laut. Es wird um Prüfung gebeten, ob die Motorkapseln tatsächlich dicht sind. Klimaanlage in Bussen bedeuten zudem hohen Energieverbrauch. Es wird darum gebeten, Umwelt- und Gesundheitsaspekt sowie Lärmentwicklung von Bussen zu berücksichtigen.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP →MVG</b></p> <p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Luftreinhaltung und Klimaschutz )</b></p>
<b>Nummer</b>	34
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. In Ebersheim wären Grundstücke für P+R-Parkplätze vorhanden. Damit könnte die Rheinhessenstraße entlastet werden.</p> <p>2. Die Straßenbahn soll bis Ebersheim verlängert werden.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Eder (Frage 1): Ob die Möglichkeit besteht in Ebersheim einen P+R-Parkplatz einzurichten, wird geprüft. Allerdings kann dies nicht im Rahmen des NVP bearbeitet werden.</p> <p><b>Frage 1: →Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP →Stadt</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Im Rahmen des NVP wird geprüft, ob sich die Parameter der standardisierten Bewertung aus dem Jahr 1996 gravierend verändert haben.</p> <p><b>Frage 2: →Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p>

<b>Nummer</b>	35
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Es soll geprüft werden ob Elektrobusse in Mainz eingesetzt werden können.</p> <p>2. Anschlussicherung Juxplatz: Die Straßenbahnen warten teilweise nicht auf gerade ankommende Busse.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p>Fr. Eder (Frage 1): Es wurden 4 Brennstoffzellbusse im Rahmen des EU-Förderprogramms „JIVE“ für die MVG bestellt. Außerdem sollen noch weitere 4 Elektrobusse bestellt werden. Allerdings sind die Kosten für einen einzelnen E-Bus sehr hoch. Daher entscheidet sich 2018, ob über den Dieselfonds noch weitere klimafreundlichere Fahrzeuge für den MVG-Fuhrpark bestellt werden können.</p> <p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p> <p>Hr. Ernhof (Frage 2): Anschlüsse sollen gehalten werden. An Verknüpfungspunkten, wo dies nicht eingehalten wird, wie z.B. am Juxplatz in Gonsenheim, erfolgt eine Überprüfung durch die MVG.</p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>
<b>Nummer</b>	36
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Für Rollstuhlfahrer ist der Fahrplanaushang teilweise zu hoch angebracht, dafür ist weiter unten Werbung angebracht. Es wird darum gebeten wichtige Informationen in optimaler Höhe für Rollstuhlfahrer/-innen aufzuhängen. Zudem sollte die Schrift der Fahrpläne größer sein und die Informationen sollten besser beleuchtet werden.</p> <p>2. An der Opel Arena kann die Klapprampe nicht ausgefahren werden, weil die Borde zu hoch sind.</p>
<b>Antwort / Prüfauftrag</b>	<p><b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>
<b>Nummer</b>	37
<b>Inhalt / Frage</b>	<p>1. Es wird um Transparenz bezüglich der Bereitstellung von Informationen an Haltestellen mittels Echtzeitdaten über die DFI gebeten. Darüber hinaus sind ORN-Daten (innerstädtische Linien 620, 650, 652, 660) nicht mehr in der App vorhanden. Außerdem geben die Fahrpläne der ORN keine Auskunft darüber, wann Niederflurfahrzeuge eingesetzt werden.</p> <p>2. Ist es möglich diesbezüglich Auflagen zu erteilen?</p> <p>3. In den Bussen sollten Lüfter anstelle von Klimaanlage eingebaut werden, da Klimaanlage schädlich für die Umwelt sind.</p>

<p><b>Antwort / Prüfauftrag</b></p>	<p>(Frage 1): Der NVP trifft auch Aussagen zur Qualität des ÖPNV. Bereits die 1. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz (2006-2011) enthält explizite Aussagen bzgl. der Bereitstellung von Fahrgastinformationen, so ist im Bereich Störungsmanagements folgender Einzelaspekt zu erfüllen: „zeitnahe Kundeninformation über Störungen“ (siehe S.103 f., Kapitel 8.3 Qualitätsstandards zu Information, Service und Vertrieb. 1. Fortschreibung des NVP der Landeshauptstadt Mainz 2006-2011, 2006).  <b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p> <p>Fr. Eder (Frage 1): Die Anfrage bezüglich Informationen zur Barrierefreiheit in den Fahrplänen sowie der Bereitstellung von Echtzeitdaten vonseiten der ORN wurde der Verwaltung bereits durch Frau Boos-Waidosch, Behindertenbeauftragte der Stadt Mainz, gestellt. Es erfolgt eine Klärung mit der ORN.  <b>Frage 1: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Prüfung als Qualitätskriterium)</b></p> <p>(Frage 2): Forderungen bezüglich der Bereitstellung von Echtzeitdaten können im Nahverkehrsplan verankert werden. Die Forderungen beinhalten dann auch, dass die Bereitschaft zur Übermittlung von (Echtzeit-) Daten durch alle im Mainzer Stadtgebiet fahrenden Verkehrsunternehmen gegeben sein muss. Dies bedeutet auch, dass beim Auftreten von technischen Störungen bei der Datenübertragung (z.B. Inkompatibilität der verschiedenen Systeme) diese schnellstmöglich durch die verantwortlichen Verkehrsunternehmen zu beseitigen sind. Sanktionierungen bei der Nichterfüllung von Qualitätskriterien können im Rahmen des NVP nicht erfolgen. Allerdings können Auflagen dieser Art bei der Vergabe der Konzessionsanträge sowie bei der Ausgestaltung des zukünftigen öDA (öffentlicher Dienstleistungsauftrag) Gegenstand sein.</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Zu berücksichtigen ist, dass solche Auflagen dann für alle Unternehmen gelten sollten.  <b>Frage 2: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p><b>Frage 3: → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (Luftreinhaltung und Klimaschutz )</b></p>
---	--

### 8.3.2 Nahverkehrsforum am 08.05.2018



Besprechungsdatum: 08.05.2018	erstellt von: Simon Oelschläger, Irene Burger, Christoph Kerbeck, Bettina Schumann
Besprechungsort: Mainz, Rathaus	

Mitschrift der Anregungen aus dem 2. Nahverkehrsforum

Alle Anregungen, Fragen und Ideen der Teilnehmer wurden mit einer Antwort versehen, welche wie folgt lautet:

- Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung
- Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP
- Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet
- kein Prüfauftrag

<b>Nummer</b>	<b>1</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. An der Haltestelle „Hauptbahnhof West“ bestehen insbesondere für sehbeeinträchtigte/blinde Menschen unübersichtliche Verhältnisse.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Im Rahmen der 3. Fortschreibung NVP wurden vom Gutachterbüro alle Haltestellen der Mainzer Mobilität im Mainzer Stadtgebiet auf deren Barrierefreiheit überprüft. Der Hinweis fließt bei der Überprüfung der Prioritätenliste zum Haltestellenausbau mit ein. → Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung

<b>Nummer</b>	<b>2</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	Die „Wiederbelebung“ der Verbindung zwischen Hartenberg und Gonsenheim (Linie 68) wird als sehr positiv angesehen. Die Änderungen im Zielliniennetz treffen vermutlich auf Zustimmung. 1. Gibt es Überlegungen zur Entzerrung der Schulanfangszeiten morgen und nachmittags, um den Schulbusverkehr zu entlasten?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Die Stadt bemüht sich um das Thema, allerdings zeigen die Schulen bisher wenig Interesse. Die einzige Ausnahme bilden die berufsbildenden Schulen. Diese Schulen wurden bereits befragt und das Thema ist in Abstimmung. Die Stadtverwaltung arbeitet weiter an dem Thema, welches im Nahverkehrsplan auch verankert wird. Hr. Erhof (Frage 1): Die Entzerrung der Schulanfangszeiten wäre eine Entlastung und könnte die Beförderungsqualität deutlich verbessern. Allerdings fehlt bei der Mehrzahl der Schulen die Bereitschaft, positive Ausnahmen sind die IGSen. → kein Prüfauftrag (bereits in Bearbeitung bzw. Daueraufgabe)

<b>Nummer</b>	3
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird es dann bei einem 30-Minuten-Takt vormittags zwischen 9:30 Uhr und 12:30 Uhr keine Taktausdünnung geben?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Grundsätzlich sieht das Zielliniennetz einen 30-Minuten-Takt vor. Eine Takterhöhung oder -verminderung wird durch die Fahrgastzahlen begründet: Stark frequentierte Linien sollen gestärkt werden (höherer Takt), schwach frequentierte Linien erhalten den 30-Minuten-Grundtakt. Eine weitergehende Ausdünnung in den Vormittagsstunden ist jedoch nicht vorgesehen.</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Volumen an Fahrleistung wird durch das 16-Mio.-Euro-Defizit bestimmt. Die MVG würde es auch begrüßen, wenn ein konstantes Angebot im Tagesverlauf gefahren werden könnte, aber sie muss nachfrageorientiert reagieren. Aus diesem Grund kann es vormittags auf verdichteten Linienabschnitten mit 15-Minuten-Takt eine Taktausdünnung geben, da zu dieser Zeit weniger Fahrgäste unterwegs sind, das Budget für den ÖPNV feststeht und nicht beliebig erweitert werden kann.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	4
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Auf Strecken, wo Straßenbahnen besonders häufig ausfallen, sollte man über dauerhaft, parallel verkehrende Buslinien nachdenken.</p> <p>2. Es wird eine erneute Anbindung „abgehangener Verbindungen“, z.B. Universität, Direktverbindung vom Schlesisches Viertel zum Höfchen/Rheingoldhalle gefordert.</p> <p>3. Es sollte auch die ÖPNV-Anbindung von Neubaugebiete (Heiligkreuz-Viertel / HKV, Zollhafen) berücksichtigt werden.</p> <p>4. Verbesserungen im ÖPNV (Klimaanlagen, Bekleben der Scheiben/weniger Werbung etc.) sollten priorisiert werden (ggf. durch Kostenkalkulation der Verbesserungen), damit mit den vorhandenen Mitteln möglichst effektiv umgegangen werden kann.</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Ein prophylaktisches, durchgängiges Parallelangebot wäre angesichts der Defizitbegrenzung unverhältnismäßig.</p> <p>→ <b>kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Die Anbindung des Schlesischen Viertels sowie der Universität werden durch das Zielliniennetz mitberücksichtigt.</p> <p>→ <b>kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 3): Die Anbindung von Neubaugebieten wird selbstverständlich mitgedacht. Zum Zollhafen besteht bereits vor Fertigstellung des Neubaugebietes mit der Straßenbahnlinie 59 eine Verbindung, zu-</p>

