

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0098/2019
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.01.2019	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 22.01.2019			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	30.01.2019	Ö
Stadtrat	Entscheidung	13.02.2019	Ö

Betreff: 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans [2019-2023] hier: Verabschiedung
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 16.01.2019 gez. Eder Katrín Eder Beigeordnete
Mainz, 22.01.2019 gez. Ebling Michael Ebling Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt / **der Stadtrat** beschließt, die vorgelegte Fassung zur 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Mainz zu verabschieden.

1. Sachverhalt

Für die im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes (NVG) verankerte Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen hat die Stadt Mainz erstmalig 1998 einen Nahverkehrsplan verabschiedet. Aktuell steht die 3. Fortschreibung an, mit der der Rahmen und die Leitlinien für die Entwicklung des ÖPNV in Mainz für die Jahre 2019 bis 2023 gesetzt werden. Unterstützt wurden die Verwaltung und die Mainzer Mobilität bei der Aufstellung durch das Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH aus Karlsruhe.

Schwerpunkte dieser Fortschreibung waren neben der Daueraufgabe einer kritischen Betrachtung des Verkehrsangebots und dessen Fortentwicklung das Sonderthema „Barrierefreiheit“ sowie die Themenschwerpunkte „weiterführende Mobilitätsangebote“ und „Luftreinhaltung/Klimaschutz“.

Im Hinblick auf die Fortentwicklung des städtischen Verkehrsangebots (Liniennetz, Taktung etc.) hatte die Verwaltung die Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher bereits Ende April 2018 sowie die Ortsbeiräte im August 2018 in verschiedene informelle Termine eingebunden. Hierbei erfolgten ein erster grundlegender Gedankenaustausch sowie eine Diskussion über die Konzeptionen und deren Konsequenzen. Ebenso fanden mit den Behindertenvertretungen frühzeitig Gespräche über die beabsichtigte Vorgehensweise zur mittelfristigen Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen statt.

Unter Berücksichtigung der ersten Einschätzungen aus den o.g. Gesprächsrunden erarbeitete die Verwaltung einen Entwurfsstand, welcher dem Verkehrsausschuss zur Sitzung am 31.10.2018 vorgelegt wurde. Dieser diente als Grundlage für die Durchführung eines Beteiligungsverfahrens nach §8 Abs. 3 des rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetzes, das vom 02. bis 30. November 2018 stattfand. Die beteiligten Institutionen und die städtischen Fachdienststellen der Verwaltung, die tangierten Fachbeiräte (z.B. Behindertenvertretungen) sowie die Ortsbeiräte hatten in diesem Zeitraum Gelegenheit, sich zu den Inhalten zu äußern.

2. Lösung

Die Verwaltung erhielt eine Vielzahl von Stellungnahmen, die sich schwerpunktmäßig auf folgende Interessensgruppen verteilten:

- Ortsbeiräte
- Benachbarte Aufgabenträger und Verkehrsverbände (z.B. RNN, RMV, Landkreis Mainz-Bingen, Verkehrsministerium)
- Verkehrsverbände und -institutionen (z.B. VCD, Fahrgastverband ProBahn, ADFC, NABU)

Darüber hinaus äußerten sich auch Gruppierungen, die nicht formal im Beteiligungsverfahren angeschrieben wurden sowie einzelne Bürgerinnen und Bürger.

In der Gesamtschau war festzustellen, dass die Anregungen und die zum Teil auch kritisch formulierten Anmerkungen überwiegend nachvollziehbar und begründet waren. Aus diesem Grund wurden diese intensiv geprüft und soweit wie möglich gewürdigt bzw. berücksichtigt. An einigen Stellen zeigte sich, dass die Inhalte und Aussagen missverständlich oder in ihrer Darstellung nicht eindeutig genug waren. Die Verwaltung hat deshalb eine Klarstellung vorgenommen, wie u.a. die Verbesserung von textlichen/inhaltlichen und grafischen Bestandteilen im Dokument. Ebenfalls wurden bestmöglich Defizite in den Aussagen zu Verkehrsangeboten, die nur mittelbar oder gar außer-

halb des direkten Einflussbereichs der Stadt Mainz liegen und erst in den letzten Wochen belastbar fortentwickelt wurden, nachgearbeitet.