	<p>mal hierdurch in der Vorlesungszeit ein zusätzliches Angebot für Studenten aus der Mainzer Neustadt bereitgestellt wird. Die Anbindung des Heiligkreuz-Viertels / HKV ist bereits in Planung.          → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 4): Eine Priorisierung der Qualitätskriterien ist aufgrund der gedeckelten Finanzen notwendig. Das Bekleben der Busse bringt Werbeeinnahmen, auf die man nicht grundsätzlich verzichten kann.          → <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p>
--	--

<b>Nummer</b>	5
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Das Fahrpersonal soll mehr Rücksicht auf Senioren nehmen. Die Busse fahren nach einer Haltestelle zu schnell wieder an. Senioren können sich teilweise nicht schnell genug setzen, wodurch Sturzgefahr besteht. Das Fahrpersonal sollte geschult werden.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Fahrpersonal der MVG wird regelmäßig geschult, auch zur benannten Thematik. Darüber hinaus sucht und führt die Fahrdienstleitung der MVG gezielt Gespräche mit dem/der jeweiligen Fahrer/-in, wenn zu einem Vorfall genaue Angaben (u.a. Liniennummer, Haltestelle, Abfahrzeit) vorliegen.          → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	6
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Es wird um Außenansage der Liniennummer bei hintereinander einfahrenden Bussen gebeten, z.B. am Schillerplatz.</p> <p>2. Ist für die Haltestellen am Münsterplatz auch eine Sprachausgabe geplant?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>(Frage 1): Dieses Qualitätskriterium wurde bereits in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans als optionale Zusatzausstattung mit aufgenommen (siehe S. 40 Tab. 9 Betriebliche Standards Fahrzeuge Barrierefreiheit). Demnach werden bei Neuanschaffung Busse mit Außenlautsprecher für Haltestellenansagen nach und nach bestellt.          → <b>kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Die MVG sucht gemeinsam mit der Verwaltung nach einer vernünftigen Regelung, es gibt auch Kritik von Anwohnern an der permanenten „Beschallung“.          → <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	7
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Auf der linken Busseite soll ebenfalls die Liniennummer angezeigt werden, um den Bus besser identifizieren zu können.</p> <p>2. Wie geht die MVG zukünftig mit der E-Scooter-Mitnahme um?</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>(Frage 1): Nach BOKraft (§ 33 Kennzeichnung und Beschilderung (1)+(2)) ist jedes Fahrzeug „an der <u>rechten</u> Längsseite mit einem Streckenschild zu kennzeichnen.[...] Das Streckenschild soll Liniennummer, Ausgangs- und Endpunkt der Linie sowie wichtige Angaben über den Fahrweg enthalten.“ Die Verwaltung nimmt die Anregung dennoch auf und prüft die Umsetzbarkeit ggf. im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder als optionale Zusatzausstattung bei den Qualitätskriterien.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Es wird aktuell ein E-Scooter entwickelt, der die entsprechenden Richtlinien erfüllt und somit in Bussen mitgenommen werden darf. Aus Sicherheitsgründen werden ausschließlich diese E-Scooter mitgenommen, es gibt dazu klare Vorgaben (Länderrichtlinie).</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	8
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Bisher wurden häufig Quartiersbusse angesprochen, allerdings kommen diese in den bisherigen Planungen nicht vor. Wird es den Einsatz solcher Busse geben?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Für kleinräumige Gebiete, wie z.B. in Mainz-Marienborn, sind solche technischen Möglichkeiten durchaus sinnvoll. Aus diesem Grund bleiben wir auch weiterhin an solchen Lösungsalternativen zum konventionellen Busverkehr dran. In diesem Zusammenhang sind die Maßnahmen, welche im Rahmen des „Masterplan Green City / M<sup>3</sup>“ zur Erforschung des autonomen Fahrens sowie zur Prüfung und Projektierung geeigneter On-Demand-Verkehre zur Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV angemeldet wurden/werden, zu erwähnen. Auch diese technischen Lösungen könnten künftig kleinräumig betrachtet eine Alternative darstellen.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	9
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Richtet sich die MVG auf Straßenbahnen mit einem oder zwei Führerständen bzw. Ein- oder Zweirichtungsfahrzeugen aus?</p> <p>2. Gibt es ein Straßenbahnkonzept für die gesamte Stadt Mainz?</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Zweirichtungsfahrzeuge sind flexibler, allerdings auch viel teurer. Sie werden für bestimmte Strecken, auf denen keine Wendeschleife an den Endhaltestellen vorhanden ist sowie für Großveranstaltungen, benötigt. Die MVG besitzt momentan eine Mischung aus beiden Fahrzeugtypen (ca. 50/50). Da Zweirichtungsfahrzeuge deutlich teurer sind, ist die Anschaffung jeweils abzuwägen. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der zu diesem Thema keine Vorschriften enthält.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Im Nahverkehrsplan werden zum Straßenbahnausbau Aussagen getroffen, allerdings auf einer anderen Konkretisierungsebene als die des Buskonzepts. Grund ist, dass der Straßenbahnausbau eher mittel- bis langfristig denkbar ist und daher im aktuellen Nahverkehrsplan nur tendenzielle Vorgaben gemacht werden können.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	<b>10</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Gibt es Planungen zur Verknüpfung von Straßenbahn und Bus?</p> <p>2. Wird es eine direkte Busverbindung von Hechtsheim auf die Frankenhöhe geben (Anbindung an den Ortskern)?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Ja, Planungen zur Verknüpfung des Bus- und Straßenbahnverkehrs gibt es, denn dadurch ergibt sich ein Gewinn für das gesamte Netz.</p> <p>Hr. Kron (Frage 1): Die Verknüpfung des Busverkehrs mit der Straßenbahn wird angestrebt, mitgedacht und im Nahverkehrsplan verankert.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Es ist keine Umsteigebeziehung geplant, es muss ggf. über Lösungen, wie Quartiersbusse nachgedacht werden. Allerdings ist bereits bekannt: Je kleinteiliger, umso teurer ist ein solches System. Aus diesem Grund muss die MVG abwägen, wo gefahren wird.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung (siehe dazu auch Antwort Nr. 8)</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>11</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Die Stadt Mainz hat bereits hohe Schulden, daher sollte nicht noch mehr Geld in unnötigen Luxus (z.B. Klimatisierung, USB-Steckdosen in Bussen) oder Taktverdichtungen investiert werden. Auch sollten mehr Subunternehmer eingestellt werden, damit die Kosten sinken.</p> <p>2. Es sollte darauf geachtet werden, dass auch zukünftig genug Busfahrer zur Verfügung stehen. Alternativ soll über Technologien im Bereich des autonomen Fahrens nachgedacht werden.</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Die Stadt ist an den Ausgaben der MVG nicht direkt beteiligt. Der Ausgleich des Defizits erfolgt über den Querverbund mit der Mainzer Stadtwerke AG. Es ist im NVP abzuwägen, welche Komfortaspekte berücksichtigt werden können und sollen. Dies ist z.B. auch eine politische Entscheidung.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Ernhof (Frage 2): Neues Fahrpersonal zu finden ist momentan äußerst schwierig. Die bundesweite Nachfrage ist sehr hoch. Darüber hinaus besteht derzeit Konkurrenz zur Fernbus- und Logistikbranche. Die MVG bildet selbst viele Fahrer aus (15 Azubis/Jahr), darunter auch Flüchtlinge. Allerdings ist zu beachten, dass die Ausbildungskosten für die MVG sehr hoch liegen (ca. 25.000€ bis Ende der Ausbildung). Und natürlich muss außerdem beachtet werden, dass auch der Qualitätsanspruch an das Fahrpersonal hoch ist.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	<b>12</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Ist es richtig, dass sich das Taktangebot in Laubenheim durch das Zielliniennetz verringern würde?</p> <p>2. Es wurde bereits früher über Tangenten in Mainz, zum Beispiel Gonsenheim – Bretzenheim – Hechtsheim diskutiert, allerdings hat sich in dem Bereich bisher nichts bewegt.</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): In einigen gering nachgefragten Linienabschnitten mag dies zutreffen (z.B. Laubenheim Süd/Hans-Zöller-Straße). Die MVG muss, um die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu gewährleisten, ihre zur Verfügung stehenden Finanzmittel effizient einsetzen. Darum wird das Angebot an dem über den Tag stark schwankenden Bedarf ausgerichtet. Es wird letztendlich an bestimmten Stellen immer zu Verlusten / Reduzierungen kommen, diese sind dann aber durch die geringeren Fahrgastzahlen gerechtfertigt. Dafür bietet das Zielliniennetz an anderer Stelle viele Vorteile / Verbesserungen (gleichmäßiger Takt, Stärkung Wormser Straße) und trägt damit insgesamt zur Steigerung der Netzattraktivität des Mainzer ÖPNV bei.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Auch Tangentialverbindungen müssen und werden sorgfältig geprüft sowie wirtschaftlich abgewogen. Bislang haben sich diese Überlegungen noch nicht wirtschaftlich vertretbar abbilden lassen.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>13</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. In Laubenheim würde sich laut Zielliniennetz die Fahrtenanzahl von neun auf sechs Fahrten reduzieren?</p> <p>2. Was ergab die im NVP 2012 enthaltene Prüfung der Tangentialverbindung von Gonsenheim über die Koblenzer Straße nach Hechtsheim und Laubenheim?</p> <p>3. Am Zollhafen wurde bereits vor dem Wohnungsbau eine ÖPNV-Anbindung (Linie 59) hergestellt, warum kommt diese beim Heiligkreuz-Viertel / HKV so spät?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Das ist richtig, es würde auf den Streckenästen in Laubenheim weniger Fahrten geben, welche von der Nachfrage her betrachtet geringe bis sehr geringe Zahlen aufweisen. Dafür gibt es aber eine deutliche Verbesserung auf nachfragestarken Streckenästen.</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 1): (ergänzt auf Nachfrage zum Stand der Fahrgastzahlen): Die Ein- und Aussteigerzahlen wurden ausgehend von der Erhebung zwischen Januar und März 2018 hochgerechnet und bilden einen durchschnittlichen Werktag ab.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Wie bereits zuvor beantwortet (<i>siehe dazu Nr. 12 Frage 2</i>), haben sich Überlegungen diesbezüglich noch nicht wirtschaftlich vertretbar abbilden lassen und werden geprüft.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 3): Bislang sind die Anbindungen für die innere Erschließung des HKV noch nicht hergestellt.  → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
<b>Nummer</b>	<b>14</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>Die Bemühungen vonseiten der Verwaltung, auf die zahlreichen Anregungen eine Antwort zu finden, möchte ich zunächst loben.</p> <p>1. Das Uniklinikgelände wird momentan nicht von Stadtbussen befahren und ist meist nur mit längeren Fußwegen zu erreichen. Sind hier Planungen vorgesehen?</p> <p>2. Wie sieht es mit der Taktichte am Abend/Wochenende aus, da ist der ÖPNV häufig unattraktiv.</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Die MVG wird das Thema aufgreifen. Allerdings ist das Gelände aufgrund der schmalen Straßen schwierig zu befahren, so dass ggf. der Einsatz eines Kleinbussystems an dieser Stelle als Möglichkeit in Betracht gezogen werden muss. Eine Lösung steht noch aus.  → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Wie bereits schon bei vorherigen Fragen erläutert, gibt es eine Kostendeckelung für das ÖPNV-Angebot der MVG. Das Angebot wird an die Nachfrage angepasst. Diese ist am Wochenende geringer als an Werktagen. Durch diese Angebotsreduzierung am Wochenende können dann wiederum mehr Fahrten z.B. zu den Stoßzeiten gefahren werden. Im Bereich Abend-/Nachtfahrten wurde das Angebot in den letzten Jahren stark ausgebaut.  → Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	15
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Die dynamische Fahrgastinformation ist z.B. an der neu gebauten Haltestelle Münsterplatz nur einseitig. Zudem werden die Info-Stelen („Quader“) nachts als gefährlich angesehen, da sie einen Sichtschutz darstellen („Angsträume“).
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Problem der einseitigen DFI wurde erkannt und es muss bei der Umsetzung nachgebessert werden. Die MVG und die Verwaltung suchen gemeinsam nach einer Lösung. Dies gilt ebenfalls für das Thema Info-Stelen und Sicherheit.  → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</p>

<b>Nummer</b>	16
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird im Rahmen des Nahverkehrsplans auch verstärkt auf das Themenfeld Nahmobilität eingegangen, d.h. neben ÖPNV auch Fahrrad- und Fußgängerverkehr?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Der ÖPNV ist Teil des Umweltverbundes, daher wird im Rahmen des Nahverkehrsplans der Fuß- und Radverkehr selbstverständlich mitgedacht. Allerdings ist der Nahverkehrsplan kein Planungsinstrument für den Rad- und Fußverkehr. Seit 2016 gibt es u.a. den „Runden Tisch Radverkehr“, der auch Mainzer Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit bietet, Hinweise und Anregungen den Radverkehr betreffend in weitere Planungen miteinzubringen.  → kein Prüfauftrag</p>

<b>Nummer</b>	17
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es sollte mehr Geld für den Rad- und Fußverkehr investiert werden. Gerade für den Schulverkehr wäre dies sehr sinnvoll in Hinblick auf Verkehrssicherheit.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Busse und Bahnen (ÖPNV) sind die sichersten Verkehrsmittel für Schüler und Schülerinnen um zur Schule zu kommen. Der Rad- und Fußverkehr werden als Bestandteile des Netzes verstanden, allerdings spielt im Nahverkehrsplan Nahmobilität, aufgrund der rechtlichen Verankerung, eine untergeordnete Rolle. Dennoch ist die Stadt Mainz bei diesen Themen ebenfalls sehr aktiv, aktuell läuft die Planung Fahrradparkhauses im Mainzer Hbf. → kein Prüfauftrag

<b>Nummer</b>	18
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Die Verästelung von Linien an Streckenenden mit gleicher Liniennummer verwirrt den Fahrgast und führt dazu, dass er / sie in eine verkehrte Linie einsteigt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Köck (Frage 1): Linien, die annähernd den gleichen Weg haben, überlagern sich auf einer gemeinsamen Stammstrecke zu einem dichten Takt und teilen sich am Ende der Strecke nachfragegerecht auf unterschiedliche Endstellen auf. Dieses Grundprinzip gibt es schon heute (z.B. Linienpaare 54/55, 61/62) bzw. seit dem „Netz 2000+“. → kein Prüfauftrag

<b>Nummer</b>	19
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es wurde zwar häufig erwähnt, dass die Haltestelle „Mainz Hauptbahnhof“ überlastet ist, allerdings gilt dies auch für die Haltestelle „Mainz Hauptbahnhof West“. Diese ist auch bereits an ihrer Belastungsgrenze. Die Frage ist, ob die Verkehrsstärke eine Verlagerung auf die Westseite überhaupt hergibt und nicht mit Rückstau zum Alicaenplatz zu rechnen ist? Die CityBahn wurde hier auch noch nicht berücksichtigt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Das stimmt, am Bahnhofsvorplatz ist ein Spannungsfeld vorhanden bzw. ist das Limit mit drei abfahrenden Fahrzeugen pro Minute in der Spitzenzeit bereits erreicht. Hr. Kron (Frage 1): Die CityBahn wird im Nahverkehrsplan Erwähnung finden. Allerdings werden dort keine detaillierten Planungen aufgezeigt, da sich das Projekt aktuell noch in der Vorplanungsphase befindet. Eine vertiefende Entwurfsplanung wird erst nach Beschluss des Nahverkehrsplans vorliegen. → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP (Daueraufgabe)

<b>Nummer</b>	20
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Teilweise fahren zwar zwei Busse direkt hintereinander an einer Haltestelle ein, das Umsteigen vom vorderen in den hinteren Bus ist an den Haltestellen Zwerchallee bis Bismarckplatz trotzdem nicht möglich.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Köck (Frage 1): Grundsätzlich soll bei Sichtanschlüssen (keine geplanten Anschlüsse) von Bussen und Bahnen im Rahmen der zeitlichen Möglichkeiten ein Umsteigen ermöglicht werden. Geplante Anschlüsse bestehen ausschließlich in den Tagesrandzeiten und beim Bus-Anschlussverkehr am Mühlendreieck. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	21
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es sollten Ansagen an Haltestellen durch eine App ausgelöst werden können.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	(Frage 1): Die Prüfung der technischen Machbarkeit und Sinnhaftigkeit erfolgt außerhalb des NVP → <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b>

<b>Nummer</b>	22
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Der ÖPNV soll kostenlos werden. Dazu gibt es bereits Pilotprojekte.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): ÖPNV zum Nulltarif ist unter aktuellen Bedingungen nicht möglich, da der ÖPNV bereits heute sehr defizitär ist. Es fehlen Ansätze bzgl. eines finanziellen Ausgleichs. Darüber hinaus müsste die Infrastruktur in kürzester Zeit deutlich ausgebaut werden, da dann jeder fahren dürfte und somit die Fahrgastzahlen deutlich steigen. Hr. Erilhof (Frage 1): Kostenloser ÖPNV wäre nur möglich, wenn er von anderer Stelle her finanziert werden würde (Land, Bund) und kann daher vonseiten der Stadt Mainz oder der MVG nicht umgesetzt werden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Verbünde (VMW, RMV, RNN etc.) nur weiter funktionieren, wenn alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen den ÖPNV kostenlos anbieten. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	23
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Einige Linien haben häufig Verspätung. Es besteht das Angebot bei Verspätungen über 10 Minuten eine Entschädigung einzufordern („RMV-10-Minuten-Garantie“). Kommt durch die eingereichten Entschädigungsansprüche ein Signal bei der MVG an und was wird zur Verbesserung der Verspätungssituation unternommen?

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Ernhof (Frage 1): Das Signal kommt an und die MVG analysiert die Verspätungen auf entsprechenden Linien. Die Verspätungssituation hat sich auch verbessert, das sehen wir an Veränderung bei unseren sog. „negativen Hitlisten“. Zu beachten ist aber auch, dass viele MVG-Linien im normalen Verkehr „mitschwimmen“ müssen und so von der allgemeinen Verkehrssituation betroffen sind.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	--

<b>Nummer</b>	24
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>Danke für Erhebung der Haltestellen, welche als gute Arbeitsgrundlage bzgl. der Verbesserung der Barrierefreiheit dient. Wichtig ist die Beteiligung von Menschen mit Behinderung.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. An dieser Stelle sei noch einmal auf die Umsetzung auf der Bahnhofstraße verwiesen, welche mit großen Problemen verbunden ist. Der Personalmangel in der Verwaltung ist aber auch bekannt, dennoch die Bitte, bei der Ausführung von Planungen Belange von behinderten Menschen zu berücksichtigen.</li> <li>2. Fahren von Außenbezirken, wie Harxheim barrierefreie Busse zurück nach Mainz und gibt es Hinweise dazu, ob Niederflurbusse im Einsatz sind?</li> <li>3. Es wäre hilfreich, wenn es eine Kennzeichnung an Bussen gäbe, die Fahrgäste mit Kinderwagen an einen anderen Einstieg verweisen.</li> </ol>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Der Verwaltung ist das Thema bekannt und verfolgt dieses weiterhin. → <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p> <p>Hr. Hezinger (Frage 2): Die Busse der ORN sind gekennzeichnet. Die derzeitige Konzession der Busse läuft noch. Die ORN kann aktuell nicht verpflichtet werden. Im Rahmen der Erarbeitung zum ÖPNV-Konzepts werden die gesetzlichen Vorschriften umgesetzt (Niederflurbusse).</p> <p>Herr Ernhof (Frage 3): Die MVG nimmt den Hinweis auf und prüft die mögliche Umsetzung. → <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	25
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Gibt es bezüglich der Haltestellenerhebung deckungsgleiche Bewertungsmaßstäbe zu anderen Haltestellenkatastern?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Hezinger (Frage 1): Es gibt Schnittmengen. Zur Vereinheitlichung der Erhebungsdaten stehen die Stadt Mainz und RNN im Austausch.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	26
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es wird ein regionaler NVP benötigt, damit es keine „Bruchstellen“ zwischen der Stadt Mainz und den angrenzenden Landkreisen gibt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Im ÖPNV-Konzept des ZRNN werden Stadt-Umland-Verkehre berücksichtigt und integriert. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	27
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Finden die Gebiete Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK) im Nahverkehrsplan Berücksichtigung?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Ja, die auf Wiesbadener Seite fahrenden Linien der MVG werden im Nahverkehrsplan berücksichtigt und sind auch im NVP der Stadt Wiesbaden enthalten. Es besteht dazu auch Austausch zwischen der MVG und den Wiesbadener Kollegen bei der ESWE. Die Zusammenarbeit klappt sehr gut. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	28
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird die Planung der Citybahn im Nahverkehrsplan berücksichtigt?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	(Frage 1): <i>siehe dazu Antwort Nr. 19</i> → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	29
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Kann die Stadt Mainz / die MVG ein System einrichten, bei dem überschüssige Plätze auf Gruppentickets an Fahrgäste ohne Ticket verteilt werden können?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Die Preiskalkulation der Gruppentickets berücksichtigt die durchschnittliche Nutzung, insofern liegt dieser Vorschlag nicht im Interesse der MVG bzw. würde zu einem höheren Preis führen müssen. → <b>kein Prüfauftrag</b>