Nachfolgend sind die wesentlichen Überarbeitungen zum Entwurfstand vom 31.10.2018 dargestellt:

- **Fortentwicklung Verkehrsangebot im Stadtgebiet**

Das städtische Liniennetz wurde letztmalig vor rund 18 Jahren mit dem „Fahrplan 2000plus“ grundlegend umgestaltet. Seitdem hatten sich die damaligen Buslinienkonzeptionen in vielen Bereichen nur punktuell fortentwickelt. Lediglich der Ausbau der Straßenbahn zum Lerchenberg und die damit verbundenen Anpassungen im südwestlichen Korridor brachten in jüngerer Zeit nennenswerte Änderungen mit sich.

Eine Reihe dieser und früherer Anpassungen führten mit den Jahren zunehmend zu ineffizienten und mäandrierenden Linienwegen. Bei ersten Überlegungen zur Neuordnung des Liniennetzes, um auf die Nachfragesituation besser eingehen zu können, zeigte sich schnell, dass die aktuelle Takt-systematik im Busverkehr Möglichkeiten für eine Weiterentwicklung des Gesamtnetzes einschränkt. Vielen Defiziten und Wünschen konnte so nicht hinreichend begegnet werden. Lediglich das Straßenbahnnetz und seine Taktung wurden bei der Prüfung als ausbaufähig eingeschätzt.

Dies führte zur Erarbeitung des so genannten „Ziellinienkonzepts“ im Busverkehr, das folgende Grundgedanken verfolgt:

- Übersichtlichkeit durch zusammengefasste oder ähnliche Linienverläufe
- Einführung eines im Hinblick auf die Nachfrage flexiblen 7,5/15/30-Minuten-Takts, mit der Möglichkeit, die Fahrtanzahl auf mehrere Linien aufzuteilen und das ÖPNV-Angebot besser an das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) anzupassen, was eine Verstärkung der Umsteigebeziehungen zulässt
- grundsätzlich bessere Merkbarkeit des Taktes und damit mehr Transparenz im Netz
- Regelbetrieb für zuvor durch Schleifenfahrten (oftmals nur in Verkehrsspitzenzeiten) erschlossene Bereiche
- Verkürzung der Reisezeit durch mehr Direktfahrten in die Stadt, Linienbündelung und das Angebot von Tangentialverbindungen
- Nachfrage-/bedarfsorientierte Ausrichtung des Angebotes (starke Linienabschnitte weiter stärken)

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens äußerten sich die Ortsbeiräte überwiegend im Konsens mit den vorgelegten Konzeptionen. Kritik wurde allerdings aus den Stadtteilen Laubenheim und Mom-bach geäußert, auch aus der Oberstadt erging die Bitte um Prüfung einzelner Verbesserungsvorschläge. Auch aus und für den Stadtteil Ebersheim gingen Hinweise und Wünsche ein, die umfassend geprüft und so weit wie möglich berücksichtigt wurden.

- **Überarbeitungen nach Beteiligungsverfahren / TöB (Beteiligung Träger öffentlicher Balange)**

Der vorliegende Entwurf enthält folgende Überarbeitungen, mit denen der geäußerten Kritik weitreichend begegnet werden kann:

Mombach:

Auf die Kritik an dem zunächst ausgedünnten Angebot für den Bereich Westring/Am Polygon (heute in der Hauptverkehrszeit 20-Minuten-Takt, im ersten Entwurf auf einen 30-Minuten-Takt reduziert) wird mit zusätzlichen Fahrten der Linie 60 bis zur Endhaltestelle "Am Polygon" reagiert. Von Mombach Südwest sind dann in der Hauptverkehrszeit künftig 4 Fahrten pro Stunde in die City möglich. Dies verdichtet im Übrigen auch die Anzahl der Direktverbindungen von Mombach zu den Haltestellen „Schillerplatz“ und „Höfchen“. Die ergänzte Linie 60 fährt zudem ab der Haltestelle „Zwerchallee“ auf einem abweichenden Linienweg (über die Mombacher Straße anstelle Bismarckplatz – Kaiserring) zum Hauptbahnhof und stellt so u.a. fußläufig machbare Verbindungen von Mombach zu den Berufsschulen und dem SWR her.

Laubenheim:

Hier wurde bemängelt, dass der südöstliche Teil Laubenheims nur noch von der künftigen Linie 63 angedient wird, die über die Hechtsheimer Höhe und die Oberstadt zum Hauptbahnhof verkehrt. Somit hätten Bewohnerinnen und Bewohner aus diesem Teil Laubenheims nicht von der neuen Direktverbindung zum Stadtteilzentrum entlang der Oppenheimer Straße und zum neuen Ärztehaus profitiert. Mit der Verlängerung des Astes der Linie 61 über die Rüsselsheimer Allee zur Endhaltestelle „Riedweg“ wird dieser Anschluss wieder hergestellt, ebenso wie die schnelle und direkte Verbindung über die Wormser Straße in die Innenstadt.

Oberstadt:

In der ursprünglichen Konzeption war vorgesehen, die neue Direktverbindung aus der Innenstadt über die Gaustraße zum Schlesischen Viertel in Richtung Zahlbach und Universität zu verlängern. Dies hätte aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten (Einbahnstraßenregelung) zur Folge gehabt, dass der Bus stadteinwärts nicht die Haltestelle „Landwehrweg“, sondern nur die im Schlesischen Viertel dezentral liegende Haltestelle „Universitätsmedizin Süd“ anfahren würde. Diesem Problem wurde mit einem Verzicht der verlängerten Fahrt durch das Zahlbachtal begegnet, wodurch die Haltestelle „Landwehrweg“ als Endhaltestelle und somit auch für den Einstieg in Richtung Stadtmitte verbleiben kann.

Ebersheim:

Die in der Entwurfsfassung noch offen gehaltenen Überlegungen zum Verlauf der Linie 67 über einen neuen Linienweg im südlichen Ortsteil wurden nun verbindlich aufgenommen. Weiterhin wurde der Wunsch des Ortsbeirats nach einer beschleunigten Verbindung in die Innenstadt aufgegriffen und ein Pilotprojekt aufgenommen, nach der diese Linie unter Auslassung einiger Haltestellen in die Innenstadt verkehrt.

- **Weitere Modifikationen aufgrund der Überarbeitungen**

Es ist anzumerken, dass mit den vorgenannten Modifikationen einige Änderungen zum ursprünglichen Entwurf einhergehen, die auch andere Stadtteile bzw. Quartiere mittelbar betreffen. Diese werden im Folgenden beschrieben:

Bretzenheim:

Durch den geänderten Linienweg der Linie 60 von/ab Hauptbahnhof nach Mombach wird der zwischen Bretzenheim und Hauptbahnhof unveränderte Erschließungsast wieder wie bisher mit der

Linie 57 gekoppelt. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass für die in der Entwurfsfassung zum Nahverkehrsplan (Stand 31.10.2018) enthaltene Linie 57 daraufhin eine Änderung der Liniennummerierung (57 -> 76) erfolgte.