<b>Nummer</b>	30
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Mit dem Wegfall der Verbindung von Laubenheim über die Ginsheimer Straße - Auffahrt B9 würde eine Direktverbindung Laubenheim wegfallen. Geht das so ohne weiteres?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Das Gutachterbüro PTV stellt in diesem Fall die sog. „Kontrollinstanz“ dar, welche prüft, ob die Änderungen des Zielliniennetzes auch tatsächlich NVP-konform sind. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

## 8.4 Anhang 3: Erläuterung der Haltestellen-Prioritätenliste

### Erläuterung der folgenden Tabellen zur Haltestellen-Prioritätenliste

#### Bedeutung der Haltestelle

Die Bedeutung der Haltestelle wurde auf Grundlage folgender Kriterien ermittelt:

- Anzahl der Abfahrten pro Tag
- Ein- und Aussteigerzahlen
- Einstufung ob es sich bei der Haltestelle um eine Umsteigehaltestelle handelt
- Einstufung von Haltestellen die sich in der Nähe wichtiger Ziele befinden

#### Grad der Barrierefreiheit

Der Grad der Barrierefreiheit wurde auf Grundlage der Erhebung mittels folgender Kriterien ermittelt:

- Vorhandensein einer gesicherte/ stufenfreien Querung
- Vorhandensein von taktilen Elementen an der Querung
- Größe der Bewegungsfläche im Bereich der zweiten Tür
- Durchgangsbreite im Bereich der Halteposition
- Vorhandensein und Ausbauzustand des taktilen Leitsystems (korrekte Elemente, Rillen- statt Rippenplatten, Einbau der Elemente, DIN-gerechte Maße, das Leitsystem störende vertikale Einbauten, Unterbrechungen im Leitsystem)
- Höhe des Bordes

#### Zusätzlicher Umbauebedarf

Der zusätzliche Umbauebedarf wurde ebenfalls auf Grundlage der Erhebung ermittelt, er beschreibt zusätzliche Faktoren, die aufgrund des Ausbau- und Erhaltungszustandes der Haltestelle einen Umbau erfordern, im Zuge dessen auch ein barrierefreier Ausbau geplant werden kann:

- Vorhandensein oder Fehlen einer Busbucht
- Unzulänglicher Zustand des Gehwegbelags
- Unzulänglicher Zustand des Bordes
- Unzulänglicher Zustand des Fahrbahnbelags

## **8.5 Anhang 4: Haltestellen-Prioritätenliste nach Stadtteilen**

Ortsteil	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)				Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste" Rang (Über alle Haltestellen im Stadtgebiet)	3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/Betroffenerkreise)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")		Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"				
	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. Zusätzlicher Umbaueffort	Gesamtpunktzahl (Summe Blöcke 1+2+3)			
	Halteposition + Adresse (>Richtung)						
Altstadt	Kaisertor/Stadtbibliothek C	Rheinallee (> Landtag)	89	90	30	209	Vorzugshaltestelle Sonderfall: Stadtgestaltungsthema; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Schillerplatz	Schillerplatz (> Gaurt / Höfchen)	94	90	20	204	keine
Altstadt	Schillerplatz	Schillerplatz (> Münsterplatz)	94	80	20	194	keine
Altstadt	Holzturn/Malakoff-Passage	Rheinstr. (> Fischer)	102	80	10	192	zurückgestellt aufgrund Planung Fachhochschule (FH); planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Brückenkopf B	Brückenkopf (> Rheingoldhalle)	90	90	10	190	Vorzugshaltestelle Planung vorhanden; bereits im Haltestellensanierungsprogramm; zurückgestellt: CityBahn?
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Platz-Bank D	Flachmarktstraße (> Schusterstraße)	110	60	20	190	keine
Altstadt	Landtag A	Peter-Altmeyer-Allee (> Brückenkopf)	96	80	10	186	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus B	Quintinstr. (> Brückenkopf)	113	70	0	183	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Platz-Bank A	Grosse Bleiche (> Landtag)	100	60	20	180	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Platz-Bank B	Grosse Bleiche (> Neubrunnenplatz)	90	70	20	180	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Altstadt/Höfchen	Höfchenstr. (> Flugbahnweg/Bf. Bismarckes Theater)	80	90	10	180	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Höfchen/Listmann	Schöffersstraße (> Schillerplatz/Pfaffengasse)	108	70	0	178	Sonderliste
Altstadt	Pfaffengasse	Wießlingengasse (> Höfchen/Schillerplatz)	87	80	10	177	Problematic Radfahrstreifen führt durch Haltestelle; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Fischer	Rheinstr. (> Holzturn/Forst Malakoff-Park)	77	90	10	177	Bereits in Planung;
Altstadt	Schusterstraße/Galeina Kaufhof	Schusterstr. (> Bauhofstraße)	106	50	20	176	zurückgestellt: CityBahn?; EK; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus A	Quintinstr. (> Höfchen/Schusterstraße)	123	50	0	173	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Holzturn/Malakoff-Passage	Rheinstr. (> Stadtpark)	102	60	10	172	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Brückenkopf A	Brückenkopf (> Wiesbaden)	90	60	20	170	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Favorite Parkhotel	Weisener Strasse (> Weisener Synagoge)	40	120	10	170	keine
Altstadt	Neubrunnenplatz/Malzer Rhein-Zeitung	Grosse Bleiche (> Münsterplatz)	89	70	10	169	keine
Altstadt	Pfaffengasse	Weißlingengasse (> Altstadt/Höfchen)	87	70	10	167	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Brückenkopf C	Brückenkopf (> Brückenkopf)	90	70	10	160	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Platz-Bank C	Flachmarktstraße (> Hindenburgplatz)	110	40	10	158	keine
Altstadt	Neubrunnenplatz/Malzer Rhein-Zeitung	Grosse Bleiche (> Bauhofstraße)	89	70	0	159	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Höfchen/Listmann	Schöffersstraße (> Rheingoldhalle/Schusterstraße)	108	50	0	158	Sonderliste
Altstadt	Münsterplatz A	Bahnhofstr. (> Hauptbahnhof)	116	40	0	156	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Stadtpark	Rheinstr. (> Zriedelweg/Favorite Parkhotel)	80	70	0	150	zurückgestellt: Neubau A20; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Landtag B	Grosse Bleiche (> Bauhofstraße)	86	60	0	146	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Schusterstraße/Galeina Kaufhof	Schusterstr. (> Höfchen/Rheingoldhalle/Am Brand)	106	40	0	146	zurückgestellt: CityBahn?; EK; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Stadtpark	Rheinstr. (> Holzturn/Forst Malakoff Park)	80	40	20	140	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Münsterplatz B	Bahnhofstr. (> Schillerplatz/Neubrunnenplatz)	116	20	0	136	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus C	Rheinstr. (> Fischer)	113	20	0	133	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Altstadt/Höfchen	Höfchenstr. (> Pfaffengasse)	80	50	0	130	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Favorite Parkhotel	Weisener Strasse (> Stadtpark)	40	80	10	130	keine
Altstadt	Bf. Römisches Theater/CineStar	Höfchenstr. (> Stadtpark/Holzturn)	88	40	0	128	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Fischer	Rheinstr. (> Rheingoldhalle/Rathaus)	77	50	0	127	Bereits erledigt