Hartenberg/Münchfeld:

Der Bereich Mombacher Straße wird nunmehr über die Linie 60 anstelle der Linie 69 bedient. Die Liniennummer 69 fällt nun ganz weg. Ebenso ist darauf hinzuweisen, dass für die in der Entwurfsfassung zum Nahverkehrsplan (Stand 31.10.2018) enthaltene Linie 57 eine Änderung der Liniennummerierung (57 -> 76) erfolgte. Die vom Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld geforderte Direktverbindung in die Innenstadt / zur Haltestelle „Höfchen“ bleibt unverändert, lediglich der Linienverlauf der Linie 76 im Innenstadtbereich verändert sich gegenüber der Entwurfsfassung marginal: Ab „Mainz Hbf West“ verkehrt die Linie 76 nicht wie bisher über den Hauptbahnhof – Bahnhofstraße – Münsterplatz – Schillerplatz zur Haltestelle „Höfchen“, sondern fährt ab „Mainz Hbf West“ über Binger Straße – Münsterplatz – Große Bleiche – Flachsmarktstraße zum Höfchen, da sie im Anschluss über die Ludwigstraße und Gaustraße weiter Richtung Oberstadt fährt.

Oberstadt:

Gegenüber der Entwurfsfassung zum Nahverkehrsplan (Stand 31.10.2018) erfolgte eine Änderung der Liniennummerierung (69 -> 76).

Wenngleich mit dem Ziellinienkonzept für den überwiegenden Teil der Fahrgäste ein verbessertes oder zumindest gleichwertiges Angebot zu heute vorliegt, soll nicht verschwiegen werden, dass in vereinzelt Bereichen wünschenswerte Erschließungen nach wie vor nicht mit einem Linienfahrtenangebot bewerkstelligt werden konnten. In einigen wenigen Randbereichen kommt es auch zu einer Ausdünnung des Fahrtenangebots. In den meisten Fällen liegt dies an speziellen strukturellen und/oder topografischen Gegebenheiten:

- In **Laubenheim** teilt die Bahnstrecke den Stadtteil in zwei Hälften. Auf der Westseite kommt zudem die ungünstige Hanglage mit Sackgassen hinzu.
- In **Hechtsheim** sind die Frankenhöhe und der südöstliche Ortsteil wegen der engen Straßen mit den üblichen Bussen nicht zufriedenstellen zu befahren.
- Auch in **Marienborn** ist eine zufriedenstellende Erschließung des südlichen Ortsteils wegen der engen Straßen als Ringerschließung nicht machbar.

Um hier den berechtigten Mobilitätsansprüchen gerecht zu werden, ist die Erprobung alternativer Verkehrserschließungen vorgesehen: Unter Anwendung zeitgemäßer IT-Möglichkeiten sollen individuelle Fahrtenbedürfnisse auf Anforderung („On-Demand“) befriedigt werden. Hierzu haben die Stadt und die MVG einen Förderantrag im Rahmen des „Green City Masterplans“ gestellt. Die oben genannten Bereiche bieten sich bei der anstehenden Festlegung von Pilotprojekten besonders an.

- **Stadt-Umland-Verkehre**

In der Entwurfsfassung des Nahverkehrsplans mit Stand vom 31.10.2018 waren die Aussagen zu den Verkehrsbeziehungen in das Umland (Landkreis Mainz-Bingen) noch wenig konkret. Dies lag darin begründet, dass sich das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN, das der Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund und das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium seit geraumer Zeit vorantreiben, noch in der abschließenden Erarbeitung befand und daher noch nicht in den entsprechenden Gremien des Landkreises vorgestellt werden konnte. Seit Ende November 2018 liegt nun ein hinrei-

chend ausgearbeitetes Konzept vor, das im Landkreis ebenfalls im Frühjahr 2019 in den Gremienlauf gehen soll.

Im Beteiligungsverfahren wurde von verschiedener Seite darauf hingewiesen, dass Mainz auf dem Stadtgebiet für die ein- und ausbrechenden Verkehre grundsätzlich die Aufgabenträgerschaft innehat, selbst wenn die Verkehre vorrangig eine Erschließungs- und Verbindungsfunktion für die Umlandgemeinden aufweisen. Von daher war es notwendig, auf die Verläufe bzw. Taktungen der Stadt-Umland-Verkehren gemäß dem aktuellen Stand des ÖPNV-Konzepts für das Gebiet des ZRNN einzugehen und – soweit möglich – Aussagen zur Linienbündelung zu treffen. Hierdurch ergaben sich in den Kapiteln 3.1.9.1 sowie 5.5 wesentliche Änderungen zum Entwurfsstand vom 31.10.2018.