Ortsteil	Halteposition + Adresse (→Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufiger Haltestellen- Rangliste")				Ergebnis "vorläufiger Haltestellen- Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies SEBEBEHINDERTEVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhesen)"	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. Zusätzlicher Umbaubebedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (Über alle Haltestellen im Stadtgebiet)			
Altstadt	Landtag C Peter-Abmeyer-Allee (→ Kaiserort)	86	30	10	126	438	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Altstadt	Bruckensplatz D Brückensplatz (→ Landtag)	70	50	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Altstadt	Bauhofstraße F Bauhofstraße (Ersthaltestelle → HbG)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Altstadt	Bauhofstraße E Bauhofstraße (Ersthaltestelle → NkL)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Altstadt	Bf. Römisches Theater/Cinestar Holzhofstr. (→ Altstadt/Hohhof/Eigrubweg)	88	30	0	118	498	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Albert-Stoht-Str. D Südring (→ Hinkelsteinstraße)	80	110	0	190	39	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Albert-Stoht-Str. C Südring (→ Schulbus) (→ Alte Ziegelei)	80	100	0	180	74	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Martin-Kirchner-Straße Ulrichstraße (→ Ludwig-Nauth-Straße)	48	110	10	168	137	keine	Vorranghaltestelle	
Bretzenheim	Roter Weg Südring (→ Südring)	52	110	0	162	150	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Roter Weg Südring (→ Hinkelsteinstraße)	52	110	0	162	150	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Wilhelm-Quetsch-Straße C Marienborner Strasse (→ Südring)	90	70	0	160	158	keine	Nachrücker	
Bretzenheim	Hinkelsteinstraße Südring (→ Roter Weg)	50	110	0	160	158	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Hinkelsteinstraße Südring (→ Albert-Stoht-Str.)	50	110	0	160	158	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung	
Bretzenheim	Albert-Stoht-Str. E	50	110	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Lindenmühle / Naturschaugarten Mühweg (→ Bahnstraße)	64	90	0	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Südring D Marienborner Straße (→ Wilhelm-Quetsch-Straße)	93	50	10	153	221	keine	geringfügig Fahrgastaufkommen; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Draiser Straße Turmwater-Jahn-Str. (→ Backhaushohl)	62	80	10	152	230	keine	Vorranghaltestelle	
Bretzenheim	Bahnstrasse Bahnstrasse (→ Lindenmühle)	70	80	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Albert-Stoht-Str. B Albert-Stoht-Str. (→ Hinkelsteinstraße/Alte Ziegelei)	90	60	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Albert-Stoht-Str. A Albert-Stoht-Str. (→ St. Bernhard)	90	60	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Südring B Marienborner Straße (→ Wilhelm-Quetsch-Straße)	93	50	0	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße B (→ Südring)	90	50	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Bahnstrasse Bahnstrasse (Ersthaltestelle)	50	90	0	140	312	keine	Sonderliste	
Bretzenheim	Ludwig-Nauth-Straße B (Hans-Böckler-Straße)	83	50	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Ludwig-Nauth-Straße A/D Am Ostergarten (→ Hildegard-v.-Bingen-Straße/ Hans-Böckler-Straße)	83	50	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Südring C Marienborner Straße (→ Roter Weg)	83	50	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Draiser Straße Turmwater-Jahn-Str. (→ Martin-Kirchner-Straße)	52	80	0	132	375	keine	Nachrücker	
Bretzenheim	Wilhelm-Quetsch-Straße D Marienborner Strasse (→ Gutenberg-Center / Gutenberg-Center Süd)	90	40	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Wilhelm-Quetsch-Straße A Marienborner Strasse (→ Südring)	90	40	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Plaza B (→ Hochschule Mainz)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Plaza A (→ Kisselberg/Corfae Deutschland)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hildegard-v.-Bingen-Straße B (→ Ludwig-Nauth-Straße)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hildegard-v.-Bingen-Straße A (→ Hochschule Mainz)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Karl-Zösigel-Str. D (→ Hans-Böckler-Straße)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße D Hans-Böckler-Strasse (→ Karl-Zösigel-Str.)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Martin-Kirchner-Straße Ansaarstrasse (→ Draiser Straße)	68	60	0	128	438	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Vor der Frecht Koblenzer Straße (→ Gutenberg-Center Nord)	34	80	10	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center ab RealMarkt (→ Wilhelm-Quetsch-Straße)	44	80	10	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Südring A Marienborner Straße (→ Hans-Böckler-Straße)	93	30	0	123	448	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Ludwig-Nauth-Straße C (→ Martin-Kirchner-Straße)	63	60	0	123	448	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hochschule Mainz E Dahlheimer Weg (→ Hildegard-v.-Bingen-Straße)	72	50	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hochschule Mainz D Dahlheimer Weg (→ Plaza)	72	50	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	

Ortsteil	Halteposition + Adresse (Richtung)	Ergebnis der Haltestellenhebung: (Grundlage für Erstellung "vordringlichen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vordringliche Haltestellen-Rangliste"		3. Schritt (Einschätzung Behinderungsvertreter/ Betroffenerkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Bretzenheim	Hochschule Mainz C (> Duesbergweg)	32	90	0	122	455	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße C (> Ludwig-Nauth-Straße)	70	50	0	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center Ost, Halle Allee (> Gutenberg-Center Süd)	50	70	0	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Alfred-Mumbacher-Straße, Pariser Straße (Albert-Stoht-Straße)	50	60	10	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Lüdenmühle / Naturschaugarten, Mühlenweg (> Zahlbach)	64	50	0	114	505	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center an Real-Markt (Endhaltestelle)	34	70	10	114	505	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Wilhelm-Quetsch-Straße B, Marienborner Strasse (> im Bonner Grund)	90	20	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Backhaushohl B, Albert-Schwitzer-Str. (> Draker Straße)	50	50	10	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Karl-Zöngel-Straße (> St. Bernhard)	50	60	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Alte Ziegel, unter Autobahnbrücke (> Pariser Tor)	50	60	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	St. Bernhard, Hans-Böckler-Strasse (> Hans-Böckler-Straße)	66	40	0	106	562	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	St. Bernhard, Hans-Böckler-Strasse (> Albert-Stoht-Straße)	66	40	0	106	562	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center Ost, Halle Allee (> Ludwig-Nauth-Straße)	90	10	0	100	567	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Draker Weg/Friedhof Bretzenheim, Koblenzer Straße (> Adernmannweg)	30	50	10	100	567	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Schöng E, Marienborner Straße (> Reiter Weg)	63	30	0	93	585	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center Nord, Eisenheimer Strasse (> ZDF)	30	60	0	90	587	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Draker Weg/Friedhof Bretzenheim, Koblenzer Straße (> Vor der Frecht)	30	50	10	90	587	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center Nord, Eisenheimer Strasse (> Vor der Frecht)	30	50	0	80	602	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Stromberg-Center Süd, Mercedesstrasse (> Wilhelm-Quetsch-Straße)	30	40	0	70	609	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Bretzenheim	Gutenberg-Center Süd, Mercedesstrasse (> im Bonner Grund)	30	40	0	70	609	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Draks/Friedhof C (> Heilbergweg)	50	120	20	190	39	Sonderliste	
Drais	Daniel-Brendel-Straße C, Carl-Zuckmayer-Strasse (> Curt-Goetz-Straße)	60	90	20	170	121	Vorzughaltestelle	
Drais	Drais/Friedhof B (> Bezirksfriedhof West)	70	80	10	160	158	Vorzughaltestelle	
Drais	Drais/Friedhof A (> Daniel-Brendel-Straße B)	60	90	10	160	158	Sonderliste	
Drais	Daniel-Brendel-Straße B, L 427 (> Kosenberg/W. der Oberbrücke)	60	80	10	150	237	Sonderliste	
Drais	Curt-Goetz-Straße, Carl-Zuckmayer-Strasse (> Ober-Olmer-Straße)	47	80	10	137	356	Nachrücker	
Drais	Daniel-Brendel-Straße A, L 427 (> Draks/Friedhof)	37	100	0	137	356	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Bezirksfriedhof West, K 111 (> Draks/Friedhof)	60	60	10	130	380	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Draks/Friedhof D (> Bezirksfriedhof West)	40	90	0	130	380	Sonderliste	
Drais	Ober-Olmer-Straße, Ober-Olmer Straße (> Curt-Goetz-Straße)	50	70	0	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Heilbergweg, L427 (> Menzelstraße)	47	60	10	117	500	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Ober-Olmer-Straße, Ober-Olmer Straße (> Lerchenberg/Menzelstraße)	30	80	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Heilbergweg, L 427 (> Draks Friedhof)	47	60	0	107	559	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Drais	Heilbergweg, L 427 (> Draks Friedhof)	30	40	0	70	609	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße, Konrad-Adenauer-Straße (> Töngeshof)	50	130	10	190	39	Vorzughaltestelle	
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße, Konrad-Adenauer-Straße (> Neugasse)	50	130	10	190	39	Vorzughaltestelle	
Ebersheim	Neugasse, Römerstrasse (> Fritz-Erler-Straße)	76	110	0	186	58	Vorzughaltestelle	
Ebersheim	Neugasse, Römerstrasse (> Zornheimer Straße)	76	90	10	176	99	Nachrücker	
Ebersheim	Zornheimer Straße, Zornheimer Strasse (> Zornheim/Konrad-Adenauer Straße)	50	100	10	160	158	Nachrücker	
Ebersheim	Zornheimer Straße, Zornheimer Strasse (> Neugasse)	50	100	10	160	158	Nachrücker	

Ortsstell	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)				3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenerkreis)		4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
	Haltestation + Adresse (+Richtung)		Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkterhebung nach bloßen Rangfolge für Erstellung „vorläufiger Haltestellen-Rangliste“		Ergebnis: „vorläufige Haltestellen-Rangliste“		
	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. Zusätzlicher Umbauebedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Ebersheim	Ebersheim/Abzweigung Tongesstraße (- Gartencentrum Fuchs/Messe Ost)	40	100	20	158	Sonderliste	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Tongeshof Dresdner Straße (- Ebersheim/Abzweigung)	66	70	20	206	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Tongeshof Dresdner Straße (- Fritz-Erler-Straße)	66	60	10	136	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Ebersheim/Abzweigung Tongesstraße (- Tongeshof)	40	70	20	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Katzenberg B Kurmainzstrasse (- Markthalle)	84	90	10	184	keine	VorzugsHaltestelle
Finthen	Katzenberg A Kurmainzstrasse (- Fr.-v.-Pfeiffer-Weg/Bezirksfriedhof)	84	90	10	184	keine	VorzugsHaltestelle
Finthen	Markthalle B Kurmainzstrasse (- Atrium Hotel Mainz)	84	80	10	174	keine	Sonderliste
Finthen	Markthalle A Kurmainzstrasse (- Katzenberg)	84	70	10	146	keine	Sonderliste
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen Flugplatzstrasse (- Layerrhöfer Chaussee/Th.-Haus-Strasse)	62	90	10	162	keine	Sonderliste
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen Flugplatzstrasse (- Markthalle)	62	70	20	152	keine	Sonderliste
Finthen	Poststraße C Poststraße (- Kirchgasse)	53	90	0	143	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Peter-Hartling-Schule Ludwig-Schwamb-Str. (- Layerrhöfer Chaussee)	33	100	10	143	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Peter-Hartling-Schule Ludwig-Schwamb-Str. (- Kettelerstraße)	33	100	10	143	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Huttenstraße Waldhausenstraße (- Bornigasse)	30	110	0	140	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle A ab Sertoriusring (- Jupitertempel)	63	70	0	133	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Poststraße A Florian-Geyer-Straße (- Königsbom)	83	50	0	133	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Layerrhöfer An Finther Wald (- Kleine Hohl / Neue Markthalle)	50	80	0	130	keine	Überplanung/Umplanung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupitertempel Sertoriusring (- Finthen/Römerquelle)	60	70	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Rodeneckplatz Am Oberrhein (- Poststraße)	30	100	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Königsborn B Florian-Geyer-Straße (- Poststraße)	50	80	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Königsborn A Florian-Geyer-Straße (- Gemarkungsgrenze)	50	80	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kettelerstraße Uhlenbornstraße (- Bornigasse)	30	90	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupitertempel Sertoriusring (- Finthen/Römerquelle)	30	90	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Huttenstraße Waldhausenstraße (- Am Eskeller)	30	100	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Bornigasse Huttenstraße (- Kettelerstraße)	30	100	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Bornigasse Huttenstraße (- Huttenstraße)	30	100	0	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Tennishallen Sertoriusring (- Am Hesselndenkmal)	34	90	0	124	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle C Sertoriusring (- Am Eskeller)	43	80	0	123	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle Schulbuchhaltestelle	23	90	10	123	keine	Sonderliste
Finthen	Theodor-Haus-Straße ab Theodor-Haus-Straße (- Atrium Hotel Mainz)	40	70	10	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kettelerstraße Uhlenbornstraße (- Peter-Hartling-Schule)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupitertempel Sertoriusring (- Gemarkungsgrenze)	30	70	0	107	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Hesselndenkmal Sertoriusring (- Jupitertempel)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Eskeller Waldhausenstraße (- Huttenstraße)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kirchgasse Poststraße (- Lamberstraße/Markthalle)	27	90	0	117	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle B an Sertoriusring (Endhaltestelle)	43	70	0	113	keine	Sonderliste
Finthen	Poststraße B Florian-Geyer-Straße (Endhaltestelle)	63	50	0	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Neue Markthalle Flugplatzstraße (- Layerrhöfer Chaussee)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Bezirksfriedhof West K 11 (- Katzenberg)	40	70	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Eskeller Waldhausenstraße (- Tennishallen)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Layerrhöfer Chaussee Flugplatzstrasse (- Layerrhöfer Chaussee)	30	70	0	100	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