- **Sonderthema Barrierefreiheit: Haltestellen-Prioritätenliste**

Im Gegensatz zu den beiden vorgenannten Themenkomplexen war seitens der Behindertenvertretungen in Bezug auf die „Haltestellen-Prioritätenliste“ zur Fortentwicklung der Barrierefreiheit ein sehr weitreichender Konsens festzustellen. Lediglich von einigen wenigen Ortsbeiräten wurden Vorschläge für eine Erweiterung bzw. Modifikation der Liste eingereicht. Um ein erneutes aufwändiges Abstimmungsprozedere zu vermeiden, hat sich die Verwaltung entschieden, weiterhin die ursprüngliche und von den Behindertenvertretungen mitgetragene Liste in das weitere Verfahren einzuspeisen. Wie bekannt, sollen die ausgewählten Haltestellen planerisch soweit ausgearbeitet werden, dass ein Zuschussantrag gestellt werden kann, d.h. die Liste wird nicht „automatisch“ umgesetzt, sondern erst nach Klärung der technischen und finanziellen Machbarkeit. Die Verwaltung greift die abweichenden Anregungen der Ortsbeiräte aber gerne als Alternative auf, sofern sich die eingebrachten Vorschläge als nicht kurzfristig machbar erweisen sollten. Gleiches gilt, wenn durch andere Rahmenbedingungen, z.B. bei einer möglichen Nutzung von Synergien benachbarter oder überlappender Tiefbaumaßnahmen der vorgezogene Umbau von Haltestellen sinnvoll sein könnte.

Fernerhin hat die Verwaltung auf eine Vielzahl von Anregungen und Ergänzungswünschen anderer Fachdienststellen und Interessenverbänden reagiert. Hier sei erwähnt, dass sich eine Reihe von Eingaben auf Aspekte bezog, die die Stadt nur mittelbar beeinflussen kann, weil sie dort nicht Aufgabenträger ist (insbesondere Schienenverkehrsangebote, Haltepunkte und Bahnhöfe). Gleichwohl sichert die Verwaltung im überarbeiteten Entwurf auch hier zu, alle Möglichkeiten der Einflussnahme wahrzunehmen.

Aus der Vielzahl der Überarbeitungsvorschläge, die Eingang in die nun vorliegende Fassung gefunden haben, seien ohne Anspruch auf Vollständigkeit folgende Modifikationen erwähnt:

- Aussagen zur Begrenzung von Lärmemissionen der Fahrzeuge
- Zielsetzungen zur Verwendung möglichst umweltschonender Kühlflüssigkeiten in den Klimaanlage der Fahrzeuge
- Hinwirken auf ein besseres Erscheinungsbild an manchen Bahnhaltdepunkten
- Maßnahmen zur Erweiterung der ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten
- Überlegungen für weitere Busspuren

3. Alternativen

Keine, da die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans gesetzliche Pflichtaufgabe ist.

4. Ausgaben/Finanzierung

Mit den beschriebenen konzeptionellen Überlegungen im städtischen Verkehrsnetz entstehen unmittelbar keine Kosten. Ein Finanzierungsvorschlag für ein Haltestellenumbauprogramm kann erst zu einem späteren Zeitpunkt nach Vorliegen entsprechender Vorplanungen und nach Stellung von Förderanträgen vorgelegt werden.

5. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Im Wesentlichen keine, da die Maßnahmenvorschläge für Angebot und Infrastruktur allen Geschlechtern gleichermaßen dienen. In einzelnen Fragestellungen (z.B. Sicherheitsaspekte) geht der Entwurf auf die besonderen Belange von Frauen und Mädchen ein.