Ortsteil	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)					3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/Betroffenerkreis)		4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)	
	Halteposition + Adresse (-Richtung)					Ergebnis der Haltestellenerhebung (Grundlage für Erstellung "vorläufiger Haltestellen-Rangliste")		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	
	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)				
Finthen	Am Finthen Wald	Kurmainzstraße (> Kleine Hohl)	20	70	10	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Walldhausenstraße	Walldhausenstraße (> Tennisballen)	30	60	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Layenhöfer Chaussee	Flugplatzstraße (> Atrium-Hotel Mainz)	30	50	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum A	Finther Landstr. (> Viermorgenweg)	107	90	0	197	24	keine	Sonderliste; da an Straßenbahn
Gonsenheim	Viermorgenweg	Finther Landstr. (> Kapellenstraße)	70	120	0	190	39	keine	Flächengewinn hier schwierig; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum B	Breitestraße (> Nerotalstraße)	107	80	0	187	54	keine	Sonderliste; da an Straßenbahn
Gonsenheim	Wildpark ab	Elsa-Brändström-Straße (> Elsa-Brändström-Straße)	74	90	20	184	61	keine	VorzugsHaltestelle
Gonsenheim	Gonsenheim/Bahnhof	An der Ochsenwiese (> Mainzer Straße)	24	150	10	184	61	keine	VorzugsHaltestelle
Gonsenheim	Elberstraße A	Elberstr. (> Hugo-Eckener-Straße)	84	100	0	184	61	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Elsa-Brändström-Straße	Elsa-Brändström-Straße (> An der Krimm)	70	100	10	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Hugo-Eckener-Straße A	An d. Bruchspitze (> An der Bruchspitze)	74	100	0	174	104	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gemarkungsgrenze B	Finther Landstr. (> Jupferweg/Königsborn)	74	100	0	174	104	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Am Sportfeld/Fahrschule Zöll	Am Sportfeld (> An der Krimm)	30	120	20	170	121	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Hugo-Eckener-Straße B	An d. Bruchspitze (> Elberstraße)	74	90	0	164	146	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Elberstraße B	Elberstr. (> Wilhelm-Raabe-Straße)	84	80	0	164	146	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Nerotalstraße	Breite Straße (> Wilhelm-Raabe-Straße)	83	80	0	163	149	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Krimm	Am Sportfeld (> Kongarten/Caniusstraße)	80	70	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum D	Lennebergstr. (> Rathaus)	87	70	0	157	199	keine	Sonderliste
Gonsenheim	An der Bruchspitze	An d. Bruchspitze (> Hugo-Eckener-Straße)	77	80	0	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Wildpark an	Elsa-Brändström-Straße (Erdhaltestelle)	44	90	20	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gemarkungsgrenze A	Finther Landstr. (> Viermorgenweg)	74	80	0	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Wilhelm-Raabe-Str. / Fahrschule Becker	Breite Straße (> Elberstraße)	80	70	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Viermorgenweg	Finther Landstr. (> Gemarkungsgrenze)	70	80	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Krimm	Am Sportfeld (> Am Sportfeld)	80	60	10	150	237	keine	Nachrücker
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof B	Großberstraße (> Rathaus)	30	110	10	150	237	keine	Nennung im AK BM+K am 14.08.
Gonsenheim	An der Bruchspitze	An d. Bruchspitze (> Gonsbachertrassen)	77	70	0	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum C	Budenheimer Str. (> Theodor-Körner-Straße)	67	80	0	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Am Gonsenheimer Wald	Am Sportfeld (> Kapellenstraße)	35	110	0	145	289	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gonsenheim/Bahnhof	An der Ochsenwiese (> An der Oberbrücke)	24	110	10	144	293	keine	VorzugsHaltestelle
Gonsenheim	Wilhelm-Raabe-Str. / Fahrschule Becker	Breite Straße (> Nerotalstraße)	80	60	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof C	Kurf-Schumacher-Straße (> Caniusstraße)	50	80	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Caniusstraße	Weserstraße (> An der Krimm)	50	90	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Normenwiese	Mainzer Straße (> Am Jugendwerk)	30	80	30	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Rathaus	Mainzer Straße (> Mainzer Straße)	47	90	0	137	356	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Am Gonsenheimer Wald	Kapellenstraße (> Am Sportfeld)	35	90	10	135	362	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Nerotalstraße	Breite Straße (> Kapellenstraße)	83	50	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gonsenbacher B	An d. Bruchspitze (> An der Bruchspitze)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gonsenbacher A	An d. Bruchspitze (> Turmstraße)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Caniusstraße	Weserstraße (> Mainzer Straße)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Rathaus	Großberstraße (> Kapellenstraße)	37	90	0	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum F	Lennebergstr. (> Am Gonsenheimer Wald)	57	70	0	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kongarten	Bgm-Alexander-Str. (> An der Krimm)	64	60	0	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

Ortsteil	Haltestelle + Adresse (+Richtung)	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)				3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenerkreis)		4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufiger Haltestellen-Rangliste")		Ergebnis "vorläufiger Haltestellen-Rangliste"	Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHEINHINDERTEVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhesen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen		
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit				3. zusätzlicher Umbaubeauftrag	
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof D	50	70	0	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	An der Oberbrücke	20	90	10	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	An der Nonnenwiese	40	60	20	120	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Kapellenstraße/Gesundheitszentrum G	47	70	0	117	500	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Krongarten	64	50	0	114	505	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Am Sportfeld/Fahrschule Zöll	70	30	10	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof A	40	60	10	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Lennebergplatz	30	80	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Isaac-Fulda-Allee/Aaroon AG	40	70	0	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	An der Oberbrücke	20	80	0	100	567	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Theodor-Körner-Straße	30	50	0	80	602	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Theodor-Körner-Straße	30	40	0	70	609	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Gonsenheim	Lennebergplatz	30	40	0	70	609	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Universität G	90	100	20	210	10	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	Münchfeld A	59	130	20	209	11	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	Universität D	100	80	20	200	17	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg C	100	80	20	200	17	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	King-Park-Center/Bruchwegstadion	98	70	30	198	23	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Universität F	90	90	10	190	39	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Bruchwegstadion	90	80	20	190	39	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk C	69	110	10	189	51	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	Münchfeld B	60	90	30	180	74	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Eduard-Druck-Straße C	30	120	30	180	74	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Goetheunföhrung	70	80	20	170	121	Nachrücker	
Hartenberg-M.	Hegelstraße	70	90	10	170	121	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	Hartenberg/Ketteler-Kolleg A	69	100	0	169	134	Vorzughaltestelle	
Hartenberg-M.	Münchfeld C	98	60	10	168	137	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	King-Park-Center/Bruchwegstadion	68	90	10	168	137	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Am Judensand	80	70	10	160	158	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk A	70	70	20	160	158	Nachrücker	
Hartenberg-M.	Hegelstraße	50	100	10	160	158	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Berufsschulzentrum	60	90	10	160	158	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Schulzenhaus	30	120	10	160	158	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Hartenberg/Ketteler-Kolleg C	49	110	0	159	190	Nachrücker	
Hartenberg-M.	Münchfeld D an	68	80	10	158	194	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Am Judensand	98	60	0	158	194	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad A	54	80	20	154	210	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Hartenbergpark	72	70	10	152	230	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Kantstraße	52	80	20	152	230	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hartenberg-M.	Gonsheimer Tor	52	80	20	152	230	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	

Ortsteil	Haltestation + Adresse (-Richtung)	Ergebnis der Haltestellenhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen- Rangliste")			Ergebnis "vorläufiger Haltestellen- Rangliste" Rang (Über alle Haltestellen im Stadtegebiet)	3. Schritt (Einschätzung Behördenvertreter/ Betroffenerkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3. Zusätzlicher Umsaubebedarf			
Hartenberg-M.	Richard-Schirmann-Str. Im Münchfeld (= Münchfeld)	60	90	0	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Universität E Dr.-Martin-Luther-King-Weg (= Hauptbahnhof West/ Taubertsbergbad)	70	70	10	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk D Am Fort Gonsenheim (= Schlützenhaus)	50	80	20	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk B Wallstr. (= Gonsenheimer Tor/Wallstraße)	50	80	20	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Mombacher Tor Mombacher Straße (= Goetheunterführung)	30	110	10	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Mombacher Tor Mombacher Straße (= Bismarckplatz)	20	100	30	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg Saarstr. (= Kisseiberg)	100	50	0	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Berufschulzentrum Wallstraße (= Gonsenheimer Tor)	40	100	10	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad B Binger Straße (=	98	50	0	148	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Universität/Universitätsmedizin/Arbeitsamt	32	100	10	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Gonsenheimer Tor Am Fort Gonsenheim (= Südwestrundfunk)	60	80	0	140	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Richard-Schirmann-Str. Im Münchfeld (= Gonsenheim/Bahnhof)	60	70	10	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Eduard-David-Straße B Jakob-Steffan-Straße (= Hartenbergpark)	60	70	10	140	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Agenuur für Arbeit A Untere Zahlbacher Straße (= HBF-West)	60	70	10	312	BSV: keine ausreichende Abgrenzung zur Fährbahn; Gefahr für Blinde	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt; dennoch Sonderbetrachtung
Hartenberg-M.	Am Jugendwerk Am Fort Gonsenheim (= Haltenberg/Kettler-Kolleg)	20	100	20	140	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad C Wallstraße (= Wallstraße)	58	80	0	138	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenbergpark Am Judensand (= Am Judensand)	54	70	10	134	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kantstraße (= Hegelstraße)	72	50	10	132	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	An der Dreispitz An der Allee (= Universität)	70	50	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	An der Dreispitz An der Allee (= Kanstraße)	70	50	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Goetheunterführung Mombacher Straße (= Fritz-Kohl-Straße)	30	90	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Wallstraße (= Südwestrundfunk)	40	80	10	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	An der Allee (= An der Nonnenwiese)	24	100	0	124	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Fritz-Kohl-Straße Mombacher Straße (= Goetheunterführung)	32	80	30	122	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	ORN-Betriebshof Mombacher Straße (= Baentschstraße)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	ORN-Betriebshof Mombacher Straße (= Schott AG/Rismardplatz)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenberg / Kettler-Kolleg an Am Fort Gonsenheim (Ersthaltestelle)	40	60	20	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Am Jugendwerk Am Fort Gonsenheim (= An der Nonnenwiese/Kantstraße)	20	90	10	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisseiberg/Corfee Deutschland D Saarstr. (= Katzenberg / Isaac-Fulda-A.)	73	30	10	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisseiberg B (Ersthaltestelle)	83	30	0	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisseiberg A (Ersthaltestelle)	83	30	0	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	ORN-Betriebshof Wallstraße (= Berufschulzentrum)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Eduard-David-Straße A Jakob-Steffan-Straße (= Hartenberg/Kettler-Kolleg)	20	80	10	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Dijonstraße An der Allee (= An der Dreispitz)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Alte Lokhalle Mombacher Straße (ORN-Betriebshof)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisseiberg/Corfee Deutschland C (= Friedrich-von-Pfeiffer-Weg)	73	30	0	103	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Baentschstraße Mombacher Straße (= HBF-West)	30	70	0	100	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisseiberg F (Ersthaltestelle)	33	60	0	93	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Weisenauer Weg A Alte Mainzer Straße (= Heiligkreuzweg)	80	100	20	200	keine	Vorzughaltestelle
Hechtsheim	Weisenauer Weg B Weisenauer Weg (= Bauhaus/Am Großberg)	70	110	10	190	keine	Nachrücker
Hechtsheim	Mühlendreck B Mühlendreck (= Dornheimer Weg)	108	80	0	188	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Johannes-Kepler-Straße Johannes-Kepler-Straße (= Carl-Zeiss-Straße)	34	150	0	184	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung „vorläufiger Haltestellen- Rangliste“)			Ergebnis „vorläufige Haltestellen- Rangliste“	3 Zusätzlicher Umbaubebedarf	2. Grad der Barrierefreiheit Rangliste	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang Über alle Haltestellen im Stadtgebiet	3. Schritt (Einschätzung Behindertervertreter/ Betroffenerkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit Rangliste	3. Zusätzlicher Umbaubebedarf							
Hechtsheim	WfH- Maybach-Straße	40	140	0	180	74	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Büdingenstraße	50	120	10	180	74	180	74	keine	Sonderliste	
Hechtsheim	Heiligkreuzweg / Löhr Automeile A	77	80	20	177	94	177	94	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Frankenhöhe	64	100	10	174	104	174	104	keine	VorzugsHaltestelle	
Hechtsheim	Johannes-Kepler-Straße	34	130	10	174	104	174	104	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch A	52	120	0	172	113	172	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Birkenstraße C	42	130	0	172	113	172	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mühlhölzle A	108	60	0	168	137	168	137	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Am Schimmergraben	86	80	0	166	144	166	144	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Weisenaue Weg C	80	80	0	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mathias-Kertz-Straße	50	110	0	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	WfH- Maybach-Straße	40	120	0	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Werners Backstube C	50	100	10	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Werners Backstube B	30	120	10	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Bereitschaftspolizei	40	120	0	160	158	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mühlhölzle D	78	60	20	158	194	158	194	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Domsheimer Weg B	77	80	0	157	199	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Domsheimer Weg A	77	80	0	157	199	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße A	77	80	0	157	199	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Frankenhöhe	64	80	10	154	210	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Bürgerhaus A	82	70	0	152	230	152	230	keine	Sonderliste	
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch C	32	110	10	152	230	152	230	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Jägerhaus A	90	50	10	150	237	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Jägerhaus D	70	80	0	150	237	150	237	keine	Sonderliste	
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße B	77	70	0	147	273	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße C	57	80	10	147	273	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Am Schimmergraben an	66	80	0	146	279	146	279	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch B	52	90	0	142	306	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Jägerhaus B	90	50	0	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Werners Backstube A	30	100	10	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße	40	100	0	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mathias-Kertz-Straße	40	90	10	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften F	70	70	0	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften E	60	80	0	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Heiligkreuzweg	30	100	10	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Heuerstraße	50	80	10	140	312	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Büdingenstraße	68	60	10	138	353	138	353	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mühlhölzle C	53	70	10	133	364	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Messe Ost	30	100	0	130	380	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße	68	50	10	128	438	128	438	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Mühlhölzle E	37	100	0	127	431	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Domsheimer Weg D	37	100	0	127	431	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße D	37	80	10	127	431	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt	

Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit Rangliste	3. Zusätzlicher Umbaubebedarf	Ergebnis „vorläufige Haltestellen- Rangliste“	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung „vorläufiger Haltestellen- Rangliste“)
Hechtsheim	WfH- Maybach-Straße	40	140	0	180	74
Hechtsheim	Büdingenstraße	50	120	10	180	74
Hechtsheim	Heiligkreuzweg / Löhr Automeile A	77	80	20	177	94
Hechtsheim	Frankenhöhe	64	100	10	174	104
Hechtsheim	Johannes-Kepler-Straße	34	130	10	174	104
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch A	52	120	0	172	113
Hechtsheim	Birkenstraße C	42	130	0	172	113
Hechtsheim	Mühlhölzle A	108	60	0	168	137
Hechtsheim	Am Schimmergraben	86	80	0	166	144
Hechtsheim	Weisenaue Weg C	80	80	0	160	158
Hechtsheim	Mathias-Kertz-Straße	50	110	0	160	158
Hechtsheim	WfH- Maybach-Straße	40	120	0	160	158
Hechtsheim	Werners Backstube C	50	100	10	160	158
Hechtsheim	Werners Backstube B	30	120	10	160	158
Hechtsheim	Bereitschaftspolizei	40	120	0	160	158
Hechtsheim	Mühlhölzle D	78	60	20	158	194
Hechtsheim	Domsheimer Weg B	77	80	0	157	199
Hechtsheim	Domsheimer Weg A	77	80	0	157	199
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße A	77	80	0	157	199
Hechtsheim	Frankenhöhe	64	80	10	154	210
Hechtsheim	Bürgerhaus A	82	70	0	152	230
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch C	32	110	10	152	230
Hechtsheim	Jägerhaus A	90	50	10	150	237
Hechtsheim	Jägerhaus D	70	80	0	150	237
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße B	77	70	0	147	273
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße C	57	80	10	147	273
Hechtsheim	Am Schimmergraben an	66	80	0	146	279
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch B	52	90	0	142	306
Hechtsheim	Jägerhaus B	90	50	0	140	312
Hechtsheim	Werners Backstube A	30	100	10	140	312
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße	40	100	0	140	312
Hechtsheim	Mathias-Kertz-Straße	40	90	10	140	312
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften F	70	70	0	140	312
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften E	60	80	0	140	312
Hechtsheim	Heiligkreuzweg	30	100	10	140	312
Hechtsheim	Heuerstraße	50	80	10	140	312
Hechtsheim	Büdingenstraße	68	60	10	138	353
Hechtsheim	Mühlhölzle C	53	70	10	133	364
Hechtsheim	Messe Ost	30	100	0	130	380
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße	68	50	10	128	438
Hechtsheim	Mühlhölzle E	37	100	0	127	431
Hechtsheim	Domsheimer Weg D	37	100	0	127	431
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße D	37	80	10	127	431

Ortsteil	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)				Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste" Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)	3. Schritt (Einschätzung der Behinderungsvertreter/Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufiger Haltestellen-Rangliste")						
	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunktzahl (Summe Blöcke 1+2+3)			
	Halteposition + Adresse (+Richtung)						
Oberstadt	Pariser Tor C	Pariser Straße (- Alfred-Mumbächer-Straße)	0	80	162	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor B	Geschw.-Scholl-Straße (- Berliner Straße)	0	70	150	keine	Sonderliste
Oberstadt	Pariser Tor A	Geschw.-Scholl-Straße (- An der Philippschanze)	0	70	162	keine	Sonderliste
Oberstadt	Universität H	Albert-Schweitzer-Straße (- Hauptbahnhof West/ Taubertsbergbad)	0	80	160	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften B	Geschw.-Scholl-Straße (- Jägerhaus)	0	50	160	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften A	Geschw.-Scholl-Straße (- Berliner Straße)	0	50	160	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Martin-Luther-Straße/Antenne Mainz 106,6	Hochzheimer Straße (- Bodelschwingstraße)	20	50	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zradellenweg/Bf. Römisches Theater	Salvatorstraße (- Stadtpark)	10	60	154	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Rosengarten	Am Stiftswingert (- Hochzheimer Straße)	10	100	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochzheimer Straße C	Am Stiftswingert (- Rosengarten)	10	100	153	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor D	Pariser Straße (- Vincens-Krankenhaus)	10	50	152	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Oberer Zahlbacher Straße	An d/Philippschanze (- An der Philippschanze)	10	60	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Fichtplatz	Fichtplatz (- Universitätsmedizin)	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/ Akademie der Wissenschaften C	Geschw.-Scholl-Straße (- Berliner Straße)	10	40	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Esgrubweg	Windmühlentr. (- Altstadt Holzhof/Bf. Römisches Theater)	0	80	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippschanze C/Schubus	Pariser Str. (- Pariser Tor/E-Wagen Linie 6)	0	90	148	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zahlbach	Am Wildgraben (- Römersteine/ St. Hildegards-Krhh.)	0	100	146	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochzheimer Straße D	Hochzheimer Str. (- Bodelschwingstraße)	0	80	143	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Volkspark	Götterbaumstr. (- Am Viktorstift/04H)	10	40	143	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Am Viktorstift/Jugendherberge	Göttelmannstr. (- Volkspark)	10	60	142	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor E	Geschw.-Scholl-Straße (- Berliner Straße)	0	70	142	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universität B	Saarstraße (- Friedrich-Hierig-Weg)	0	80	140	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Landwehrweg	Landwehrweg (- Unihallen Süd)	0	100	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hanns-Dieter-Hüch-Weg	Hanns-Dieter-Hüch-Weg (- Staudinger Weg)	0	100	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Esgrubweg	Windmühlentr. (- Vincens-Krankenhaus)	0	80	353	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippschanze E	An d/Philippschanze (- Pariser Tor/Gutenberg-Gymnasium)	0	80	136	keine	ggf. im Zusammenhang mit Umbau Einfahrt Gutenberg-Gymnasium;
Oberstadt	Hochzheimer Straße A	Hochzheimer Str. (- Ritterstraße)	10	40	133	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochzheimer Straße F/SB	An der Goldgrube (- Jägerstraße - Schubus)	10	60	133	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Römersteine/Hildegards-Krank.	Untere Zahlbacher Straße (- Zahlbach)	0	70	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Römersteine/Hildegards-Krank.	Untere Zahlbacher Straße (- Hauptfriedhof)	0	70	130	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Bachhaushohl A	Albert-Schweitzer-Str. (- Botanischer Garten)	20	50	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Agentur für Arbeit B	Untere Zahlbacher Straße (- Hauptfriedhof)	0	70	380	keine	BSV: keine ausreichende Abgrenzung zur Fahrbahn; Gefahr für Blinde
Oberstadt	Ritterstraße	Hochzheimer Str. (- Zradellenweg)	10	70	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Oberer Zahlbacher Straße	Oberer Zahlbacher Str (- Universitätsmedizin)	0	90	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Friedrich-von-Pfeffer-Weg	Saarstr. (Universität)	0	30	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippschanze F		0	80	126	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

Ortsteil	Haltestelleposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung + 2. Schritt (Bewertung)			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"	3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenerkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. Zusätzlicher Umbaubedarf (1+2+3)			
Oberstadt	Rosengarten Am Stiftingsring (> Volkspark)	54	70	0	124	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Volkspark Göttemannstr. (> Rosengarten)	72	50	0	122	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor F Pariser Straße (> St. Hilte / Alfred-Mumbächer-Straße)	42	80	0	122	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Berliner Straße C Geschw.-Scholl-Straße (> Pariser Tor)	42	80	0	122	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universität A Saarstr. (> Hauptbahnhof West)	100	20	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Ritterstraße Hechtzheimer Str. (> Hechtzheimer Straße)	50	60	10	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Landwehrweg an Landwehrweg (Erdhaltestelle)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Johannes-von-Müller-Weg Johannes-von-Müller-Weg (> Botanischer Garten)	30	90	0	120	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Bodischwingstraße Hechtzheimer Straße (> Martin-Luther-Straße)	42	70	10	112	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor H Schulhaltestelle	32	80	0	112	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Berliner Straße D Geschw.-Scholl-Straße (> Kurmainz-Kaserne)	40	70	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Staudingerweg Staudingerweg (> Duesbergweg)	40	70	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Johannes-von-Müller-Weg Johannes-von-Müller-Weg (> Colonel-Kleinmann-Weg)	40	70	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hauptfriedhof/Blindenzentrum Untere Zahlbacher Straße (> Bismarckstraße)	50	60	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Bismarckstraße Bismarckstraße/Hildegardis-Krankenhaus	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Duesbergweg Ackermannweg (> Koblenzer Straße)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Colonel-Kleinmann-Weg Colonel-Kleinmann-Weg (> Hanns-Dieter-Hüsch-Weg)	30	80	0	110	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hauptfriedhof/Blindenzentrum Untere Zahlbacher Straße (> Arbeitsamt)	50	50	0	100	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Am Gauz C Am Gauz	37	60	0	97	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Botanischer Garten B Albert-Schweitzer-Str. (> Beckhaushohl)	50	40	0	90	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Duesbergweg Duesbergweg/(>Staudinger Weg)	30	60	0	90	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Botanischer Garten A Albert-Schweitzer-Str. (> Universität)	50	40	0	90	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Staudingerweg Staudingerweg (> Hanns-Dieter-Hüsch-Weg)	30	50	0	80	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hanns-Dieter-Hüsch-Weg Hanns-Dieter-Hüsch-Weg (> Johannes-von-Müller-Weg)	30	50	0	80	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochschule Mainz B Koblenzer Straße (>Draiser Weg)	32	20	10	62	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochschule Mainz A Koblenzer Straße (> Friedrich-von-Pfeffer-Weg)	32	20	0	52	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bleichstraße Portlandstraße (> Laubenheimer Straße)	74	120	0	194	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden, Prüfung Beleuchtung	Schwierige Situation, Ausstiegshaltestelle, planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bleichstraße Laubenheimer Straße (> Schillerschule)	54	130	10	194	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden, Prüfung Beleuchtung	Vorranghaltestelle (Planungsansätze-Haushaltsanmeldung bereits vorhanden; Erweiterung Seniorenwohlfeld)
Weisenau	Laubenheimer Straße Laubenheimer Straße (> Bleichstraße)	50	130	0	180	keine	Nachrücker
Weisenau	Alter Friedhof B Göttemannstr. (> Am Viktorstift/DH)	86	80	10	176	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden, Prüfung Beleuchtung	Vorranghaltestelle
Weisenau	Laubenheimer Straße Bleichstraße (> Friedrich-Ebert-Straße)	60	100	10	170	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wilh.-Theodor-Römhild-Str Heiligkreuzweg (> Friedhof)	40	130	0	170	keine	Planung im Rahmen des HKV
Weisenau	Wormser Straße Wormser Straße (> Zur Alten Portland)	89	70	10	169	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Zur alten Portland Wormser Straße (> Ginhheimer S/Weisener Br./Bouquenaallee)	70	90	0	160	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wormser Straße Wormser Straße (> Weisener Synagoge / Holthstraße)	89	70	0	159	keine	Sonderliste
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße A an Jakob-Anstatt-Straße (> Laubenheimer Straße)	69	80	10	159	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

Ortsteil	1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)				3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/Betroffenerkreis)		4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blicken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")				Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		
	Halteposition + Adresse (-Richtung)	1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barrierefreiheit	3. zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)	Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTEVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhesen)
Weisenau	Scheck-in-Center Max-Hufschmidt-Straße (> Wilh.-Theodor-Römhild-Str.)	57	100	0	157	199	
Weisenau	Schillerschule Portlandstraße (> Alter Friedhof)	76	80	0	156	206	Nachrücker
Weisenau	Schillerschule Portlandstraße (> Bleichstraße / Paul-Gerhard-Weg)	76	70	0	146	279	Ausstiegshaltestelle, planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Alter Friedhof A Göttemannstr. (> Schillerschule)	86	60	0	146	279	Sonderliste
Weisenau	Alter Friedhof D Heiligkreuzweg (> Wilhelm-Theodor-Römhild-Straße)	66	80	0	146	279	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Alter Friedhof C Heiligkreuzweg (> Hohstraße/Alter Friedhof B)	66	70	10	146	279	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Am Viktorstift/Jugendherberge Göttemannstr. (> Weisenua/Friedhof)	62	70	10	142	305	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Zur alten Portland Wormser Strasse (> Wormserstraße)	70	70	0	140	312	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Paul-Gerhard-Weg an Paul-Gerhard-Weg (Endhaltestelle)	30	110	0	140	312	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Paul-Gerhard-Weg ab Paul-Gerhard-Weg (> Schillerschule)	40	90	10	140	312	Sonderliste
Weisenau	Hohstraße Hohstr./Treppe (> Alter Friedhof)	40	100	0	140	312	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wilh.-Theodor-Römhild-Str Heiligkreuzweg (> Weberstraße)	40	80	10	130	380	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße C Friedrich-Ebert-Str. (> Weisenua Friedhof)	29	100	0	129	427	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bauhaus / Am Großberg Max-Hufschmidt-Str. (> Wormser Weg)	60	50	10	110	464	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Hohstraße Hohstr./Friedrich-Str. (> Wormser Straße)	40	60	10	110	521	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße B ab Jakob-Anst.-Strasse (> Endhaltestelle)	39	60	10	109	557	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Weisenuer Synagoge / Theis Modellbahn Wormser Strasse (> Favorite-Parkhotel)	60	40	0	100	567	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bauhaus / Am Großberg Max-Hufschmidt-Str. (> Weberstraße)	60	30	10	100	567	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Weisenuer Synagoge / Theis Modellbahn Wormser Strasse (> Wormser Straße)	50	40	0	90	587	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Scheck-in-Center Max-Hufschmidt-Straße (> Bauhaus/ Am Großberg)	57	30	0	87	600	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt