PTV GROUP
the mind of movement

BERICHT

NAHVERKEHRSPLAN MAINZ 2019-2023

3. FORTSCHREIBUNG



Stand 11.01.2019

PTV GROUP
the mind of movement

BERICHT

NAHVERKEHRSPLAN MAINZ 2019-2023

3. FORTSCHREIBUNG

Beschlossen vom Rat der Stadt Mainz am 13.02.2019

Auftraggeber:

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

Bearbeitung Stadt Mainz

Dipl.-Ing. Christian Kron
Dipl.-Geogr. 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 2019-2023 Stadt Mainz
Auftraggeber:	Stadt Mainz
Auftrags-Nr.:	C 850 275
Auftragnehmer:	PTV Transport Consult GmbH
Bearbeiter:	Irene Burger
zuletzt gespeichert:	15.01.2019 von PTV
Speicherort:	NVP_Stadt_Mainz_2019-2023_final.docx

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Inhalt

1 Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz 14

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 14

1.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans 16

1.1.4 Aufstellungsverfahren NVP 20

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 22

1.2.3 Übergeordnete Ziele aus dem Bereich Kundenfokus und Soziale Standards 23

1.2.4 Ergebnis: Ziele und Schwerpunkte des Nahverkehrsplans 24

2 Nachfragestruktur und Prognoseszenario 26

2.1 Bevölkerung und Raumstruktur 26

2.1.1 Raumstruktur 26

2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Demografie 27

2.2 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur 31

2.2.1 Erwerbsstruktur 31

2.2.2 Schul- und Ausbildungsstruktur 32

2.2.3 Versorgungs- und Freizeitstruktur 34

2.3 Mobilitätsstruktur 35

2.3.1 Tourismus 35

2.3.2 Pendlerverflechtung 36

2.3.3 Motorisierungsgrad und Modal Split 37

2.4 Trends und Prognosen 38

2.5 Ergebnis: Prognoseszenarien Mobilitätsbedarf und -verhalten 39

3 Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz 40

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

3.1 Bus- und Straßenbahnverkehr 40
3.1.1 Netzstruktur 40
3.1.2 Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche) 40
3.1.3 Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung) 41
3.1.4 Betriebszeiten 44
3.1.5 Verkehrszeiten 44
3.1.6 Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen 45
3.1.7 Fahrplan 47
3.1.8 Verbindungsqualität innerhalb des Netzes 47
3.1.9 Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen 48
3.2 Barrierefreiheit 56
3.2.1 Definition Standards "vollständige Barrierefreiheit" 56
3.2.2 Bestandsaufnahme Haltestelleninfrastruktur 56
3.2.3 Haltestellen-Prioritätenliste 58
3.2.4 Finanzierung/Abstimmung/Zeitplan 61
3.3 Infrastrukturausstattung 61
3.3.1 Streckeninfrastruktur 61
3.3.2 Haltestellen 63
3.3.3 Fahrzeuge 65
3.3.4 Besondere Ausstattung für Busse 67
3.4 Kundenkomfort 68
3.4.1 Fahrgastinformationssysteme 68
3.4.2 Fahrgastsicherheit 70
3.4.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt 70
3.4.4 Kundenservice, Kundenbetreuung / Fahrgastbetreuung, Kundendialog 71
3.4.5 Belange besonderer Gruppen 71
3.5 Verkehrsunternehmen 74
3.5.1 Betriebsablauf 74

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

3.5.2 Entstörungsmanagement 76
3.5.3 Beschwerdemanagement 76
3.5.4 Tariftreue 77

4 Bilanzierung Ist-Zustand 78
4.1 Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes 2012-2017 78
4.2 Abweichungsanalyse Ist-Zustand und Anforderungsprofil 80
4.2.1 Schwachstellenanalyse Erschließung 81
4.2.2 Schwachstellenanalyse Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit 82

5 Maßnahmenkonzept 85
5.1 Ziele des Maßnahmenkonzepts 85
5.1.1 Angebot in der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Nebenverkehrszeit (NVZ) 86
5.1.2 Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ) 90
5.2 Wirkungen der Maßnahmen in den Ortsbezirken 91
5.3 Umsetzungsplanung 120
5.4 Investitions- und Finanzierungsplan 120
5.4.1 Fahrtenangebot 120
5.4.2 Infrastruktur 121
5.5 Definition Verkehrsnetz - Linienbündelung Stadt Mainz 121
5.5.1 Stadtverkehr Mainz 124
5.5.2 Regionale Hauptlinien Rheinland-Pfalz Süd 128
5.5.3 Stadt-Umland-Verkehre 128
5.5.4 Lokale Hauptlinien und Lokale Linien „Jedermannverkehr“ im ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN/Landkreis Mainz-Bingen 129

6 Finanzierung und Betriebswirtschaft 130
6.1 Betriebswirtschaftliche Kalkulation 130
6.2 Finanzierung 130

7 Sonderthemen 132
7.1 Umweltverbund und weiterführende Mobilitätsangebote 132

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

7.1.1 Verknüpfung zum Fußverkehr 132
7.1.2 Verknüpfung zum Radverkehr 133
7.1.3 Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R) 135
7.1.4 Alternative Bedienungsformen 135
7.2 Sonderthema Luftreinhaltung/Klimaschutz 138
8 Anhang 143
8.1 Anhang 1: Einzellinienpläne Ziellinniennetz HVZ/NVZ 143
8.2 Anhang 2: Einzellinienpläne Ziellinniennetz SVZ 152
8.3 Anhang 3: Vorzugshaltestellen TOP 53 159
8.4 Anhang 4: Sonderliste Haltestellen 161
8.5 Anhang 5: Erläuterung der Haltestellen-Prioritätenliste 163
8.6 Anhang 6: Haltestellen-Prioritätenliste nach Stadtteilen 164

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Schulübersicht im Schuljahr 2017/2018	34
Tabelle 2:	Haltestelleneinzugsgebiete	41
Tabelle 3:	Relationskategorien	43
Tabelle 4:	Bedienungshäufigkeit	44
Tabelle 5:	Betriebszeiten	44
Tabelle 6:	Verkehrszeiten	45
Tabelle 7:	Umsteigehäufigkeit	46
Tabelle 8:	Beförderungszeit	46
Tabelle 9:	Wichtige Umsteigeknoten	48
Tabelle 10:	Merkmale zum gepflegten Zustand der Fahrzeuge	65
Tabelle 11:	Fahrzeugausstattung Status quo	67
Tabelle 12:	Fahrzeugausstattung - Ziel bis 2023	67
Tabelle 13:	Besondere Ausstattung für Busse	68
Tabelle 14:	Besondere Ausstattung für Busse - Ziel bis 2021/2035	68
Tabelle 15:	Ausstattung Fahrgastinformationssysteme	69
Tabelle 16:	Ausstattung Fahrgastinformationssysteme - Ziel bis 2023	69
Tabelle 17:	Ausstattung zur Fahrgastsicherheit	70
Tabelle 18:	Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt	70
Tabelle 19:	Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt - Ziel bis 2023	70
Tabelle 20:	Kundenservices	71
Tabelle 21:	Maßnahmen NVP 2012-2017	80
Tabelle 22:	Erschließungslücken	82
Tabelle 23:	Mängel in der Bedienungshäufigkeit	83
Tabelle 24:	Linienbündel	127

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Stadtteile mit Stadtteilzentren	27
Abbildung 2:	Einwohnerdichten in Mainz	28
Abbildung 3:	Entwicklungsgebiete 2019-2023	29
Abbildung 4:	Anteil der 18-30jährigen im Ortsbezirk	30
Abbildung 5:	Arbeitsplatzzahlen in den Verkehrszellen	31
Abbildung 6:	Modal Split in Mainz 2016	37
Abbildung 7:	Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen	38
Abbildung 8:	Einteilung der Relationskategorien (schematisch)	42
Abbildung 9:	Reisezweckverteilung Frauen und Männer	73
Abbildung 10:	Beispielauswertung Beförderungszeit	84
Abbildung 11:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz	87
Abbildung 12:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz	88
Abbildung 13:	HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-West-Netz	89
Abbildung 14:	SVZ Maßnahmenkonzept	90
Abbildung 15:	Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim	92
Abbildung 16:	Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim Detail	92
Abbildung 17:	Maßnahmenkonzept Bedienung Drais	93
Abbildung 18:	Maßnahmenkonzept Bedienung Drais Detail	94
Abbildung 19:	Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim	95
Abbildung 20:	Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim Detail	96
Abbildung 21:	Maßnahmenkonzept Finthen Bedienung	97
Abbildung 22:	Maßnahmenkonzept Bedienung Finthen Detail	97
Abbildung 23:	Maßnahmenkonzept Gonsenheim Bedienung	99
Abbildung 24:	Maßnahmenkonzept Bedienung Gonsenheim Detail	99
Abbildung 25:	Maßnahmenkonzept Hartenberg-Münchfeld Bedienung	101
Abbildung 26:	Maßnahmenkonzept Bedienung Hartenberg-Münchfeld Detail	101
Abbildung 27:	Maßnahmenkonzept Hechtsheim Bedienung	103
Abbildung 28:	Maßnahmenkonzept Bedienung Hechtsheim Detail	104
Abbildung 29:	Maßnahmenkonzept Laubenheim Bedienung	105

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Abbildung 30:	Maßnahmenkonzept Bedienung Laubenheim Detail	106
Abbildung 31:	Maßnahmenkonzept Lerchenberg Bedienung	107
Abbildung 32:	Maßnahmenkonzept Bedienung Lerchenberg Detail	107
Abbildung 33:	Maßnahmenkonzept Marienborn Bedienung	108
Abbildung 34:	Maßnahmenkonzept Bedienung Marienborn Detail	109
Abbildung 35:	Maßnahmenkonzept Mombach Bedienung	111
Abbildung 36:	Maßnahmenkonzept Bedienung Mombach Detail	111
Abbildung 37:	Maßnahmenkonzept Oberstadt Bedienung	112
Abbildung 38:	Maßnahmenkonzept Bedienung Oberstadt Detail	113
Abbildung 39:	Maßnahmenkonzept Weisenau Bedienung	114
Abbildung 40:	Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau-Ost Detail	115
Abbildung 41:	Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau-West Detail	115
Abbildung 42:	Maßnahmenkonzept Bedienung Altstadt Detail	116
Abbildung 43:	Maßnahmenkonzept Bedienung Neustadt Bedienung	117
Abbildung 44:	Maßnahmenkonzept Bedienung Neustadt Detail	118
Abbildung 45:	Übersichtsplan Straßenbahn (HVZ/NVZ)	119
Abbildung 46:	Übersichtsplan Straßenbahn (SVZ)	120
Abbildung 47:	Übersichtsplan Regionalbuslinien (HVZ)	122
Abbildung 48:	Übersichtsplan Regionalbuslinien (SVZ)	123
Abbildung 49:	Handlungsfelder und Maßnahmenbündel im Projekt „M³ - Green City Mainz“	138
Abbildung 50:	Legende Einzellinien HVZ-NVZ-Netz	143
Abbildung 51:	HVZ-NVZ-Netz Linie 6	143
Abbildung 52:	HVZ-NVZ-Netz Linie 9	144
Abbildung 53:	HVZ-NVZ-Netz Linie 28	144
Abbildung 54:	HVZ-NVZ-Netz Linie 33	145
Abbildung 55:	HVZ-NVZ-Netz Linie 45	145
Abbildung 56:	HVZ-NVZ-Netz Linie 47	146
Abbildung 57:	HVZ-NVZ-Netz Linien 54/55	146
Abbildung 58:	HVZ-NVZ-Netz Linie 56	147
Abbildung 59:	HVZ-NVZ-Netz Linie 57	147

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Abbildung 60: HVZ-NVZ-Netz Linien 60/61 148
Abbildung 61: HVZ-NVZ-Netz Linien 62/63 148
Abbildung 62: HVZ-NVZ-Netz Linien 64/67 149
Abbildung 63: HVZ-NVZ-Netz Linie 65/66 149
Abbildung 64: HVZ-NVZ-Netz Linie 68 150
Abbildung 65: HVZ-NVZ-Netz Linien 70/71 150
Abbildung 66: HVZ-NVZ-Netz Linie 75 151
Abbildung 67: HVZ-NVZ-Netz Linie 76 151
Abbildung 68: Legende Einzellinien SVZ-Netz 152
Abbildung 69: SVZ-Netz Linie 6 152
Abbildung 70: SVZ -Netz Linie 9 153
Abbildung 71: SVZ -Netz Linie 28 153
Abbildung 72: SVZ -Netz Linie 33 154
Abbildung 73: SVZ -Netz Linien 54 154
Abbildung 74: SVZ -Netz Linie 56 155
Abbildung 75: SVZ -Netz Linie 57 155
Abbildung 76: SVZ -Netz Linien 60/61 156
Abbildung 77: SVZ -Netz Linien 62/63 156
Abbildung 78: SVZ -Netz Linie 65/66 157
Abbildung 79: SVZ -Netz Linie 68 157
Abbildung 80: SVZ -Netz Linien 70 158

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
GW	Geschosswohnen
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
Kfz	Kraftfahrzeug
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Abkürzung	Erläuterung
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
ZDF	Zweites Deutsches Fernsehen
ZSPNV	Zweckverband Schienenpersonennahverkehr
ZRNN	Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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 und dessen räumlichen und zeitlichen Umfang sowie 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.

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 darüber hinausgehende Weiterentwicklungen intermodaler Angebote, verbesserte digitale 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 als Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz hatte zum Stand 30.04.2018 215.824 Einwohner mit Hauptwohnsitz. Das Stadtgebiet der Stadt Mainz erstreckt sich über eine Fläche von ca. 97,8 km², die mittlere Einwohnerdichte liegt damit bei ca. 2.200 Einwohnern pro km². 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 sowohl über eine geschlossene Kernstadt mit dicht be-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

siedelten Stadtteilen, als auch über kleinere Stadtteile außerhalb der Kernstadt verfügt. Diese sind teilweise durch weite landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Kernstadt getrennt, was die Bedienung mit dem ÖPNV vor besondere Herausforderungen stellt.

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. Darüber hinaus ist die Stadt Mainz wichtiger Arbeitsstandort, mit Arbeitgebern wie u.a. die Schott AG, das Medienzentrum und das ZDF.

Organisation des ÖPNV in Mainz

Die Landeshauptstadt Mainz ist Aufgabenträger für den ÖPNV im Stadtgebiet. Die Aufgabenträgerschaft leitet sich dabei aus dem rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz (§ 5 Abs.1 NVG) ab. Die Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH erbringt als 100-prozentige 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, was auch zukünftig so beibehalten werden soll. Ergänzt wird das Netz der MVG durch ein- und ausbrechende Verkehre des Regionalbusanbieters Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH (ORN), Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Bei den aktuellen Linien 620, 652 und 657 liegt die Aufgabenträgerschaft innerhalb der Stadtgrenzen bei der Stadt Mainz. Für die Regionallinien 650 und 660 hat die Stadt Mainz von der Möglichkeit nach §6 Abs. 9 NVG Gebrauch gemacht und die Aufgabenträgerschaft auf den Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd übertragen. 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 keine konkurrierenden Parallelverkehre generiert werden, sondern diese Linien als ergänzende Relationen im Sinne einer Verbesserung des Gesamt-ÖV angeboten werden und ─ je nach Erschließungsfunktion ─ mehr oder weniger stark innerstädtische Verbindungsfunktionen übernehmen.

Die Genehmigung der Linienkonzession der MVG wurde seitens der Genehmigungsbehörde (LBM) am 10.12.2013 erteilt und läuft bis zum 31.12.2021.

Ziel der Stadt Mainz ist es, dass der Betreiber des Mainzer Nahverkehrs neben den klassischen ÖPNV-Angeboten auch als zentraler Mobilitätsdienstleister für das bestehende Bike-Sharing-System tätig ist, dieses weitergeführt und fortentwickelt. Ebenso sollen Kooperationen mit Carsharing-Anbietern fortgeführt werden und neue Mobilitätsformen (z.B. sog. On-Demand-Verkehre) entwickelt und betrieben werden.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Bedienung ist historisch bedingt, die Gemeinden gehörten bis 1945 zur Stadt Mainz. Neben der ÖPNV-Bedienung erbringen die Mainzer Stadtwerke AG 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.

Im Rahmen des Verkehrsverbundes Mainz-Wiesbaden (VMW) besteht eine Reihe von Busverbindungen in Kooperation mit der ESWE über das Stadtgebiet der Stadt Mainz hinaus in das Stadtgebiet Wiesbaden. Dies umfasst die Linien 6, 9, 28, 45 und 47, die von der MVG und ESWE als Gemeinschaftslinien betrieben werden (eine weitere Gemeinschaftslinie 33 verkehrt ausschließlich rechtsrheinisch).

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 Mitglied im Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW) und Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN). Des Weiteren hat die Stadt Mainz einen Gaststatus im Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV). Ein großer Vorteil dieser Kooperationen besteht dabei im Angebot des Übergangstarifs. ÖPNV-Kunden haben die Möglichkeit mit dem Erwerb einer Verbundkarte verbundübergreifend alle öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

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 geschlos-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

senen 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 VO 1370/2007 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 Personenbeförderungsgesetzt (PBefG) wurde zum 1. Januar 2013 grundlegend überarbeitet, um die 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 die ÖPNV-Aufgabenträger für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig sind:

„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:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

„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 u.a. die ORN und ESWE, aber auch tangierte und interessierte Institutionen, Organisationen sowie politische Vertreter wurden zum Nahverkehrsforum eingeladen und 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 (Vorabbekanntmachung) 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 NVG). 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 VO 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 NVG).

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

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 Abs. 3 wird das Zusammenwirken der Beteiligten beschrieben: „Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen 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,

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Abs. 4 NVG ist geregelt, dass bei der Vergabe von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 5 Abs. 3 der VO 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 eventuellen Vergaben nach Artikel 5 Abs. 2 (NVG) 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 Ziellinniennetzplanung 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 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 gaben, ihre Ideen in die weiteren Planungsüberlegungen mit einzubringen. Die Ergebnisse der Foren wurden doku-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

mentiert und können auf der Internetseite www.mainz.de/nvp nachvollzogen werden. Diese flossen in die Bearbeitung mit ein.

Darüber hinaus wurden die Ortsvorsteher und Ortvorsteherinnen am 26.April und 2.Mai 2018 sowie anschließend die Mitglieder der Ortsbeiräte in vier Blockterminen über den Stand der Bearbeitung zum Zielliniennetz (Kapitel 5) informiert 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 und der benachbarten Gebietskörperschaften und Aufgabenträger (Anhörungszeitraum 02. bis 30.11.2018).

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 veröffentlichen „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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 (Kapitel 7.1.3) 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][1] und dem „Lärmaktionsplan Mainz“ [2016][2] 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.

[1] Am 18.12.2018 wurde der „Luftreinhalteplan Mainz“ [2016-2020] in einer überarbeiteten Fassung vom Stadtrat Mainz beschlossen.
[2] Die Stadt Mainz hat die Fortschreibung des Lärmaktionsplans im Jahr 2018 überprüft. Aus der Prüfung der Verwaltung, unter Würdigung der Anregungen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung, ergabt sich keine Erfordernis zur Überarbeitung der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes der Stadt Mainz aus dem Jahr 2016.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Auch der bereits erwähnte „Masterplan 100% Klimaschutz“ definierte 17 Maßnahmen für das Handlungsfeld „Mobilität“, welche sich zu den in Kapitel 1.2 aufgelisteten 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_2-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.

Erarbeitung des Masterplan „M³ - 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 „M³ - 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 „M³ - 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- und Aussteigerdaten.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Zusätzlich werden Kapazitätsengpässe im Netz regelmäßig kontrolliert und Vorschläge zu deren Beseitigung erarbeitet. Darüber hinaus werden Optimierungsmöglichkeiten im Liniennetz weiterverfolgt, so nimmt die MVG z.B. 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.

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 der Busse und 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

ein klares Vorgehen zur Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben und der Definition von Ausnahmen durchgeführt werden.

- Thema Ziellinniennetz: 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 Ziellinniennetz für die Buslinien erstellt. Ziel ist, dieses Netz nachfrageangepasst zu gestalten, nachfragestarke Relationen möglichst ohne Umstieg zu bedienen und eine 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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.

Nahezu alle Ortsbezirke außerhalb der Innenstadt verfügen über ein Stadtteilzentrum, in dem die Versorgung des täglichen Bedarfs getätigt werden kann, sowie weitere Versorgungsmöglichkeiten bestehen (z.B. Ortsverwaltungen, Stadtteilbibliotheken, Ärzte, etc). Lediglich in Marienborn fehlt eine zentrale Nahversorgungsmöglichkeit, allerdings bietet das Gutenberg-Center direkt hinter der Ortsteilgrenze sehr gute Angebote. Die Stadtteile mit ihren Zentren sind in Abbildung 1 dargestellt.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

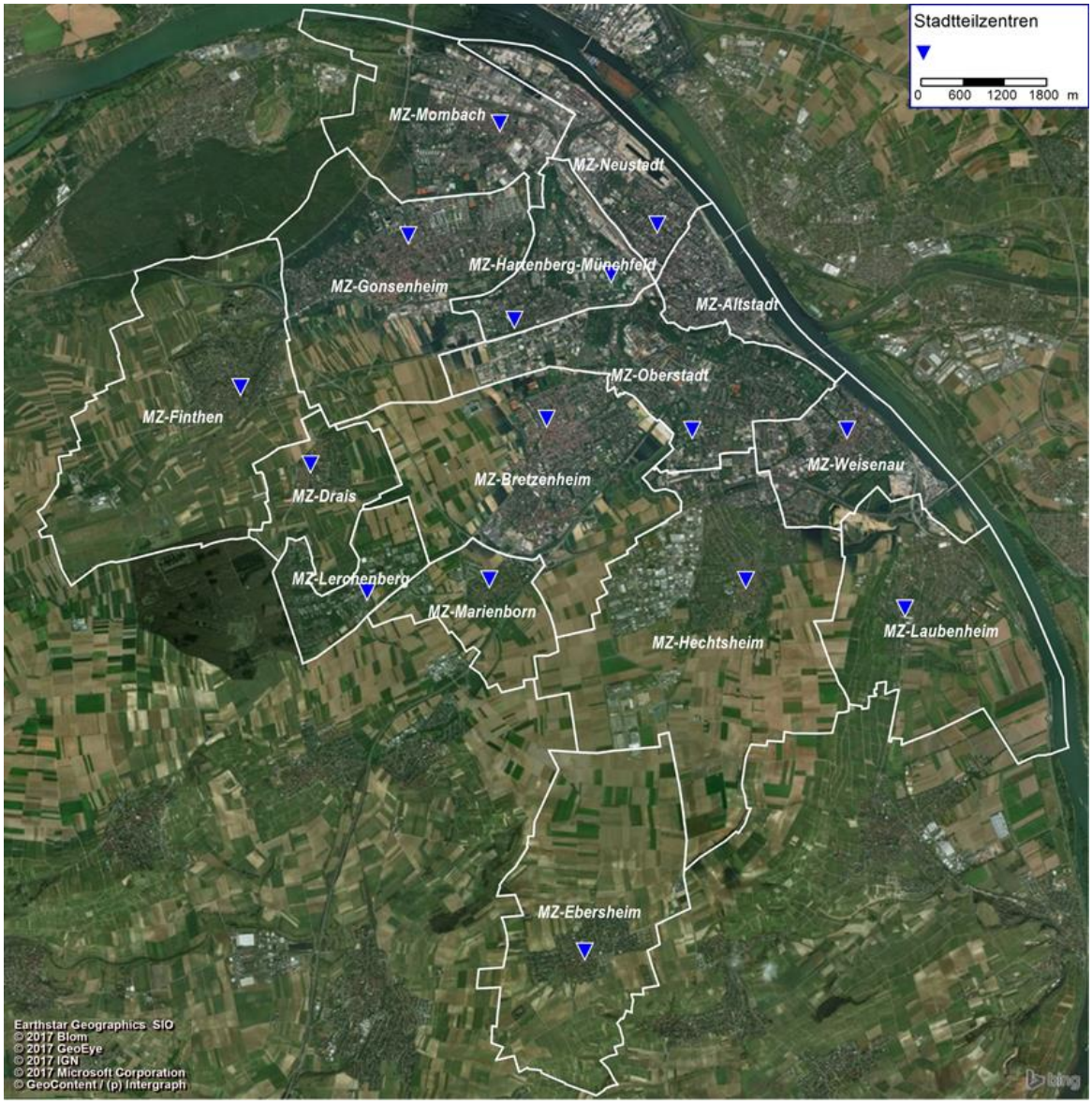


Abbildung 1: Stadtteile mit Stadtteilzentren

2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Demografie

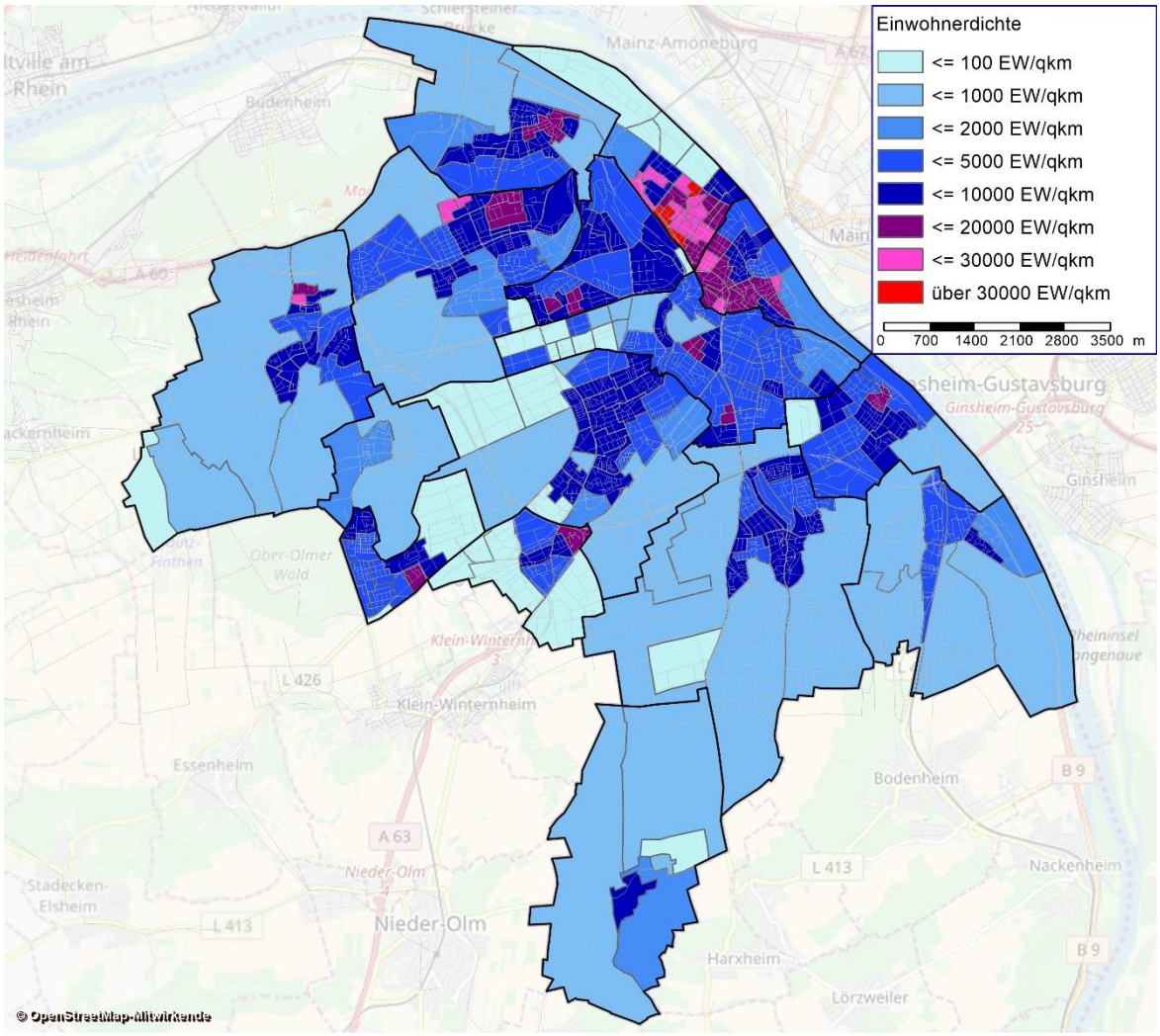
Die Stadt Mainz ist in Verkehrszellen eingeteilt. Diese dienen einer Einteilung der Stadt in ähnlich strukturierte Gebiete, um die Verkehrsnachfrage abbilden zu können. Aufgrund der unterschiedlichen Einwohnerdichten in den verschiedenen städtischen Gebieten sind sie unterschiedlich groß. In Abbildung 2 ist die Einwohnerdichte in den einzelnen Verkehrszellen 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- Weitere stark verdichtete Gebiete befinden 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 2: Einwohnerdichten in Mainz

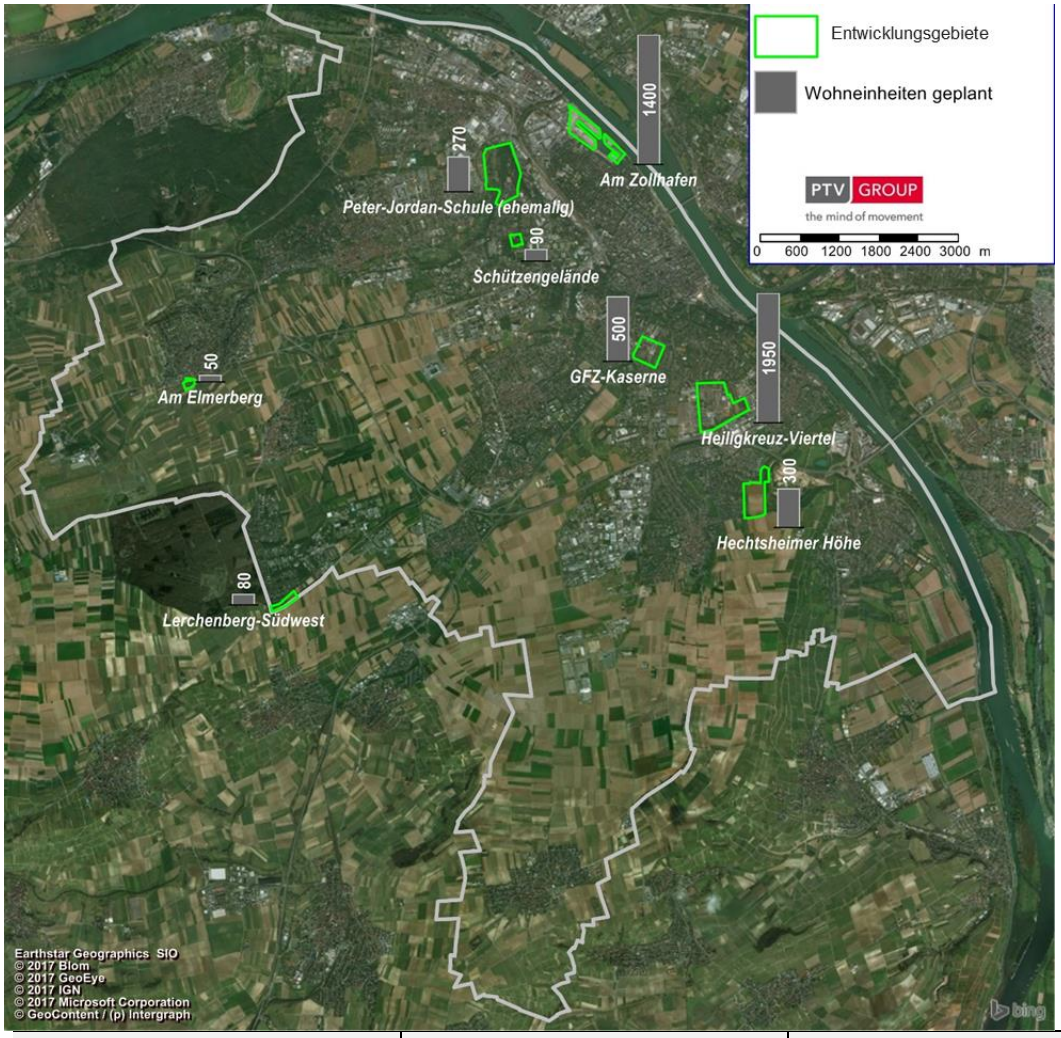
Demografie

Die Mainzer 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 3 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 deut-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

lich nach 2020 bebaut, so dass die Verdichtung der Bevölkerung spürbar später eintritt.



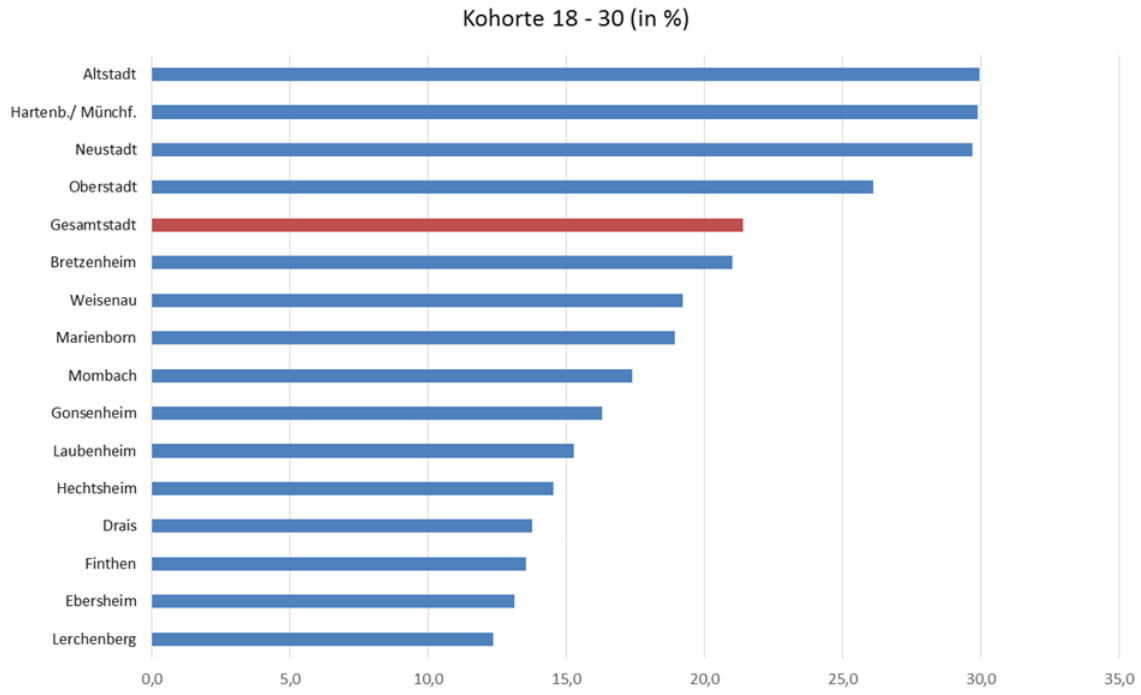
Entwicklungsgebiet / Quartier	Beschreibung / Bemerkung / Stand	WE geschätzt
Zoll- und Binnenhafen	Wohnen/Gewerbe, Einzelhandel seit 2016 erschlossen WE ca. 10%	1400
Heilig-Kreuz-Viertel	Geschosswohnen (GW), Gewerbe, Einzelhandel	1950
Hechtsheimer Höhe	10% GW, 90% EFH, Baurecht bis 2018	300
GFZ-Kaserne	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 3: Entwicklungsgebiete 2019-2023

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Bei der Betrachtung der Altersstrukturen[3] in der Stadt Mainz fällt auf, dass die Altersgruppe der 18- bis 30-Jährigen mit einem Anteil von ca. 30% an der Gesamteinwohnerzahl 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 4: 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- bis 29-Jährigen den geringsten Anteil auf.

[3] Stadt Mainz, Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen: Statistische Informationen zur Stadtentwicklung 2015, Okt. 2016

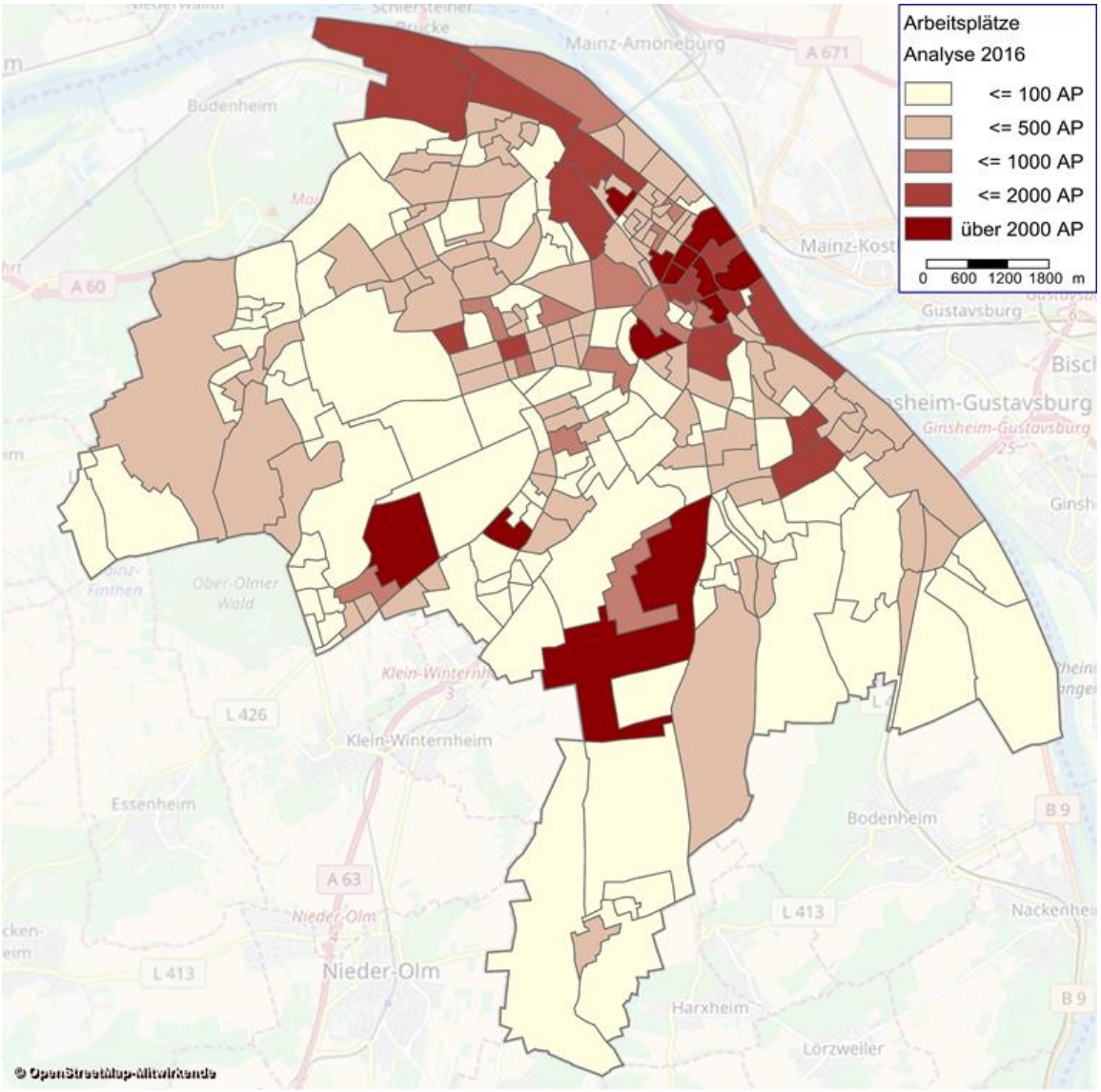
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

2.2 Wirtschafts- und Beschäftigungsstruktur

2.2.1 Erwerbsstruktur

Die Arbeitsplatzzahlen sind in Abbildung 5 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 5: Arbeitsplatzzahlen in den Verkehrszellen

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 26 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
26 Grundschulen		
GS Eisgrubschule (Alt)		230
GS „An den Römersteinen“ (Ob)		281
GS Leibnizschule (Neu)		133
GS Feldbergschule (Neu)	GTS	277
GS Goetheschule (Neu)	GTS	321
GS Pestalozzi (Mo)		234
GS Münchfeldschule (Ha-Mü)		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 (Ha-Mü)		216

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Schule	Ganztagsschule (GTS)	Schülerzahl
GS Laubenheim		273
GS Drais		112
GS Marienborn		129
GS „Im Feldgarten“ (Eb)		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 (Ob)	GTS	259
Martinus-Grundschule Weisenau		299
Martinus-Grundschule Oberstadt		277
Martinus-Grundschule Gonsenheim		199
Grund- und Realschule Weißliliengasse		383
Summe		**7.111**
3 Förderschulen	**Ganztagsschule (GTS)**	**Schülerzahl**
FS Windmühlenschule	GTS	208
FS Peter-Jordan-Schule	GTS	65
FS Astrid-Lindgren-Schule	GTS	79
Summe		**352**
4 Realschulen plus:	**Ganztagsschule (GTS)**	**Schülerzahl**
Anne-Frank-Realschule plus	GTS	740
Kanonikus-Kir-Realschule plus (inkl. FOS)	GTS	740
Realschule plus Lerchenberg	GTS	444
(Realschule plus (nur Mombach)		188
Summe		**2.112**
1 Realschule		
Realschule Willigis		214
Summe		**214**
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	G8GTS	1.169

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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

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 umfängliches 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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.
- Städtische Kinder-, Jugend- und Kulturzentren (insbesondere die großen bürgerhausähnlichen Einrichtungen wie Haus der Jugend, Haus Haifa und Neustadtzentrum)
- Bürgerhäuser in Hechtsheim, Lerchenberg und Finthen
- Öffentliche Spiel- und Freiflächen wie Volkspark, Stadtpark, Hartenberg-Park, Wildpark Gonsenheim
- Zentrale Großveranstaltungsorte sind die Rheingoldhalle, das Schloss, das Kulturzentrum Mainz und Halle 45
- 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 Kleinkunstbühnen in der Altstadt.
- Große Kinos finden sich am Bahnhof Römisches Theater sowie am Neubrunnenplatz in der Altstadt.

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).

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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[4] 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 **Auspendlerströme 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 **Auspendlerströme 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

[4] Bundesagentur für Arbeit – Statistik – Ein- und Auspendler Rheinland-Pfalz Stichtag 30.06.2014

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- ca. 1.400 aus Bingen am Rhein
- ca. 1.300 aus Budenheim
- ca. 1.000 aus Bodenheim

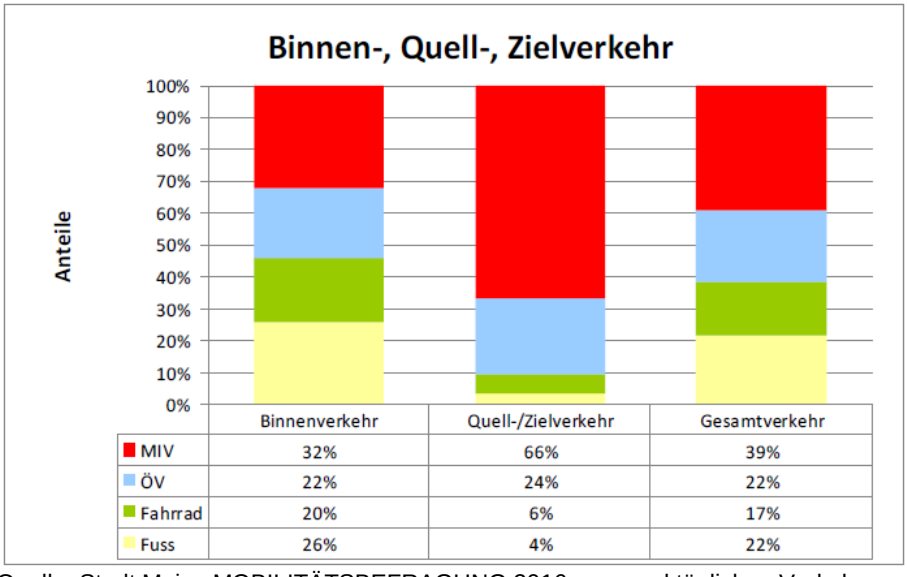
- dem Landkreis Alzey-Worms, ca. 7.200 Einpendler
- dem Landkreis Bad Kreuznach ca. 3.300 Einpendler

2.3.3 Motorisierungsgrad und Modal Split

Die Haushaltsbefragung 2016[5] 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% in Gegenüberstellung mit Städten ähnlicher Bevölkerungsstruktur und Stadtgröße sehr hoch ist.



	Binnenverkehr	Quell-/Zielverkehr	Gesamtverkehr
MIV	32%	66%	39%
ÖV	22%	24%	22%
Fahrrad	20%	6%	17%
Fuss	26%	4%	22%

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

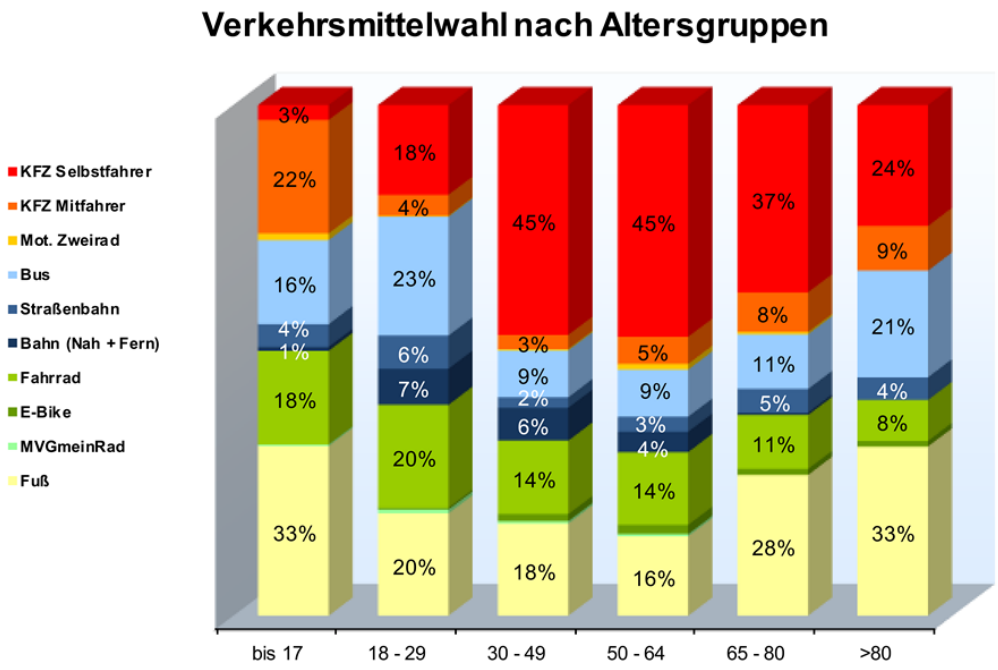
Abbildung 6: Modal Split in Mainz 2016

Die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen aufgeschlüsselt zeigt (siehe Abbildung 7), dass die 18- bis 29-Jährigen die geringste Kfz-Nutzung (Selbstfahrer und Mitfahrer) und die höchste Nutzung der ÖPNV-Systeme Bus, Straßenbahn und SPNV aufweisen.

[5] Stadt Mainz MOBILITÄTSBEFRAGUNG 2016 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz, Aachen, 31.10.2016, Ingenieurbüro Helmert, Auftraggeber: Landeshauptstadt Mainz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement



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

Abbildung 7: 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 von Bike-Sharing-Angeboten weiter 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Bezüglich der künftigen Entwicklung kann die Stadt Mainz nicht isoliert gesehen werden. Mainz bildet das westliche Eingangstor zur Metropolregion Rhein-Main, einem der attraktivsten und wirtschaftsstärksten Ballungsräume bundesweit. Dabei sind gerade in einer polyzentrischen Region wie dem Rhein-Main-Gebiet Arbeits- und Wohnungsmärkte zunehmend regional ausgerichtet. Die Verflechtungen innerhalb der Region werden enger, die Zahl der Pendler steigt. Dabei spielen politisch-administrative Grenzen zwischen einzelnen Kommunen oder auch zwischen Bundesländern in der Lebenswirklichkeit der Menschen kaum noch eine Rolle.

Linksrheinisch sind nach wie vor Suburbanisierungsprozesse zu beobachten. Typischerweise sind diese zu den angrenzenden rheinhessischen Gemeinden besonders intensiv. Auch in den Landkreisen Alzey-Worms und Bad Kreuznach wie auch den benachbarten Gebietskörperschaften in Hessen bestehen ausgeprägte Wanderungsverflechtungen. Daneben sind die Stadt Mainz und die benachbarten Landkreise auch für neu in die Rhein-Main-Region zuziehender Menschen als Wohnstandort gefragt.

Die oben beschriebenen strukturellen Muster werden sich in den kommenden Jahren fortsetzen. Sowohl für die Stadt Mainz wie auch für ihr Umland beiderseits des Rheins ist von wachsenden Einwohner- und Beschäftigungszahlen auszugehen, so dass sich Pendlerströme wie auch sonstige Verkehre in der Region weiter intensivieren werden. Die Entwicklung findet etwa auch in der Fortschreibung des Regionalen Raumordnungsplans Rheinhessen-Nahe ihren Niederschlag, der für Rheinhessen einen Bedarf von rund 1000ha an neuen Wohnbauflächen konstatiert.

Bei den weiteren konzeptionellen Überlegungen für die Fortentwicklung der Stadt-Umland-Verkehre (vgl. Kapitel 3.1.9.1) sind diese künftig zu erwartenden Entwicklungen entsprechend zu berücksichtigen.

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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

3 Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz

3.1 Bus- und Straßenbahnverkehr

3.1.1 Netzstruktur

Basis für das Gesamtsystem des ÖPNV ist zunächst der regionale Schienenpersonennahverkehr mit dem Hauptbahnhof als zentrale Verteilstation. Dem trägt die Tatsache Rechnung, dass praktisch alle Bus- und Straßenbahnlinien über den Hauptbahnhof verkehrende Durchmesserlinien sind, die sich auf verschiedenen Ästen und Verknüpfungen zu einer möglichst guten Erreichbarkeit aller Stadtteile ergänzen. Daneben sind im Mainzer Stadtgebiet weitere Umsteigeknoten zu verzeichnen, die Verbindungen „über Eck“ ermöglichen, ohne zwingend den Hauptbahnhof ansteuern zu müssen (u.a. Universität, Pariser Tor, Rheingoldhalle/Rathaus).

Das Rückgrat im ÖPNV für die Feinerschließung im Stadtgebiet ist die Straßenbahn, deren weiterer Ausbau in Abhängigkeit von zu erwartender Nachfrage weiter überprüft wird. 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 Reiszeiten sind störungsfreie Fahrwege. Dies wird u.a. gefördert durch besondere Bahnkörper, Busspuren und eine geeignete Steuerung der Lichtsignalanlagen sowie die Vermeidung von:

- konkurrierenden Verkehrsträgern im Fahrweg
- baulicher geschwindigkeitsreduzierender Einbauten
- Geschwindigkeitsreduzierungen auf den Hauptachsen

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 (z.B. Brücken, Bahnstre-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

cken, 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, Regionalbus, Straßenbahn (außerhalb der Innenstadt)	300 m
Stadtbahn	600m
S-Bahn, Regionalbahn	1.000 m

Tabelle 2: Haltestelleneinzugsgebiete

3.1.3 Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)

Eine Grundsatzbetrachtung ergab, dass die bisherige Vertaktung des Buslinienangebots (aktueller Grundtakt in der HVZ überwiegend 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 des Angebots. Nach Wiesbaden ein- und ausbrechende Verkehre sind gesondert abzustimmen. Die Taktungen der einzelnen Linien sowie ihre Linienwege werden in Liniensteckbriefen dargestellt, die in einem gesonderten Dokument festgeschrieben werden.

Um die Bedienungshäufigkeit angepasst an die Raumstruktur im Stadtgebiet planen zu können, wurden die Verkehrszellen 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 8):

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

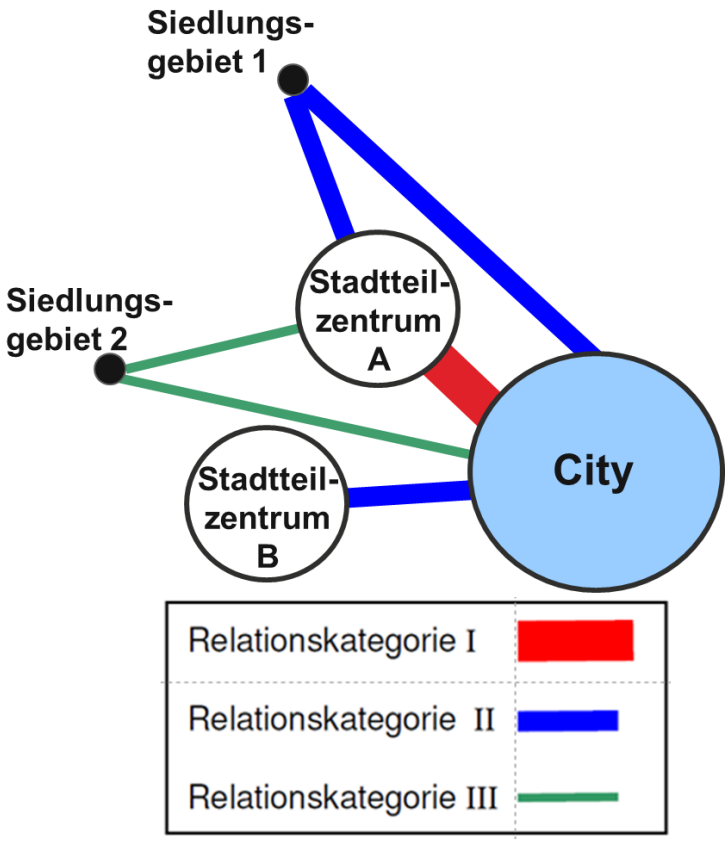


Abbildung 8: Einteilung der Relationskategorien (schematisch)

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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Die Kategorie „Siedlungsgebiet 2“ umfasst 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.

Relationskategorie I	Relationen zwischen der Innenstadt / „City“ und den Stadtteilzentren A
Relationskategorie II	Relationen zwischen - der Innenstadt und den Siedlungsgebieten 1 - den Siedlungsgebieten 1 und den zugehörigen Stadteilzentren - Innenstadt und Stadtteilzentrum B (Ebersheim)
Relationskategorie III	Relationen zwischen den Siedlungsgebieten 2 und der Innenstadt sowie den zugehörigen Stadtteilzenten

Tabelle 3: Relationskategorien

Nicht kategorisiert werden notwendige Tangentialverbindungen. Sie wurden entsprechend der zu erwartenden Nachfrage im Ziellinniennetz geplant und sind, wie in den Linienbeschreibungen dargestellt, 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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

** Nach Wiesbaden ein- und ausbrechende Verkehre sind gesondert abzustimmen

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 (z.B. durch einen sehr dichten Takt).

Im Folgenden ist die Festlegung der Verkehrszeiten dargestellt:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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	ab 23:00 Uhr (Fr. auf Sa. ab 1:00 Uhr)	bis 6.00 / ab 1.00 Uhr	bis 8.00 / ab 23.00 Uhr

Tabelle 6: Verkehrszeiten

Für den Korridor Mainz – Wiesbaden (Hbf. – Hbf.) ist ein täglich durchgehender Nachtverkehr anzustreben.

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:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Relationskategorie	Umsteigevorgänge
Relationskategorie 1:	Umsteigefrei (zumindest in der HVZ)
Übrige kategorisierte Relationen:	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 Mombach	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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 z.B. Fußballspielen und Großveranstaltungen vorgehalten. Außerdem werden Schulbusverkehre außerhalb des Linienverkehrs angeboten.

3.1.8 Verbindungsqualität 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 Anschlusssicherung 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 Bahn-/Bussteig	**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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Wichtige Umstiegshaltestelle Umstieg am gleichen Bahn-/Bussteig	Wichtige Umstiegshaltestelle Umstieg erfordert Bahn-/Bussteigwechsel
	Hindenburgplatz / Architektenkammer RLP
	Höfchen / Listmann
	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum
	Landtag
	Laubenheim / Bahnhof
	Mainz Hauptbahnhof
	Münsterplatz
	Mühldreieck
	Pariser Tor
	Rheingoldhalle / Rathaus
	Südring
	Universität
	Vincenz-Krankenhaus

Tabelle 9: Wichtige Umsteigeknoten

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

3.1.9 Verbindungsqualität 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 unter anderen 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 Verknüpfungen, zum Beispiel die Buslinien 6 und 9, die als Gemeinschaftslinien von MVG und ESWE bereits seit Jahrzehnten betrieben werden. Später sind Verbindungen wie die 28, 45 und 47 hinzugekommen. Daneben bedient die MVG die sogenannten AKK-Gemeinden Amö-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

neburg, Kastel und Kostheim sowie die Gemeinden Ginsheim-Gustavsburg und 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 diesem Zusammenhang sind die Planungsüberlegungen zur CityBahn zu erwähnen, mit denen die Verbindungen zwischen Mainz, Wiesbaden und dem Rheingau-Taunus-Kreis intensiviert werden sollen.

In Bezug auf die Fortentwicklung der Verknüpfungen in Richtung des Landkreises Mainz-Bingen sei erwähnt, dass parallel zur Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans das „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. Unter der Voraussetzung, dass hierbei ein Einvernehmen erzielt werden kann, ist die Umsetzung des Konzepts allerdings erst nach der wettwerblichen Vergabe der Verkehrsleistungen, das heißt ab dem Jahr 2022 zu erwarten.

Grundsätzlich steht die Stadt Mainz den Überlegungen des ÖPNV-Konzepts für das Gebiet des ZRNN positiv gegenüber, da sie erhebliche Verbesserungen für die Quell-Ziel-Beziehungen mit dem Landkreis Manz-Bingen bewirken und so zu einer spürbaren Entlastung des ein- und ausbrechenden motorisierten Individualverkehrs beitragen. In einzelnen Fällen werden Variantenprüfungen vorgeschlagen, die dazu dienen können, diese positiven Effekte durch Erschließungsoptimierungen im städtischen Netz zu verstärken.

Die für die Stadt Mainz relevanten Inhalte in Bezug auf die Stadt-Umland-Beziehungen (HVZ) stellen sich momentan folgendermaßen dar:

- Korridor Ingelheim – Budenheim – Mainz:

  Die Linie 68 verkehrt weiterhin halbstündlich über Gonsenheim/Lennebergstraße bis Bahnhof Budenheim.

  Die Linie 620 verkehrt je 1x stündlich ab Ingelheim. Laut dem ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN soll diese Linie durch eine stündlich ab Buden-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

heim/Waldschwimmbad verkehrende Fahrt zu einem 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Auf Mainzer Stadtgebiet bieten sich für beide Linienäste drei Optionen an, die in Bezug auf die Verknüpfungsfunktion zwischen Budenheim und der Mainzer Innenstadt und der Erschließungswirkung im Stadtgebiet aus Sicht der Stadt Mainz zu prüfen sind. Dabei sind Aspekte wie Fahrplanstabilität (Verspätungsanfälligkeit) und Reisezeiten sowie die Vermeidung von Überangeboten in Betracht zu ziehen und die Interessenlagen in Bezug auf Reisezeiten und Zielwünsche der Fahrgäste außerhalb des Stadtgebiets zu berücksichtigen.

Variante 1: Führung parallel zur bestehende Linie 620, das heißt über Mombach/Hauptstraße, Bismarckplatz und Kaiserringe zum Hauptbahnhof

Variante 2: Führung von Mombach/Hauptstraße über Kreuzstraße und Mombacher Kreisel zur Rheinallee und über die Kaiserstraße zum Hauptbahnhof (Ergänzung des Fahrtenangebots der künftigen Linie 63)

Variante 3: Führung über Mombach/Hauptstraße und Mombacher Tor zum Hauptbahnhof. Ab Mombacher Tor besteht noch die Option, die Fahrten direkt über die Mombacher Straße zu führen oder mit einer Fahrt über die Wallstraße/Martin-Luther-King-Weg den SWR, das Berufsschulzentrum und die Johannes-Gutenberg-Universität direkt anzubinden.

- Korridor Ingelheim – Wackernheim – Mainz

  Das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN sieht eine Direktverbindung über Wackernheim nach Ingelheim durch Verlängerung der Stadtbuslinie 56 vor. Dies wird seitens der Stadt Mainz begrüßt, da hierdurch neue und schnelle Verbindungen von Ingelheim-Ost nach Mainz geschaffen werden, hier insbesondere umsteigefrei an die Hochschulen.

  Eine weitere Überlegung des ÖPNV-Konzepts betrifft eine neue Linie 624, die von Ingelheim über Wackernheim nach Lerchenberg zum so genannten „Medienberg“ und zum ZDF-Gelände führen könnte.

- Korridor Stadecken – Essenheim – Mainz

  Von Stadecken über Essenheim soll eine regionale Hauptlinie von Sprendlingen (und perspektivisch von Bad Kreuznach kommend) das stündliche Angebot der derzeitigen Regiolinie 650 unter einer neuen Liniennummer 630 fortführen. Zwischen Stadecken und Mainz soll das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Dieser Ast wird von Ingelheim – Schwabenheim kommend verkehren. Zudem ist eine weitere Hauptlinie 653 vorgesehen, die von Nieder-Olm kommend ab Essenheim eine direkte Verbindung nach über Ober-Olm und Klein-Winternheim nach Mainz in einem Halbstundentakt herstellt. Diese Konzeption ersetzt dann die Fahrten der Linie 75 in Essenheim und Stadecken-Elsheim. Aus Sicht der Stadt Mainz ist zu prüfen, ob die Linie 653 über Marien-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

born/Altkönigstraße und Haifa Allee geführt werden kann, um auch diesen Umlandgemeinden eine Direktverbindung an das Gutenberg-Center zu verschaffen und Marienborn-Süd besser zu erschließen.

- Korridor Nieder-Olm – Klein-Winternheim – Mainz

  Die derzeitige schnelle Verbindung der Linie 652 soll gemäß dem ÖPNV-Konzept ZRNN in einem modifizierten Angebot ausgehend von Undenheim über Selzen, Nieder-Olm und Klein-Winternheim weiterhin auf direktem Weg zum Pariser Tor und bis zum Hauptbahnhof geführt werden. Stadtauswärts ist aus Sicht der Stadt Mainz zu prüfen, ob diese Linie anstatt über An der Philippsschanze über die Stahlbergstraße zu einer neuen Haltestelle „Landwehrweg“ in Fahrtrichtung Pariser Straße geführt werden kann. Dieser weitgehend fahrzeitneutrale Fahrweg würde für das Schlesische Viertel in der Oberstadt eine neue und schnelle Direktverbindung ab Hauptbahnhof ermöglichen und die Angebote der Linie 76 ergänzen.

- Korridor Alzey – Undenheim – Harxheim – Mainz

  Nach dem ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN soll die Linie 660 wie bisher als regionale Hauptlinie auf schnellem Weg nach Mainz Hauptbahnhof geführt werden. Die jeweils stündlichen Fahrten ab Alzey bzw. Undenheim überlagen sich zu einem 30-Minuten-Takt und werden durch Fahrtenangebote ab Mommenheim über Gau-Bischofsheim spürbar weiter verdichtet. Bei den letztgenannten Verkehrsleistungen ist aus Sicht der Stadt Mainz anzumerken, dass außerhalb der Spitzenzeiten im Pendlerverkehr Leistungsfähigkeitsreserven der Straßenbahn vorhanden sind, sodass mit einem Überstieg am Mühldreieck Parallelfahrten vermieden und diese Fahrleistungen in ein erweitertes Erschließungsangebot der Umlandgemeinden in Ost-West-Richtung überführt werden könnten.

  Das ÖPNV-Konzept beinhaltet auch Überlegungen für Buslinien, die ausgehend von Ingelheim tangential über Gonsenheim, Bretzenheim und Hechtsheim/Mühldreieck eine Quererschließung von Harxheim, Gau-Bischofsheim, Lörzweiler und Bodenheim beinhalten. Dieser Ansatz wird seitens der Stadt Mainz grundsätzlich begrüßt, da er neue, direktere Verbindungen schafft. Hierbei ist aber zu prüfen, ob eine Ergänzung oder Verknüpfung mit der städtischen Tangentiallinie 47 im Hinblick auf die Abdeckung städtischer Verkehrsbedürfnisse sinnvoll und zweckmäßig ist.

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:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- 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.

An den Haltepunkten Mombach, Mainz-Nord und Gonsenheim Bahnhof fehlen jedoch weitestgehend Einrichtungen zur Behindertengerechtigkeit. Darüber hinaus sind dort erhebliche Defizite in Bezug auf Funktionalität, Erscheinungsbild und zum Teil auch den Verknüpfungen zu den städtischen ÖPNV-Haltestellen festzustellen. Zumindest für den Haltepunkt Mainz.-Mombach wird aber eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen kurzfristig erreicht, indem in der Umgestaltung der Hauptstraße Mombach eine Haltestelle im Bereich Quellwiesestraße vorgesehen wird und damit minimierte Umsteigewege entstehen.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

In Mainz-Nord kann in die Buslinien entlang der Rheinallee umgestiegen werden. Während des Zeitraums des Neubaus der Schiersteiner Brücke und den damit verbundenen Verkehrsbeeinträchtigungen (gesperrte Rampen) 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 Drais, 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 „Überwerfungsbauwerks“ am Mainzer Nordkopf in den Jahren 2011 bis 2013 wurden bereits Vorkehrungen getroffen, damit ein Umsteigebahnhof 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 in absehbarer Zeit 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/Darmstadt

  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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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

Seitens der Stadt Mainz wird begrüßt, dass ab dem Jahresfahrplan 2019 stündlich RegionalExpress-Züge nordmainisch zwischen Mainz und Frankfurt mit Zwischenhalten in Hochheim und Frankfurt-Höchst verkehren. Auch der neue durchgängige Halbstundentakt auf der Linie RB75 zwischen Wiesbaden über Mainz nach Darmstadt von Montag bis Samstag stellt eine erfreuliche Verbesserung dar und ergänzt das bereits vorhandene S-Bahn-Angebot auf der Linie S8.

- 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 Mittelrheinstrecke und der Metropolregion Rhein-Neckar weiter ausgebaut wird. Auch hier wird seitens der Stadt Mainz begrüßt, dass die Direktzugfahrten zwischen Ingelheim und Wiesbaden, die vorübergehend nach dem Bauanfall und der Sperrung der Schiersteiner Brücke eingerichtet worden waren, mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2018 als dauerhaftes Angebot etablieren wurden und so den Hauptbahnhof als städtischen Umsteigeknoten entlasten.

- 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.

3.1.9.4 CityBahn Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach

Die Vorplanungen für eine Städteverbindung Mainz – Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach mit einer „CityBahn“ werden aktuell von beiden Landeshauptstädten engagiert vorangetrieben. Hierzu wurde die CityBahn GmbH gegründet, an der die Mainzer Stadtwerke AG als Gesellschafter beteiligt ist. Es ist jedoch zum Zeitpunkt der Verabschiedung des Nahverkehrsplans noch nicht mit einem grundsätzlichen Entscheid über die Realisierung des Projekts zu rechnen. In Mainz erfolgen in

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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.

Unter der Voraussetzung, dass auch in Wiesbaden die Grundlagen für die Einleitung eines Planfeststellungsverfahrens geschaffen werden können, ist ein entsprechender 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 Feinverästelung 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 Mühldreieck. 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, z. B. 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Ausbauzustandes aufgenommen und eine Festlegung getroffen, welche zeitliche Abstufung hinsichtlich des Ausbaus der Haltstellen 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 zur Thematik im Vorfeld vom Gutachter und der Verwaltung intensiv geschult. Als Grundlage für den Erhebungs-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

bogen und die Schulung bildeten Vorgaben für Erhebungskriterien der Stadt Mainz, die unter anderen auf folgenden Richtlinien und Unterlagen basieren:

- 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 sowie 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 zu verfügen, die anschließend kontinuierlich gepflegt wird.

Der Stand der Barrierefreiheit einer Haltestellenposition 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Hinsichtlich der Bordhöhen sind 12% der Haltestellenpositionen mit Bahnsteigen für die Straßenbahn ausgerüstet. Diese ermöglichen in der Regel auch für Busse einen barrierefreien Einstieg. 18% der Haltestellenpositionen 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 15cm Bordhöhe
- 50% weitgehend barrierefrei mit 8-15cm Bordhöhe (Bedienung mit Klapprampe stufenlos möglich)
- 17% bedingt barrierefrei mit unter 8cm 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 Haltestellenpositionen, doch auch hier sind in vielen Fällen befriedigende bis akzeptable Voraussetzungen gegeben.

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

- mindestens 2,50 x 2,50m bei 25% der Haltestellenpositionen
- zwischen 1,50 x 1,50m und 2,50 x 2,50m 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 0,90m.

Ca. 25% aller Haltestellenpositionen 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 Haltestellenpositionen hinsichtlich:**

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- **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 MVG zur Verfügung. Darüber hinaus bekamen Haltestellenpositionen 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 Haltestellenpositionen 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 Haltestellenposition vergeben. Erreicht eine Haltestellenposition 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 Haltestellenposition 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 Er-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

stellung der "Haltestellen-Prioritätenliste" sowohl vonseiten des Arbeitskreises als auch des Blinden- und Sehbehindertenvereins e.V. mit ein.

- **Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung sowie Erstellen der "Haltestellen-Prioritätenliste"**
  - Mit der "Haltestellen-Prioritätenliste" (siehe Anhang 7, Kapitel 8.6 mit Erläuterungen in Anhang 6, Kapitel 8.5) werden die Dringlichkeit eines Aus-/ Umbaus jeder einzelnen Haltestellenposition ausgewiesen sowie Ausnahmen bzgl. des Ausbaus definiert. Mit der „TOP 53“ (Vorzugshaltestellen, siehe Anhang 4, Kapitel 8.3) wurden die Haltestellenpositionen bestimmt, welche im Zeitraum des künftigen NVP [2019-2023] einer planerischen Überprüfung unterzogen werden und für die – im Fall der planerischen Machbarkeit – der Beginn der Umsetzung erfolgt. Die „TOP 53“ besteht aus 18 Haltestellenpositionen in der Innenstadt (Alt- und Neustadt) sowie 35 in den weiteren Stadtteilen, mit mindestens 2 Haltestellenpositionen pro Stadtteil. In begründeten Fällen (hohe Haltestellenzahl, „erhöhter Nachholbedarf" im Stadtteil) wurden mehr als 2 Haltestellenpositionen 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. Zusätzlich ist anzumerken, dass für die Haltestellenpositionen 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“ (Anhang 5, Kapitel 8.4) erarbeitet. Dabei handelt es sich um eine zweite Vorschlagsliste, die Haltestellenpositionen enthält, bei denen bis auf weiteres kein kompletter Umbau erfolgen, sondern das taktiles 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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 Haltestellenpositionen der ersten Bearbeitungsrunde (TOP 53) 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 Haltestellenpositionen 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 jährlich 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 An-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

lagen 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 für die 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 hat die Stadt Mainz an den meisten in Frage kommenden Knotenpunkten bereits ÖPNV-Bevorrechtigungen eingerichtet. Diese Anlagen hält die Stadt Mainz in Stand und entwickelt sie kontinuierlich weiter. An einigen wenigen Knotenpunkten mit älteren Steuerungsgeräten steht eine ÖPNV-Beschleunigung noch aus. Sobald diese Anlagen erneuert werden, sollen auch hier entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Beispielhaft seien hier folgende Knotenpunkte genannt:

- Am Römerlager / Obere Zahlbacher Straße
- Wallstraße / Am Fort Gonsenheim

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

- Mombacher Straße / Goetheunterführung
- Rheinallee / Zwerchallee
- Kreyßigstraße / Kaiser-Karl-Ring
- Pariser Straße / Freiligrathstraße

Darüber hinaus kann und soll der Busverkehr an stauanfälligen Verkehrsachsen bzw. auf Streckenabschnitten mit geringen Durchschnittsgeschwindigkeiten durch die Schaffung zusätzlicher Busspuren beschleunigt werden. Dadurch kann die Pünktlichkeit der Busse erhöht werden und wertet zusätzlich das Image des ÖPNV auf. Im Vorfeld zur Schaffung von Busspuren ist die Prüfung der potenziellen Abschnitte notwendig. Sinnvolle Abschnitte sind z.B.:

- Zitadellenweg / Salvatorstraße (stadteinwärts)
- Freiligrathstraße / Windmühlenstraße (stadtauswärts)
- Dr.-Martin-L.-King-Weg (stadteinwärts)
- Reaktivierung Geschwister-Scholl-Straße (stadteinwärts)

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 (z.B. 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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.
- Eine im Hinblick auf Sicherheitsaspekte und die Zugänglichkeit der Informationsmedien ausreichende Beleuchtung der Haltestellen ist anzustreben. Sofern dies nicht über die vorhandene Straßenbeleuchtung gewährleistet wird, sind zusätzliche Einrichtungen nach DIN EN 13201 (unter Berücksichtigung von Energieeffizienz und Insektenschutz) vorzusehen. 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. Sollten an einzelnen Stellen in der Nachbarschaft weitere Haltestellen mit deutlich höherem Fahrten-/Zielangebot vorhanden sein, ist ein entsprechender Hinweis anzustreben.

Alle Haltestellen werden von Verkehrsunternehmen mit einem Abfalleimer ausgestattet für dessen Leerung und Instandhaltung er zuständig ist. Aktuelle Reinigungsintervalle sind dann zu erhöhen, wenn ein nicht vertretbarer Verschmutzungsgrad auftritt.

Zu weiteren Ausstattungsmerkmalen gelten folgende Verweise:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- 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 für das Linienbündel „Stadtverkehr Mainz“ (siehe Kapitel 5.5) werden folgende Merkmale festgelegt:

Vorgang	Ausführung
Reinigung	Unverzügliche 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 Klimaanlagen 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
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. 1m x 1m)	Keine Anforderung
An den Türen Haltestangen mit taktiler Struktur	Keine Anforderung
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[6] (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: - vorne: Liniennummer und Ziel - rechts: Liniennummer und Ziel - links: Liniennummer - hinten: Liniennummer	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 1950mm	Keine Anforderung

[6] Die Videoüberwachung erfolgt unter Einhaltung geltender Richtlinien zum Datenschutz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mit Unfalldatenschreiber ausgestattet	Keine Anforderung
Möglichkeiten zur Beflaggung 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 beschaffenden Fahrzeuge ab Baujahr 2018 sollen mit Klimaanlagen ausgestattet sein und der überwiegende Teil der Fahrzeugflotte über Klimaanlagen verfügen	Ausreichende Belüftung und Temperaturregulierung, bzw. Klimatisierung
Alle Fahrzeuge sind mit Videoüberwachung[7] 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
Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die jeweils gültigen gesetzlichen Vorgaben für Lärmschutz einzuhalten. Insbesondere sind ggf. Maßgaben aus dem Lärmaktionsplan der Stadt Mainz zu berücksichtigen. Es ist darüber hinaus kontinuierlich auf eine bestmögliche Reduzierung von Lärmemissionen hinzuwirken.	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 180kW, Gelenkbus mindestens 220kW	Keine Anforderung
Zulassung für Schulbusverkehr und Gelegenheitsverkehr	Keine Anforderung

[7] Die Videoüberwachung erfolgt unter Einhaltung geltender Richtlinien zum Datenschutz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind	Vergleich: Ausstattungsmerkmale des Nahverkehrsplans 2012-2017
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
Auf den Einsatz nicht oder eingeschränkt transparenter Materialien für Werbung auf Fensterflächen- soll insbesondere im Sichtbereich sitzender Kunden verzichtet werden	-

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:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind
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
DFI mit LED-Technik (28mm Mindestzeichenhöhe) (200 Stück)
DFI an allen Haltestellen >300 Einsteiger (pro Haltestellenposition) 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
Auf Hinweise/Beschwerden zu DFI-Sprachausgaben in Bezug auf Lautstärke und Intensität wird im Einzelfall reagiert. Die jeweilige DFI-Sprachausgabe ist unter Berücksichtigung der Belange blinder und sehbeeinträchtigter Menschen bestmöglich anzupassen.
Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr
Darstellung sämtlicher Fahrten von Dritten
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 Haltestellenposition
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 Störungsfall

Tabelle 16: Ausstattung Fahrgastinformationssysteme - Ziel bis 2023

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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[8] 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 Schreibwarenläden)
Fahrscheine können auch beim Fahrpersonal gelöst werden
Das RMV-HandyTicket ist anwendbar
Beibehaltung eines einheitlichen Fahrscheintarifs im VMW mit einem gegenüber dem RMV abgesenkten Tarifniveau bei den Zeitfahrausweisen und dem Tarifangebot der Sammelkarte (rabattierte Mehrfahrtenkarte).
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

[8] Die Videoüberwachung erfolgt unter Einhaltung geltender Richtlinien zum Datenschutz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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.

<u>Berücksichtigung von behinderten und alten Menschen</u>

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 gewähr-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

leisten, 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 erleichterter Einstieg oder die Möglichkeiten, Einrichtungen wie Fahrscheinautomaten oder Haltewunschtasten 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 ausreichender 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.

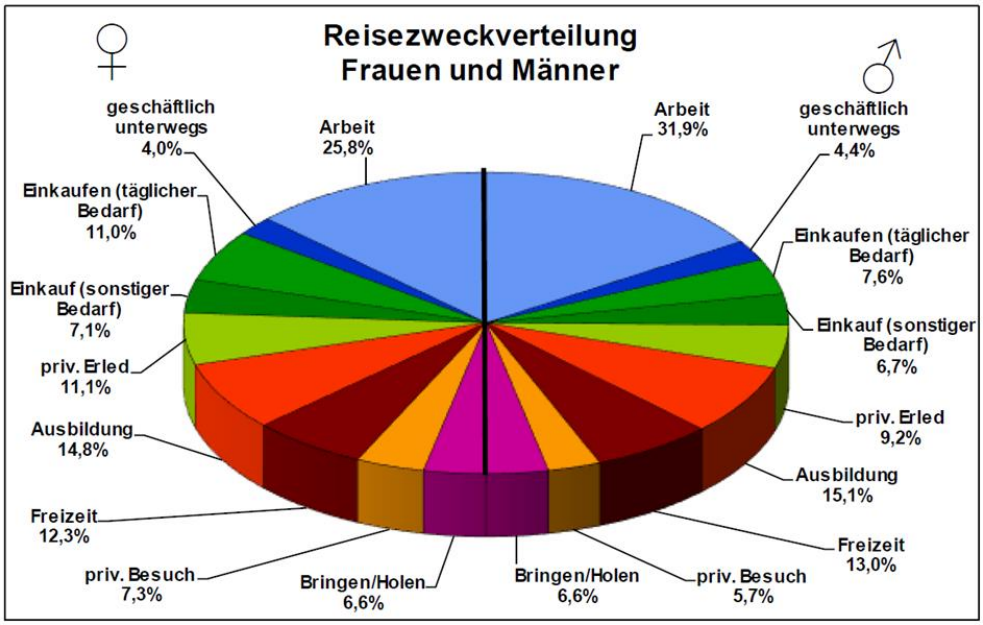
Belange von Frauen und Mädchen

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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement



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

Abbildung 9: Reisezweckverteilung Frauen und Männer

Geringfügige Unterschiede zeigen sich beispielsweise bei Arbeitswegen und Einkaufen, 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% und Männer zu 20,9% 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 Geschlechtsspezifik 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 3.4.2 dargestellt.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Busbeklebungen 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, transidentes 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 der im städtischen Linienbündel verkehrenden Fahrzeuge müssen auch in Bezug auf Informationsmedien und grundlegende Aufgaben Bedingungen erfüllt sein, die den möglichst störungsfreien Betrieb gewährleisten und die Behebung von Störungen sowie 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-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Gutenberg-marathon, 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

3.5.2 Entstörungsmanagement

- Sofortige Information der Fahrgäste via Fahrgastinformationsanzeiger und App und Internetauftritt / Social Media
- Bei schwerwiegenderen 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. ausgefallenes Fahrpersonal ersetzt
- Bei Sperrungen von Straßenbahnstrecken sofortige Organisation eines Schienenersatzverkehrs mit den vor Ort zur Verfügung stehenden Reservediensten und Fahrzeugen
- Behebung von Kleinststörungen auf Strecken 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 Ersatzhaltestellen
- 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

- 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 (GVBI. 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 LTTG 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 VO 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 (ABI. 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Gonsbachterrassen (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 Laubenheim	Stärkung der Querverbindung in Laubenheim, Minimierung der Trennungswirkung der Bahntrasse. Nachteile: Verlängerte	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 weiterverfolgt, da sie den geänderten Anforderungen nicht mehr ge-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Nr.	Beschreibung	Details	Empfehlung NVP 2012	Umsetzung im Zeitraum des NVP 2012
		Fahrzeiten und Umlaufzeiten (kritisch), Abbiegeproblem, Kosten		recht 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 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 Mühldreieck 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 Direktverbindung zwischen	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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Nr.	Beschreibung	Details	Empfehlung NVP 2012	Umsetzung im Zeitraum des NVP 2012
		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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Ziellinniennetz 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 Ziellinniennetz des NVP 2018-22 mit Ausnahme der Verlängerung Hechtsheim – Weisenau mit der Linie 47 aufgenommen.
Bereich westliche Gonsbachterrassen, Federgrasweg, Sandflora und Vereinsgelände TSV Schott	Maßnahme Linienumleitung durch Erzberger Straße – noch nicht umgesetzt	Im Zuge der Ziellinniennetzplanung 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 (He130) zu erschließen.	-	Im Ziellinniennetz 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 Bebauungsstruktur im Baugebiet He130 feststeht.
Ebenso besteht mittelfristig eine nachrangige Lücke im Bereich des	-	Im Ziellinniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung des gesamten

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Mühldreieck 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 60 und 620

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Fahrtrichtungen 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 Abbildung 10 wird eine Beispielauswertung dargestellt.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

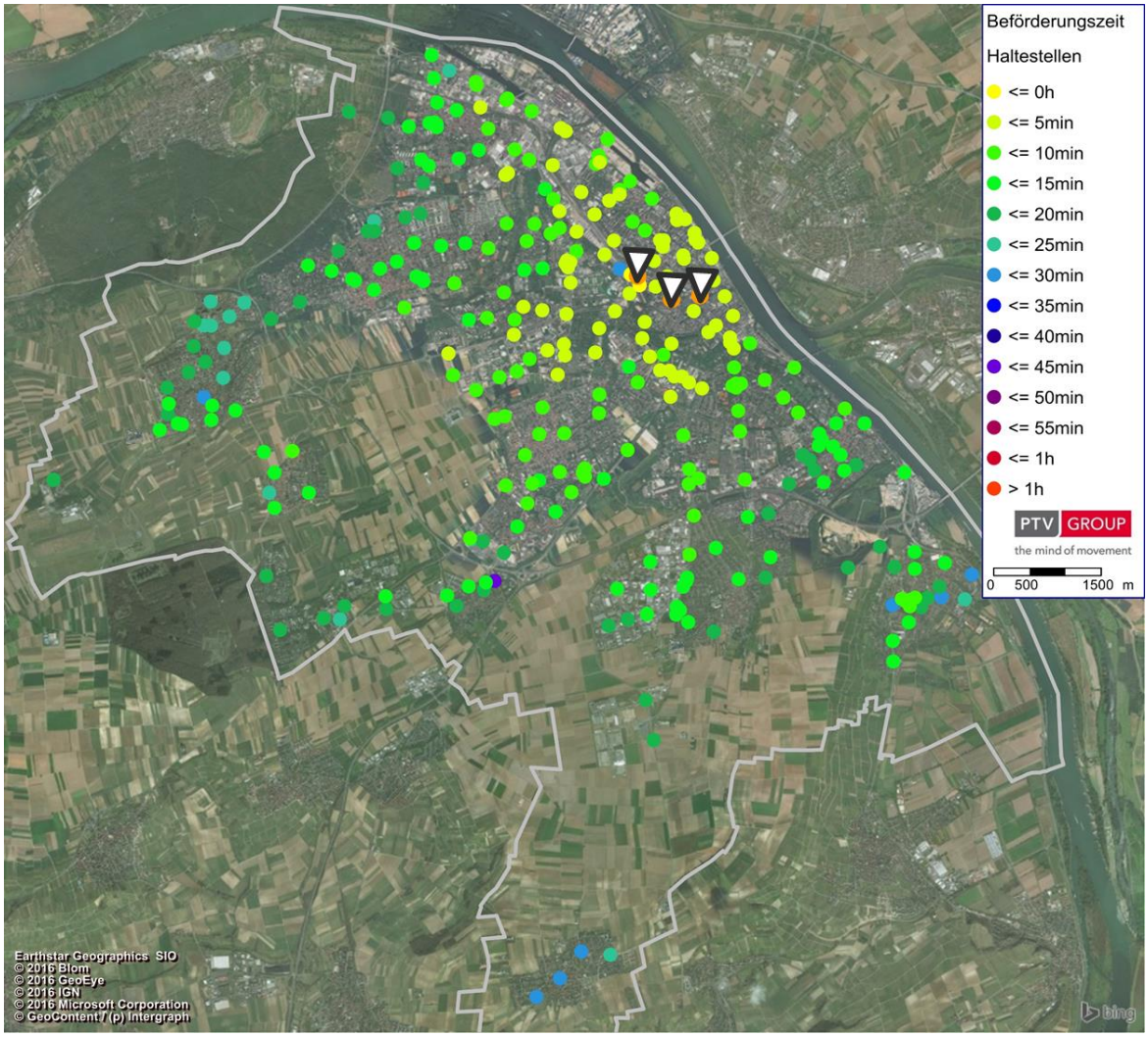


Abbildung 10: Beispielauswertung Beförderungszeit

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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 3.1.4 mit Bussen und Bahnen sichergestellt. Das Nachtnetz orientiert sich im Wesentlichen an dem des Fahrplans 2018.

Hinsichtlich des Straßenbahnnetzes sind im Ziellinniennetz 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.

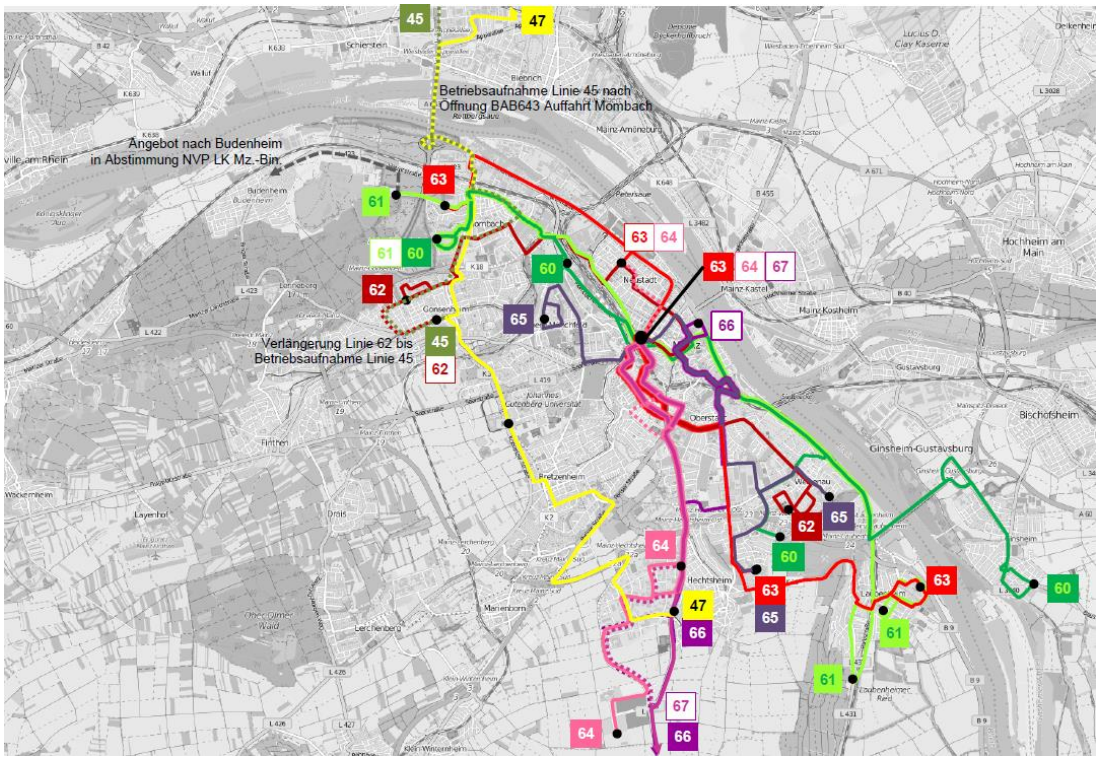
Im Folgenden ist ein Überblick über die Linien dargestellt. Einzellinienpläne mit einer besseren Übersichtlichkeit und einem nachvollziehbaren Streckenverlauf finden sich im Anhang 1 (Kapitel 8.1) für die HVZ und die NVZ sowie im Anhang 2 (Kapitel 8.2) für die SVZ.

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

Liniennetzgrafiken für das HVZ-NVZ-Netz finden sich in Abbildung 11, Abbildung 12 und Abbildung 13.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

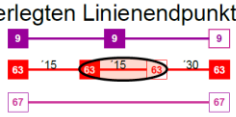


HVZ / NVZ-Netz

- 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

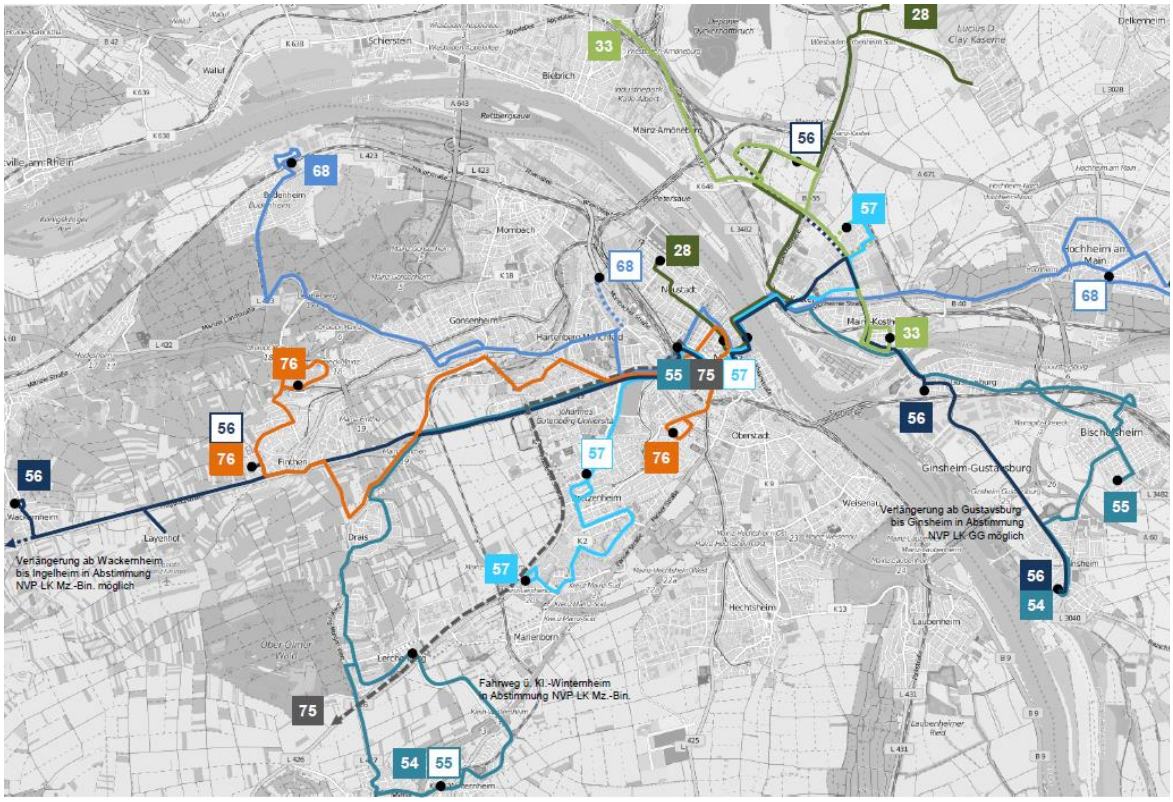


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 11: HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Nord-Süd-Netz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

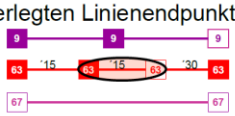


HVZ / NVZ-Netz

- 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

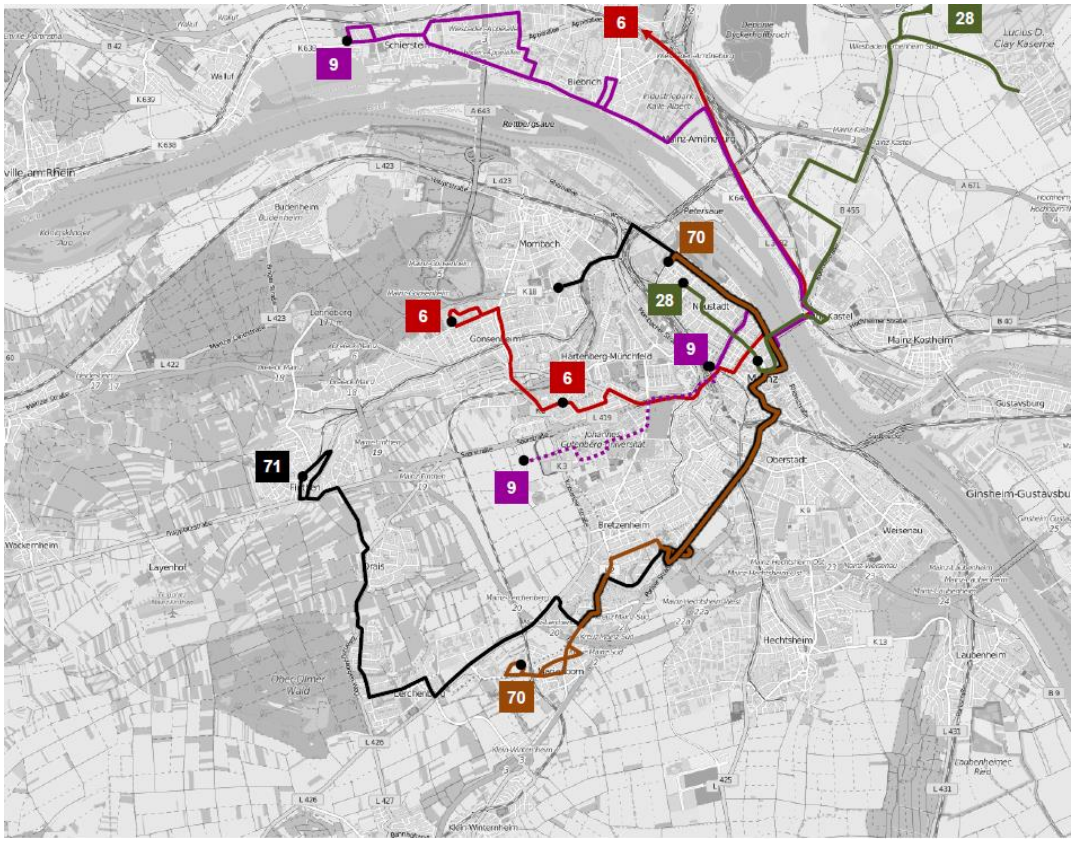


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 12: HVZ-NVZ Maßnahmenkonzept Ost-West-Netz

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

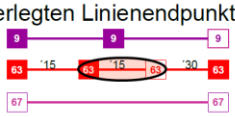


HVZ / NVZ-Netz

- 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



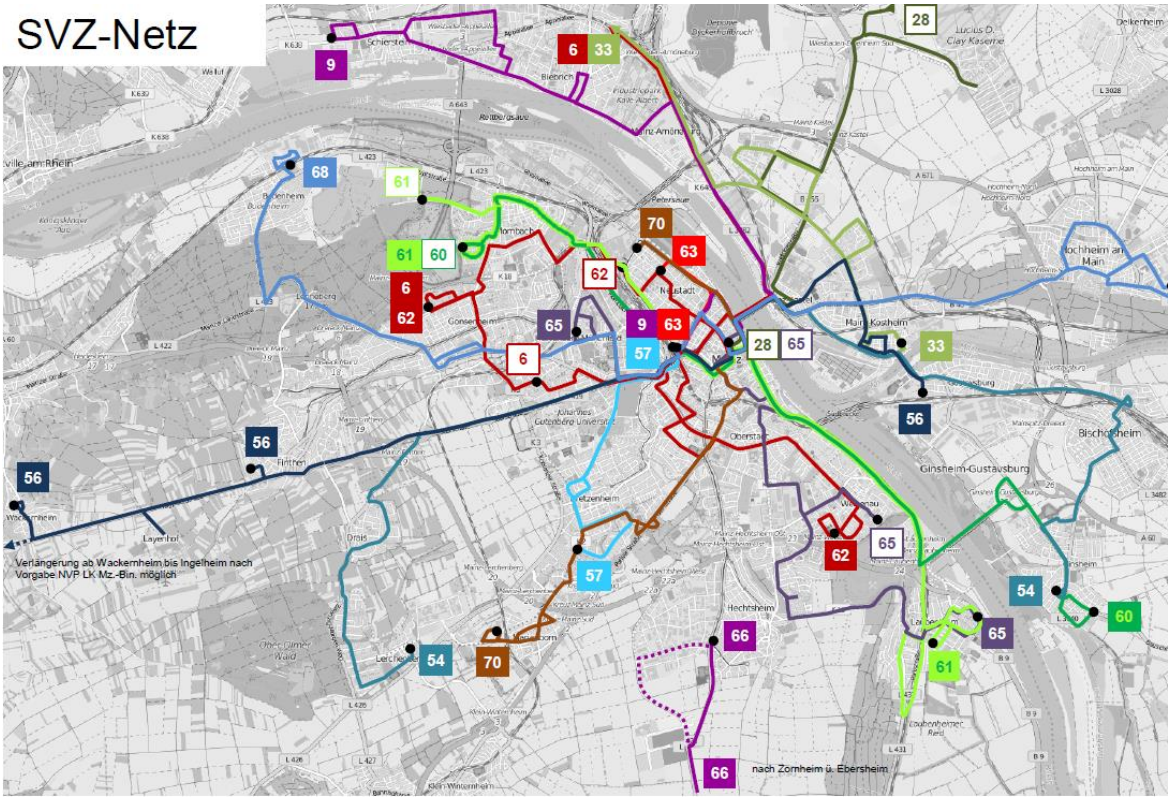
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

5.1.2 Angebot in der Schwachverkehrszeit (SVZ)



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
  - Verkehrt nur in SVZ2

Abbildung 14: SVZ Maßnahmenkonzept

5.2 Wirkungen der Maßnahmen in den Ortsbezirken

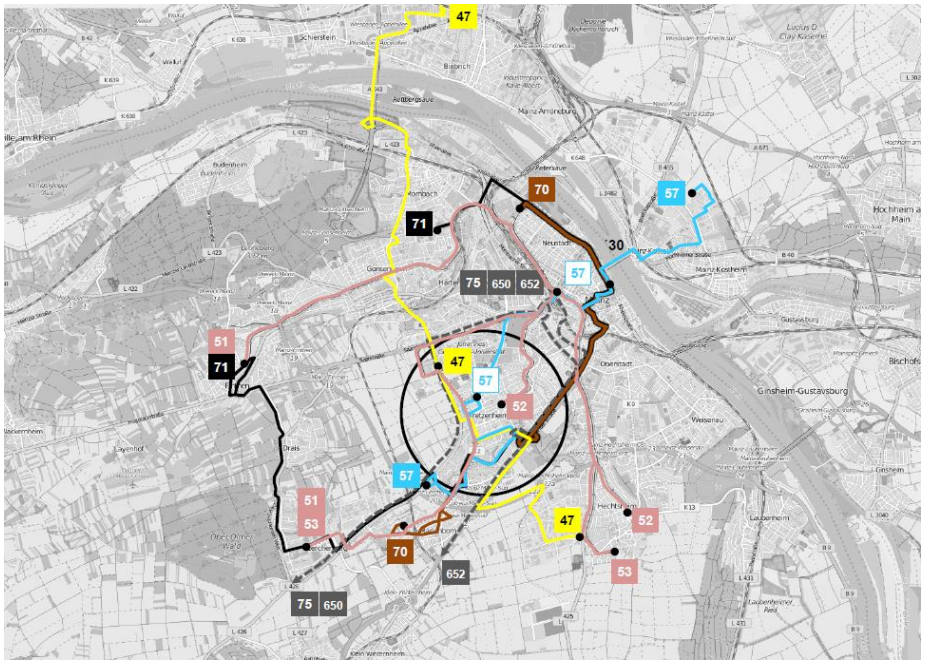
Die Maßnahmen werden im Folgenden bezogen auf die einzelnen Stadtteile beschrieben. Dargestellt werden die Verbesserungen, die dort vorgenommen wurden, wo möglichst viele Fahrgäste davon profitieren. Außerdem werden Veränderungen gegenüber heute dargestellt, die in Folge der Verbesserungen entstehe. 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 vergrößern, unumgänglich. Sie wurden nachfrageangepasst vorgenommen, um möglichst wenige Fahrgäste zu beeinträchtigen.

Bretzenheim

- Verbesserungen:
  - Linie 57 bis Martin-Kirchner-Straße in der HVZ alle 15 Minuten
  - Linie 47 als neue Tangentialverbindung mit neuen Direktverbindungen nach Hechtsheim, Gonsenheim, Mombach und Wiesbaden in HVZ und NVZ
- Veränderungen:
  - Bedienung Linie 70 ganztägig im 30 Minuten-Takt mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten
  - Anpassung des Schülerverkehrs zur IGS an Taktanpassungen
- Reduzierungen:
  - Bedienung Linie 57 zwischen Ludwig-Nauth-Straße und Gutenbergcenter ganztägig im 30 Minuten-Takt mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten.

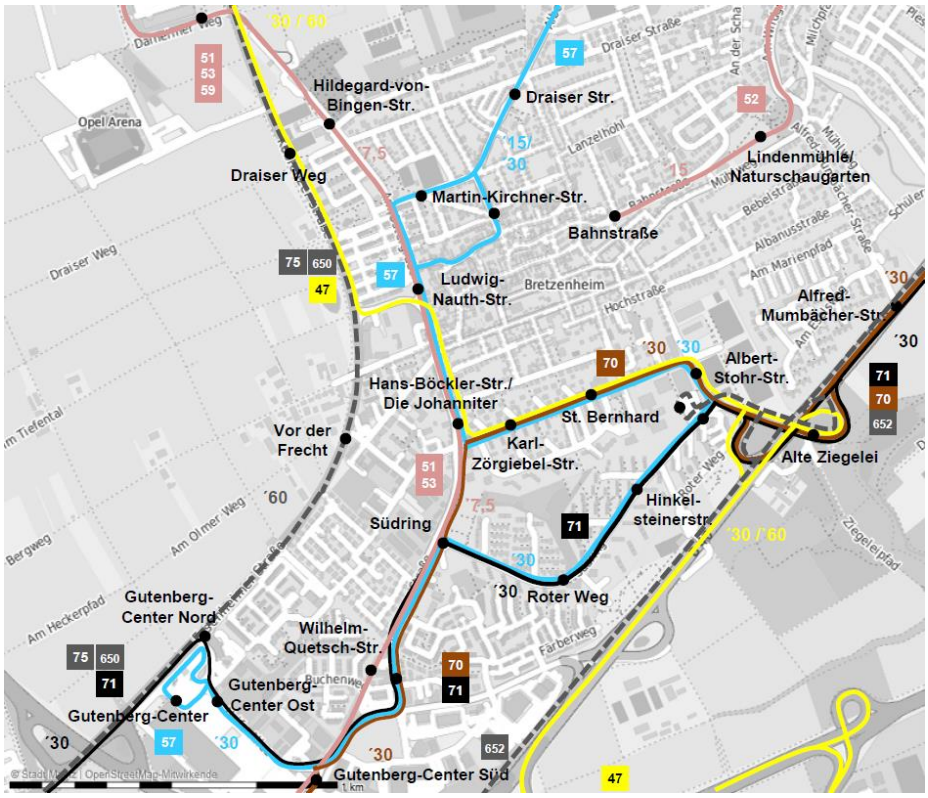
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 15: Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim

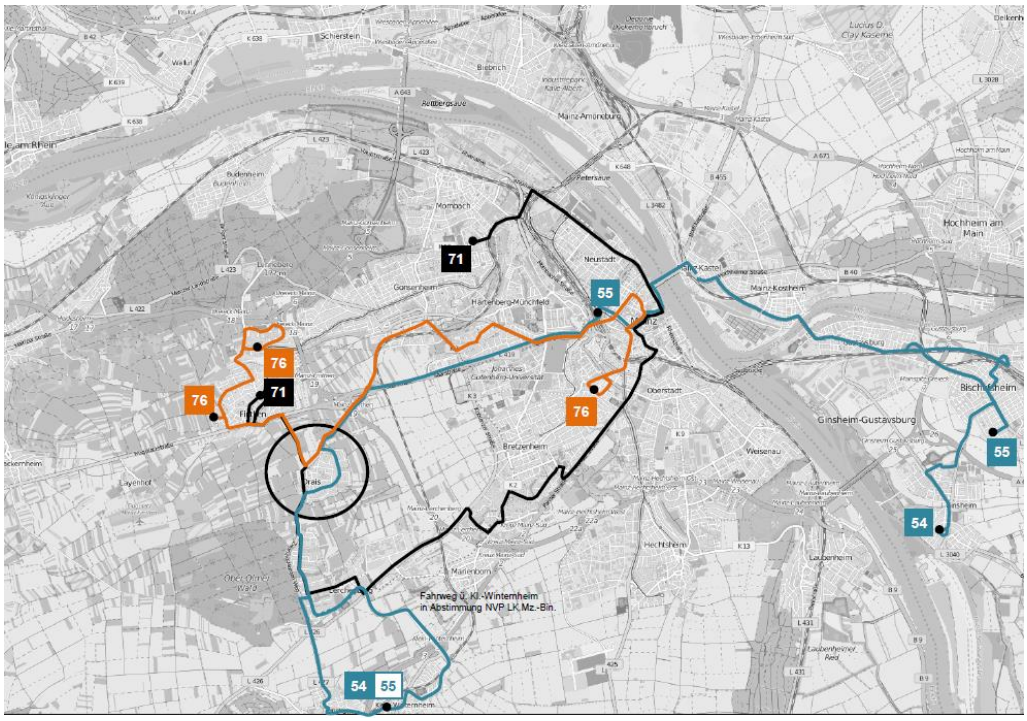


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 16: Maßnahmenkonzept Bedienung Bretzenheim Detail

Drais

- Verbesserung:
  - Neue Direktverbindung nach Gonsenheim Münchfeld und Innenstadt/Große Bleiche im 30-Minuten-Takt
  - Bedienung des Ortskerns in der HVZ im 15-Minuten-Takt
  - Mehr Direktfahrbeziehungen nach Lerchenberg in HVZ
- Veränderung:
  - Geänderte Vertaktung zwischen Innenstadt und Daniel-Brendel-Straße
- Reduzierung:
  - Bedienung der Haltestelle Friedhof aus/in Richtung Hauptbahnhof/West ganztägig im 30-Minuten-Takt mit verlängerter Fahrzeit, dafür neue Direkt-fahrziele in Gonsenheim und Hartenberg-Münchfeld

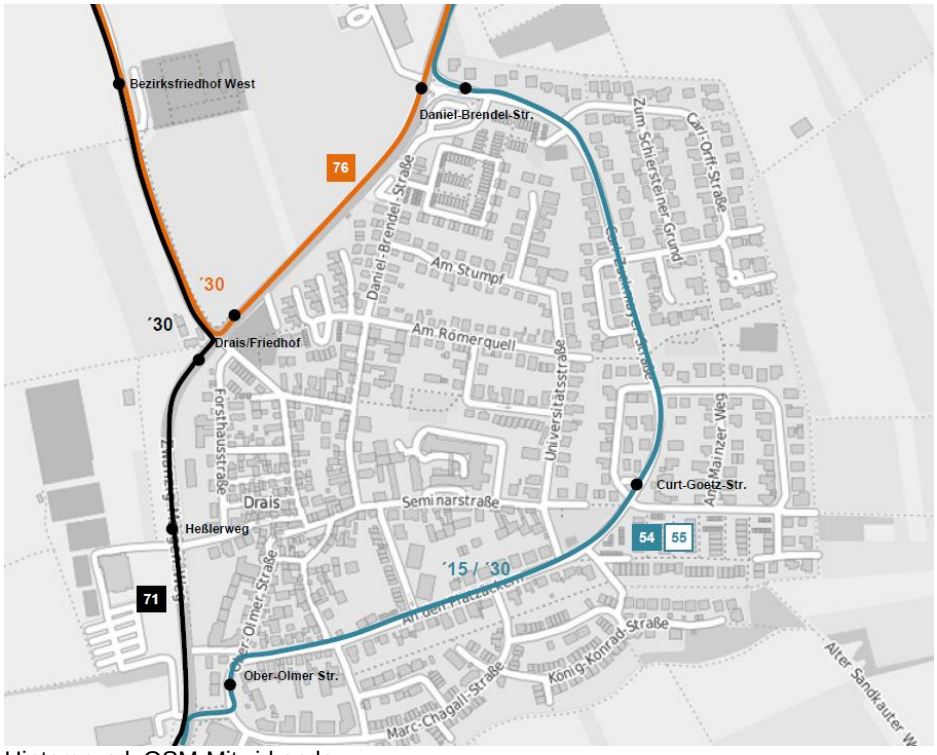


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 17: Maßnahmenkonzept Bedienung Drais

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 18: Maßnahmenkonzept Bedienung Drais Detail

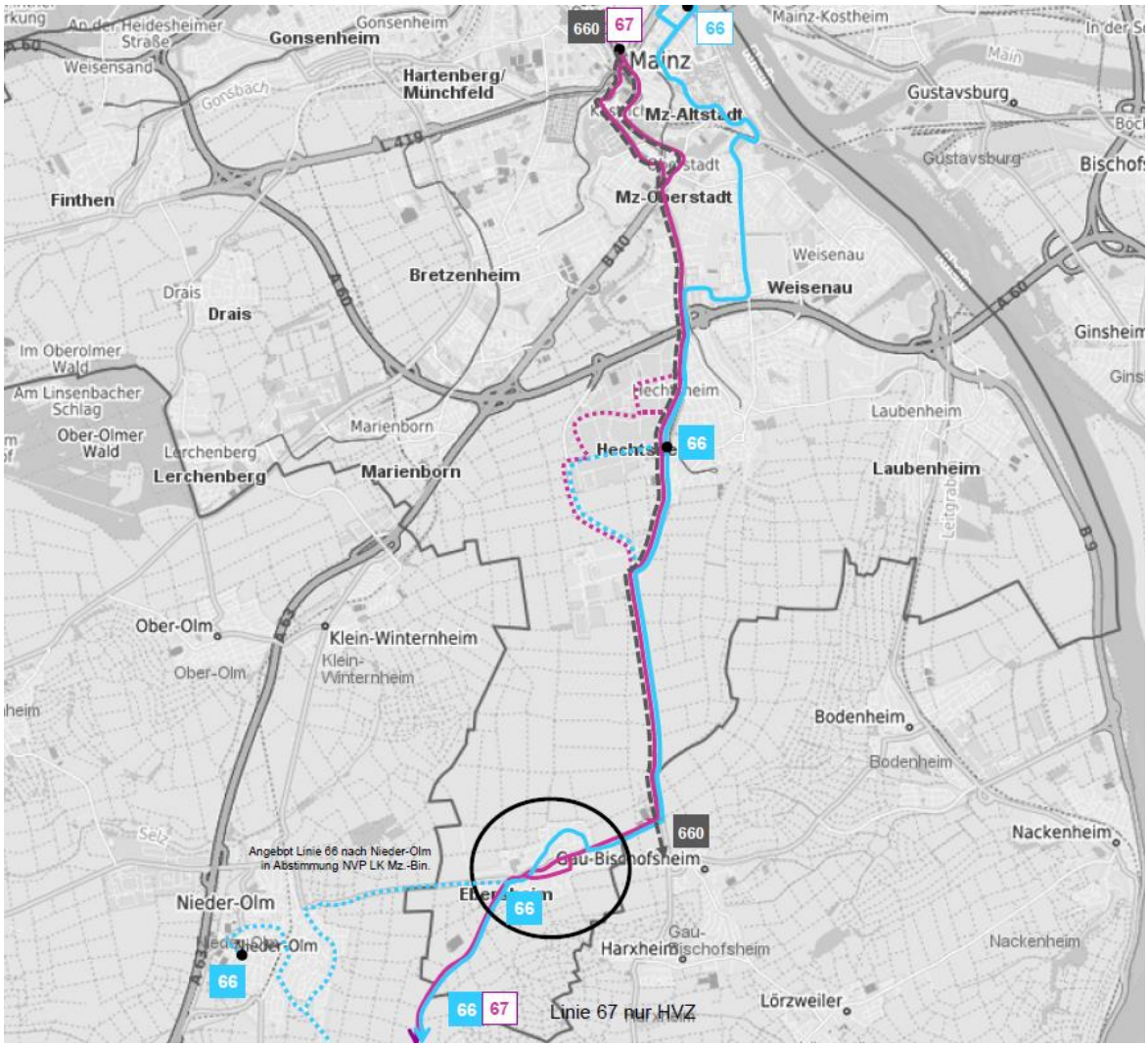
Ebersheim

- 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 Mühldreieck.
  - In der NVZ besteht über die Linie 66 im 15-Minuten-Takt ab Ebersheim eine Verbindung zum Schillerplatz mit Umstieg am Mühldreieck in die Straßenbahnlinie 50/53.
  - Die Linie 67 verkehrt in der HVZ zusätzlich im 30-Minuten-Takt durchgehend zum Hauptbahnhof.
  - Durch den neuen Linienweg der Linie 67 mit einer neuen Haltestelle wird die Erschließung im Süden von Ebersheim verbessert.
  - Dem Wunsch nach einer beschleunigten Verbindung von Ebersheim in die Innenstadt wird durch ein Pilotprojekt Rechnung getragen. Die Linie 67 soll in einer Testphase als Schnellbuslinie unter Auslassung einiger Haltestellen verkehren.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- 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.

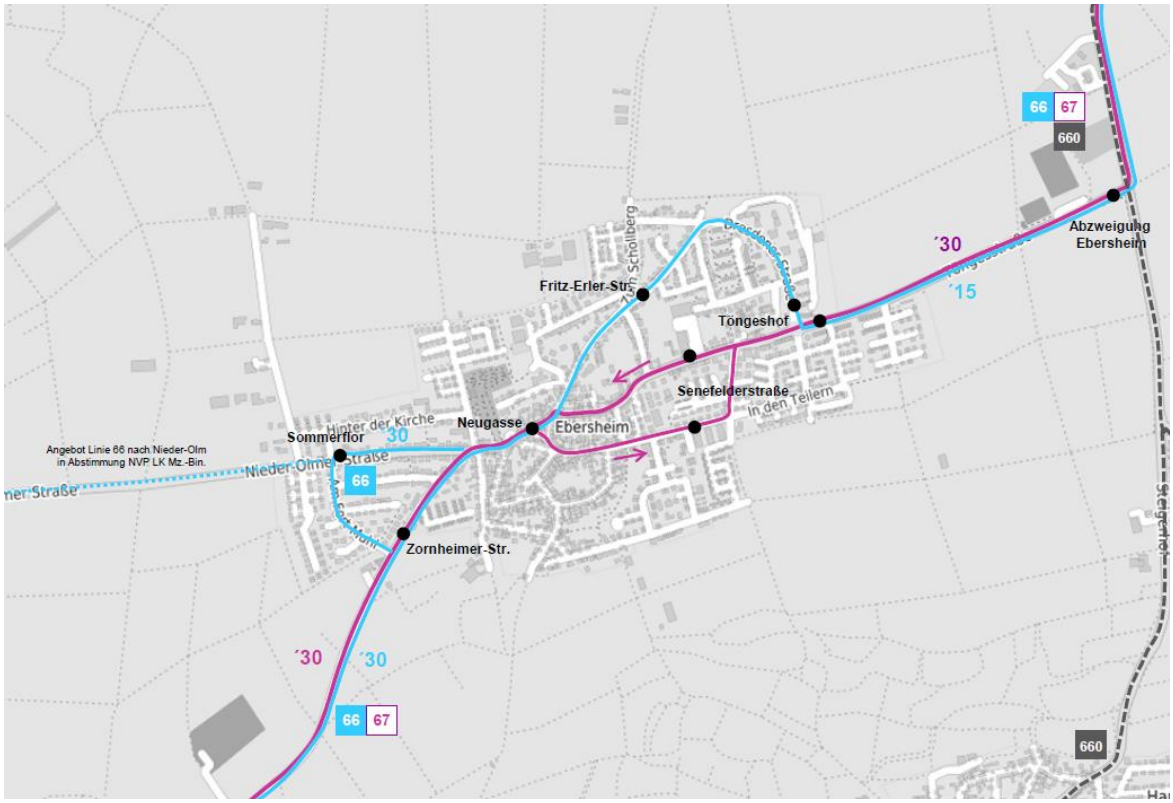


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 19: Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

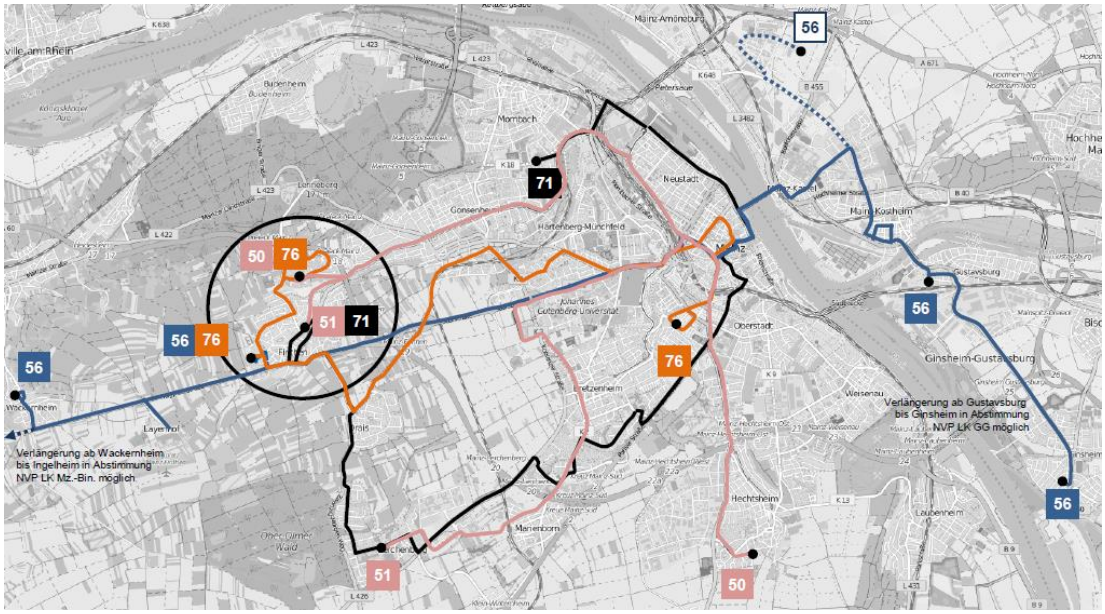
Abbildung 20: Maßnahmenkonzept Bedienung Ebersheim Detail

Finthen

- Verbesserung:
  - In HVZ gleichmäßiger 30 Minuten-Takt der Buslinie 56 nach Layenhof
  - Zusätzliche Direktverbindung nach Gonsenheim (Bahnhof) und Münchfeld mit Linie 76 über Drais 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 76 über Drais

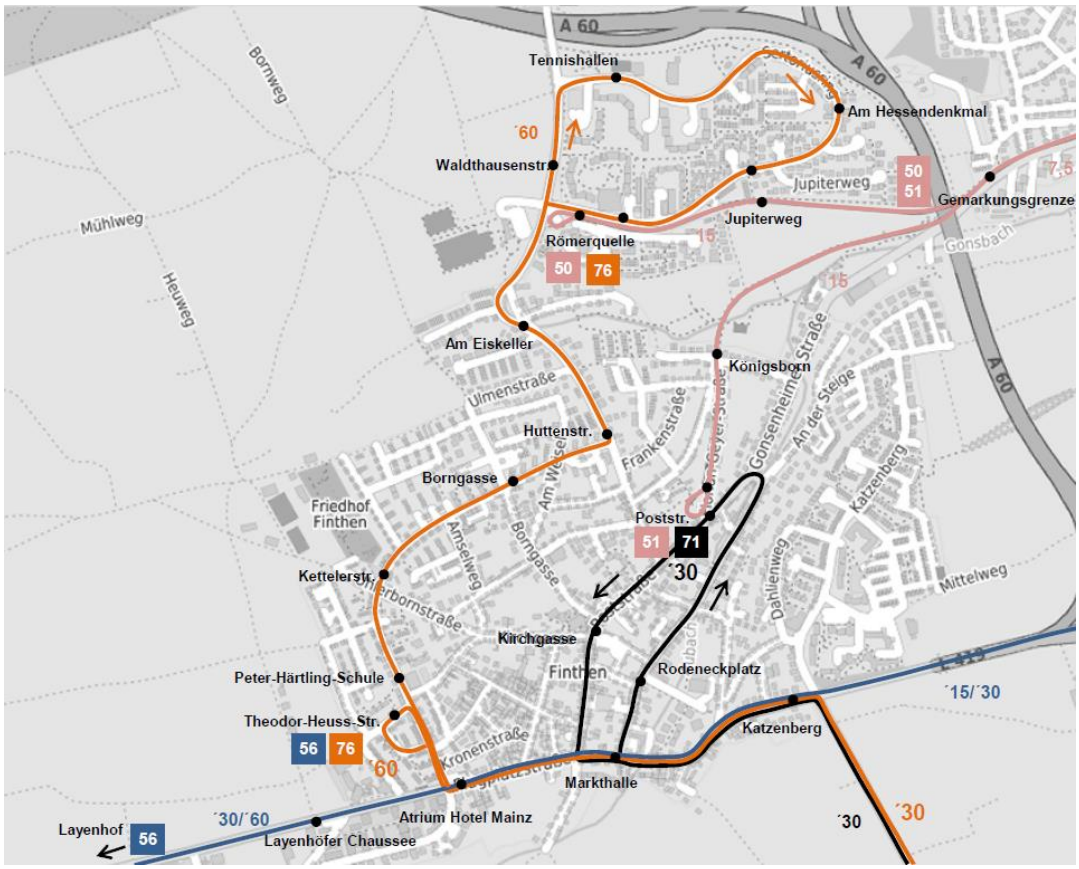
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 21: Maßnahmenkonzept Finthen Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

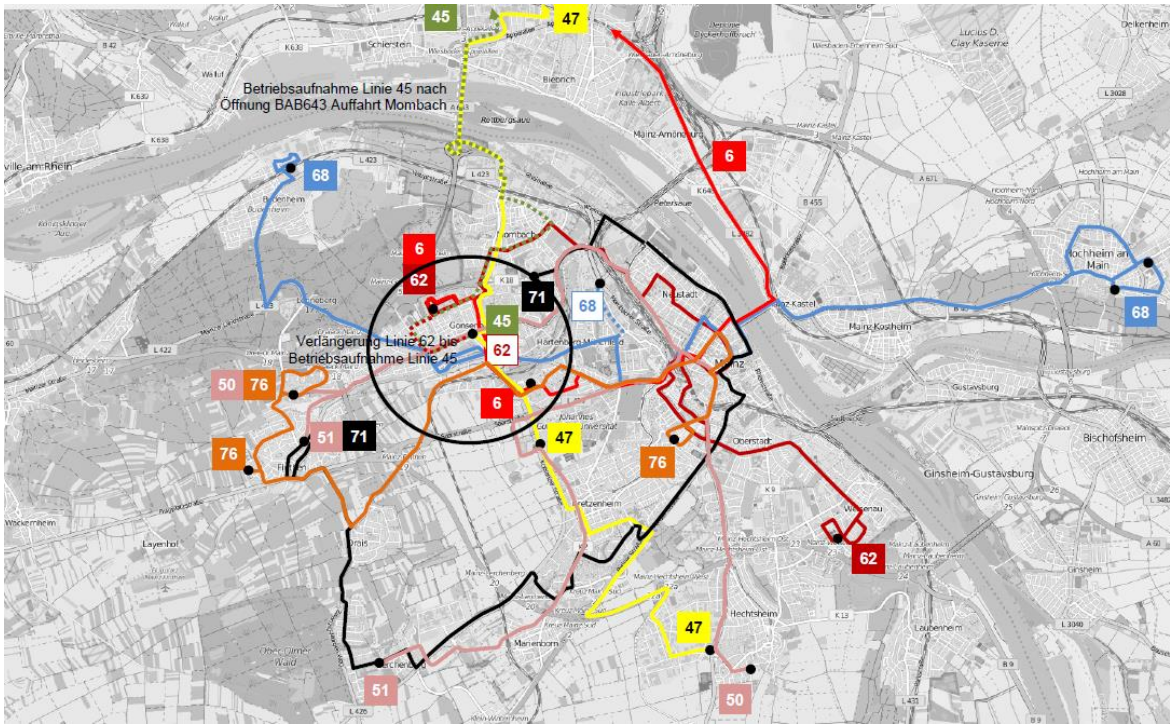
Abbildung 22: Maßnahmenkonzept Bedienung Finthen Detail

Gonsenheim

- Verbesserung:
  - Linie 62 zum Wildpark über Neustadt – Mombach in HVZ / NVZ alle 15 Minuten
  - Neue Erschließung des Gewerbegebiets am Gonsenheimer Bahnhof alle 30 Minuten mit Direktverbindung nach Drais und Finthen
  - Erschließung der Karlsbader Straße mit Linie 71 durch eine Haltestelle an der Einmündung in die Erzberger Straße.
  - Linie 47 als neue Tangentialverbindung mit neuen Direktverbindungen nach Hechtsheim und Bretzenheim (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach auch weiter bis Wiesbaden)
  - Zusätzliche Haltestelle „Am Sägewerk“ auf der Koblenzer Straße
  - Linie 45 verkehrt nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach auch weiter bis Wiesbaden und dient darüber hinaus zur Binnenerschließung in Gonsenheim Breite Straße – Kapellenstraße – Am Sportfeld nach Mombach. Bis zur Inbetriebnahme der Linie 45 stellt die Linie 62 ersatzweise die Erschließung innerhalb des Stadtteils im 30-Minuten-Takt sicher
  - Führung der Linie 68 über Hartenberg mit Wiedereinrichtung der Direktverbindung zu SWR und Berufsschulzentrum
- Veränderung:
  - Direktverbindung zur Rheinallee nur bis Mombacher Kreisel, weitere Ziele mit Umstieg erreichbar.

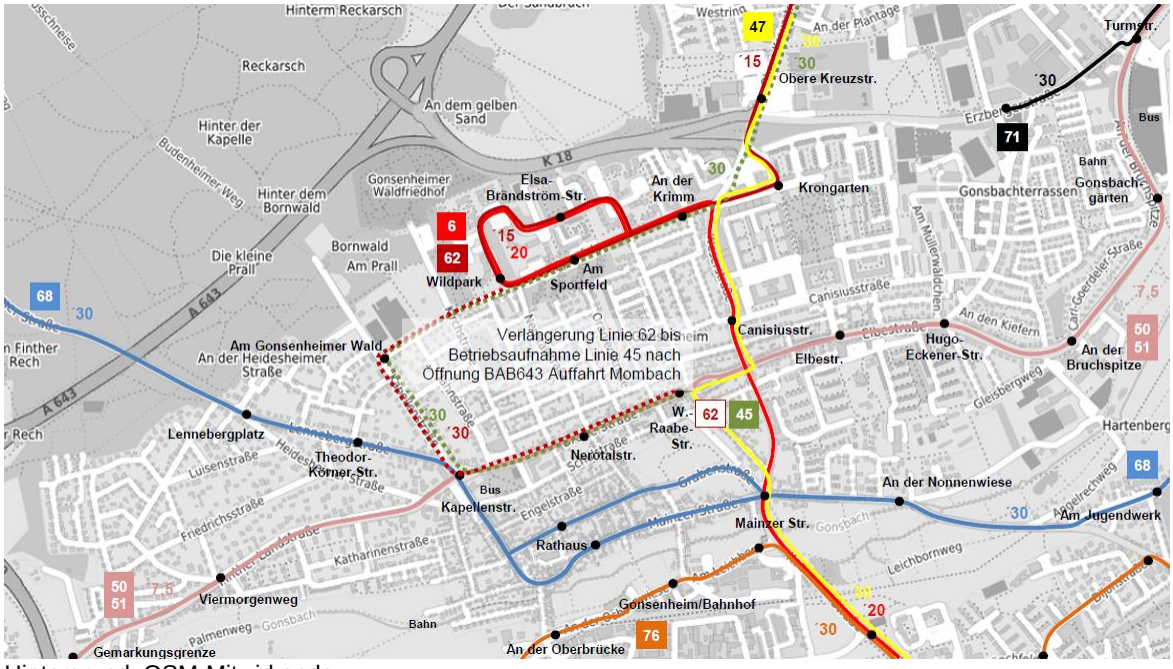
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 23: Maßnahmenkonzept Gonsenheim Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 24: Maßnahmenkonzept Bedienung Gonsenheim Detail

Hartenberg-Münchfeld

Hartenberg

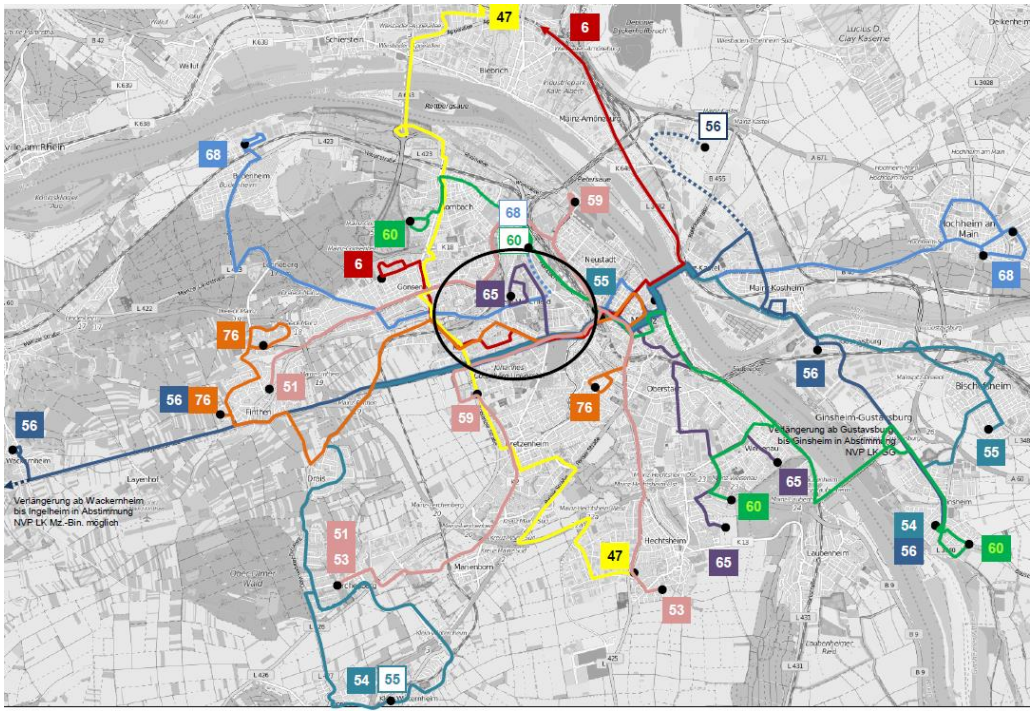
- Verbesserung:
  - Wiederaufnahme der Direktverbindung über Hartenberg / SWR nach Gonsenheim (Linie 68)
  - In HVZ 8 Fahrten pro Stunde zwischen Hauptbahnhof und SWR
  - Entlastung der Endstelle Ketteler-Kolleg durch bedarfsgerechte Reduzierung der Fahrten im Bereich Hartenbergpark auf einen 15 Minuten-Takt 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
  - Ganztägige Bedienung der Haltestelle „Schützenhaus“ in beiden Richtungen
- Reduzierung:
  - Verbindung Campus – SWR – Mombach (– Wiesbaden) mit Umstieg
  - Direktfahrten auf den Unicampus entfallen

Münchfeld

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

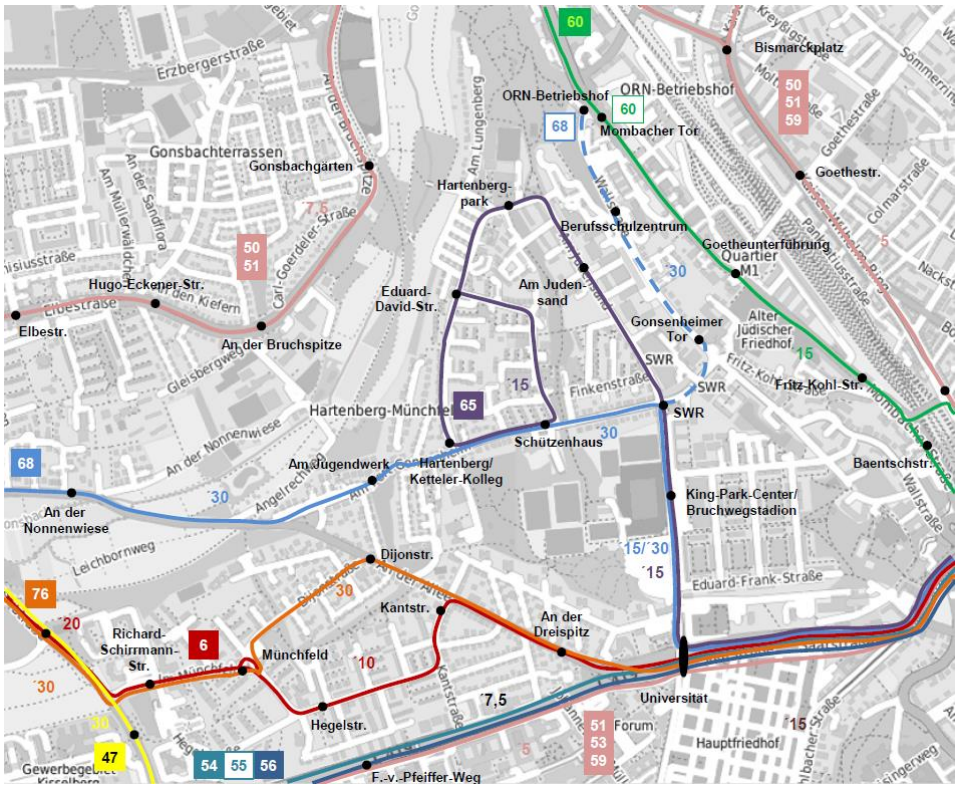
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 25: Maßnahmenkonzept Hartenberg-Münchfeld Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

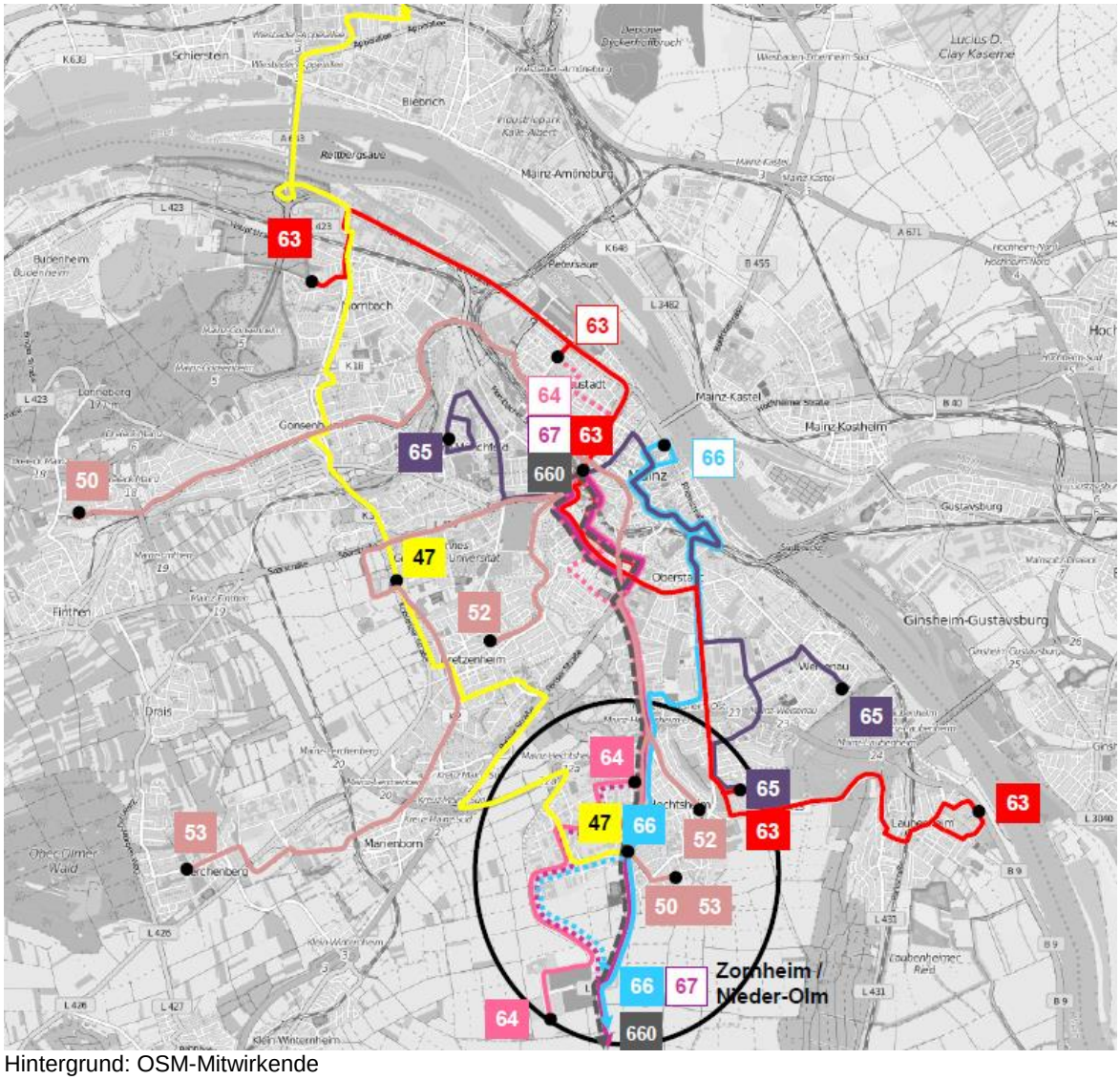
Abbildung 26: Maßnahmenkonzept Bedienung Hartenberg-Münchfeld Detail

Hechtsheim

- Verbesserung:
  - Frankenhöhe:
    - deutliche Angebotserweiterung (mehr Linien und Fahrten)
    - neue Direktverbindungen zum KKM und zur Universitätsmedizin
  - Hechtsheim Gewerbegebiet:
    - Neue Querverbindung Hechtsheim Gewerbegebiet – Bretzenheim – Hartenberg-Münchfeld – Gonsenheim – Mombach (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach weiter nach Wiesbaden)
    - Neue Querverbindung Hechtsheim/Mühldreieck – Bhf. Römisches Theater – Altstadt über Emy-Roeder-Straße in HVZ im 15-Minuten-Takt
    - Schnelle Busverbindung vom Hauptbahnhof in das Gewerbegebiet und zum Messepark in der HVZ über Geschwister-Scholl-Straße
    - Werktags ganztägige Erschließung Messepark im 30-Minuten-Takt
- 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

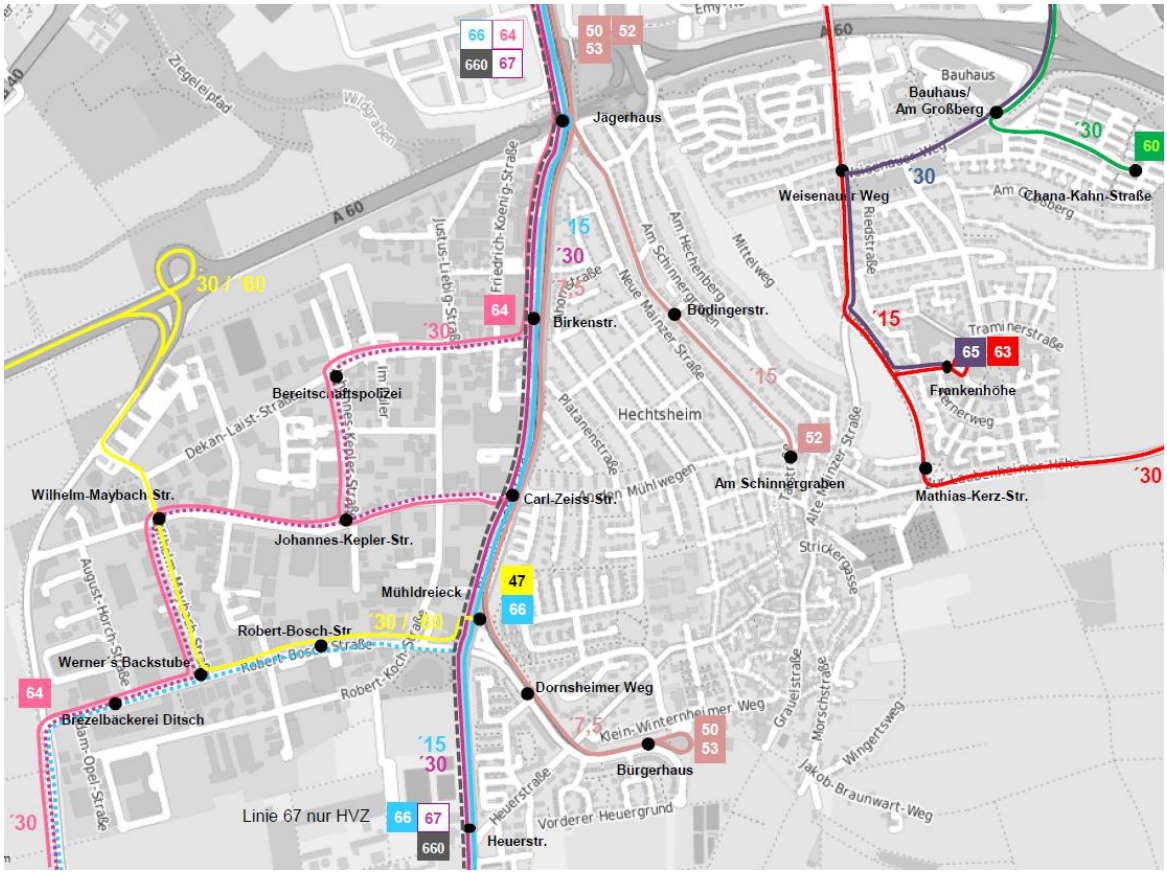
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 27: Maßnahmenkonzept Hechtsheim Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 28: Maßnahmenkonzept Bedienung Hechtsheim Detail

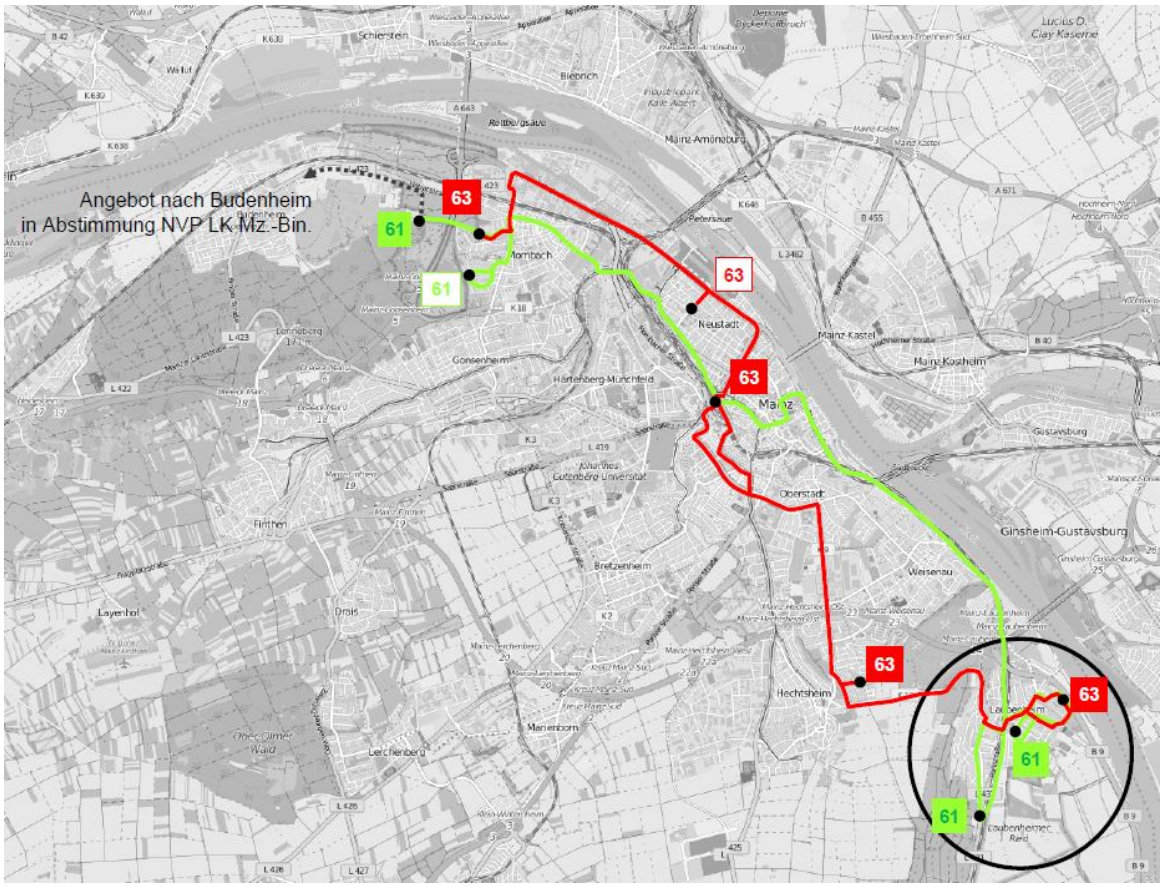
Laubenheim

- Verbesserung:
  - Anbindung Ärztehaus nach Ost- und West-Laubenheim
  - Stärkung der schnellen Achse über Wormser Straße mit einheitlichem Fahrweg bis Laubenheim/Bahnhof (15-Minuten-Takt)
  - Mehr schnelle Fahrten Rathaus / Höfchen über Stadtpark
  - Ganztägig gleichmäßige Taktung an allen Haltestellen mit einheitlichen Linienwegen
- Veränderung:
  - Verbindung zu Katholischem Klinikum Mainz (KKM) und Universitätsmedizin erfolgt über Frankenhöhe (Linie 63)
  - Fahrzeitverlängerung ab einigen Haltestellen in Laubenheim-Ost durch neuen Linienweg über Oppenheimer Straße
- Reduzierung:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

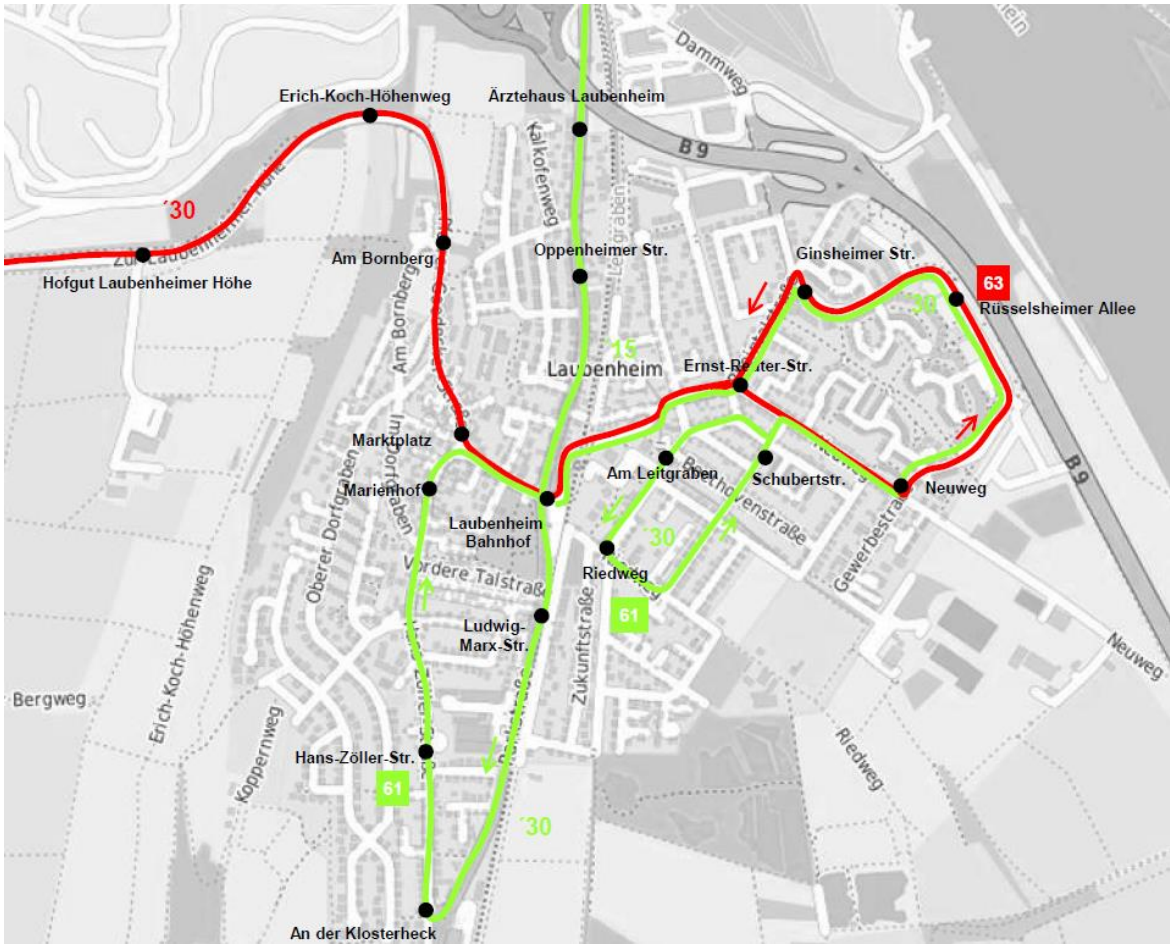
PTV GROUP
the mind of movement

- Direktverbindungen über Hohlstraße (bisher Linie 63) und Zitadellenweg (bisher Linie 64) entfallen
- In Summe weniger Abfahrten in HVZ; Kompensation in Randlagen durch optionale „On-demand“-Angebote



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 29: Maßnahmenkonzept Laubenheim Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

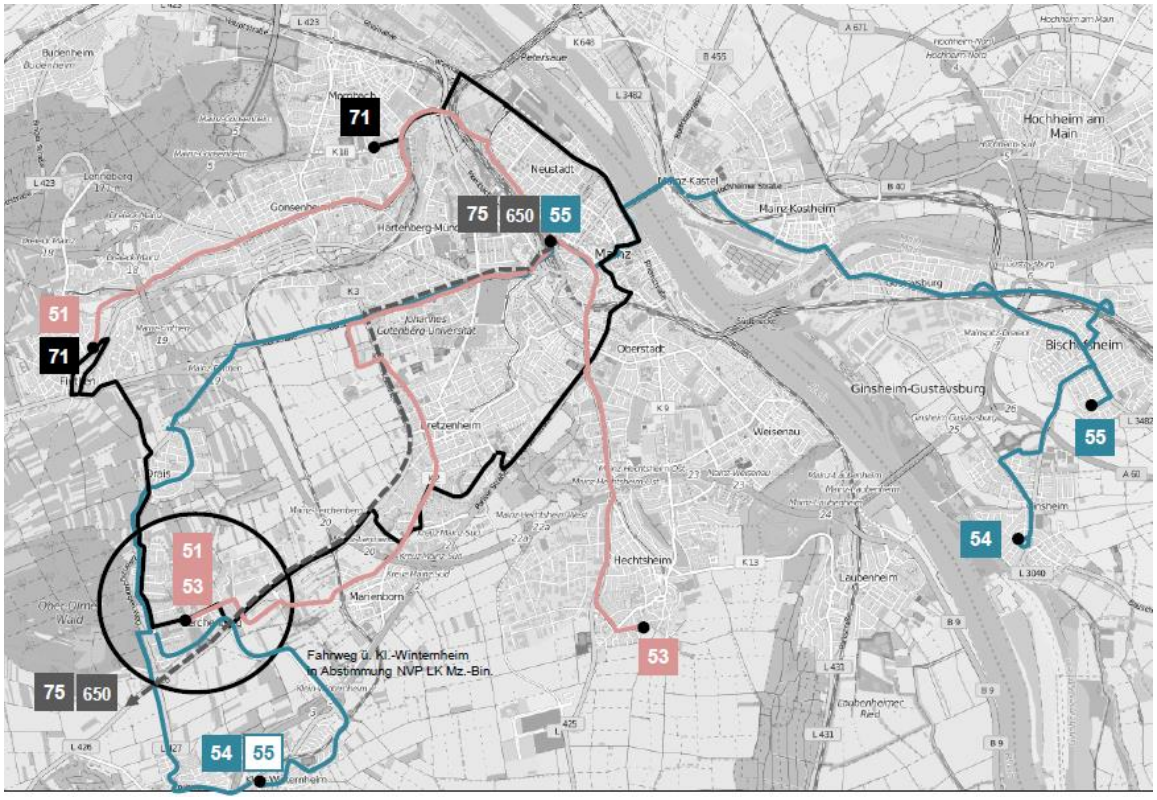
Abbildung 30: Maßnahmenkonzept Bedienung Laubenheim Detail

Lerchenberg

- Verbesserung:
  - Verdichtung auf HVZ 15-Min-Takt für Lerchenberg-Nord durch Linien 54 und 55, ergänzt durch bestehendes Angebot der Linie 71 (30-Minuten-Takt)
  - Neue Erschließung der Rilkeallee in HVZ und Abend- und Wochenend-Verkehr
  - 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)

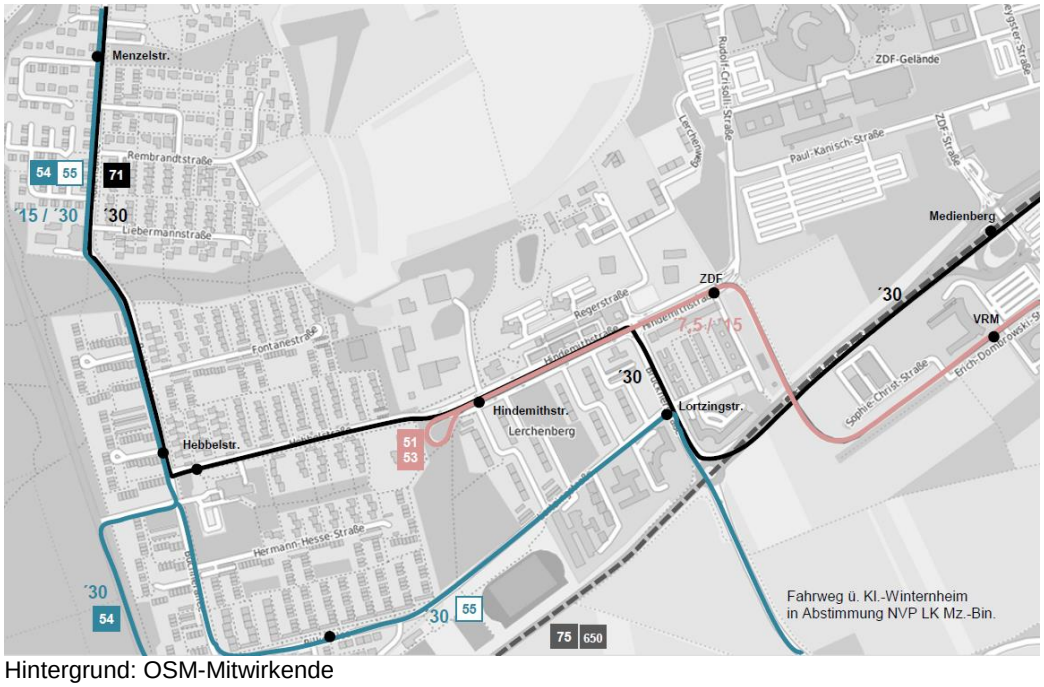
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 31: Maßnahmenkonzept Lerchenberg Bedienung

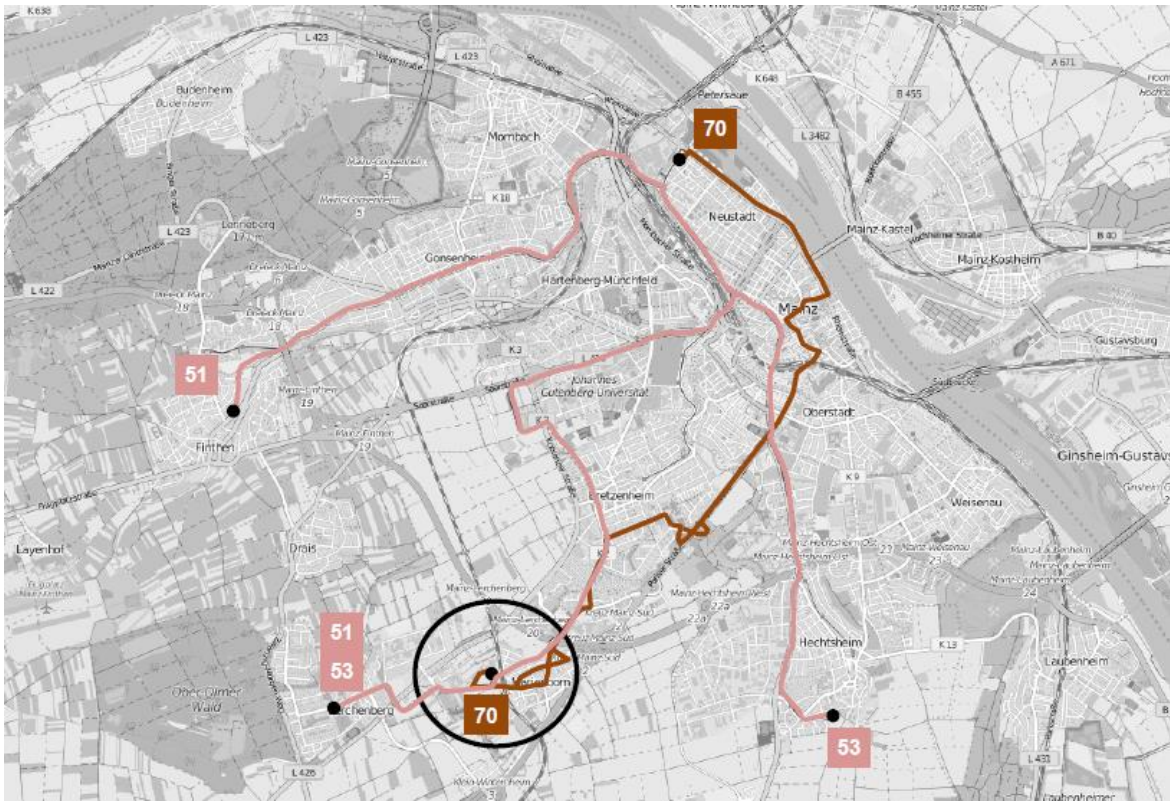


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 32: Maßnahmenkonzept Bedienung Lerchenberg Detail

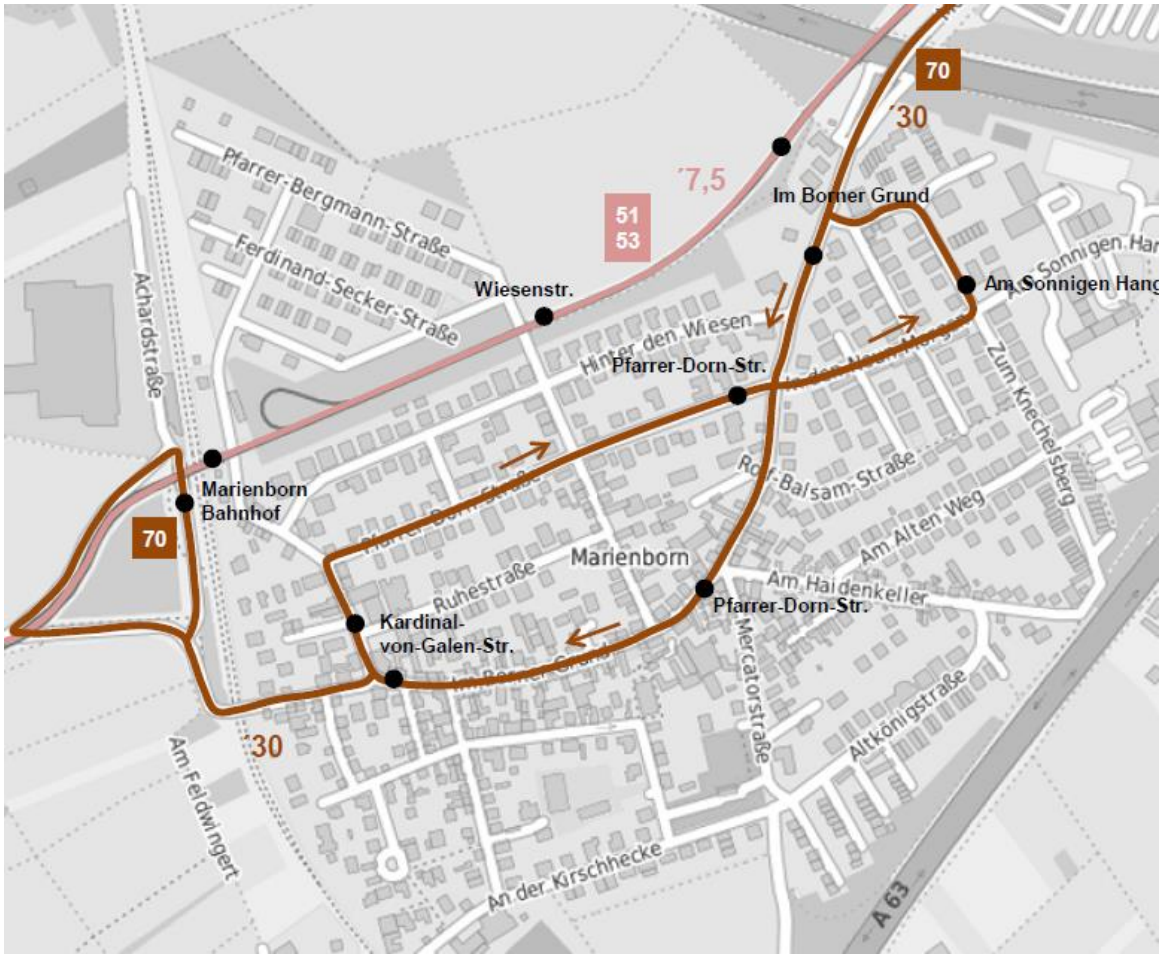
Marienborn

- Veränderung:
  - Bedienung Linie 70 ganztägig im 30-Minuten-Takt mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 33: Maßnahmenkonzept Marienborn Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

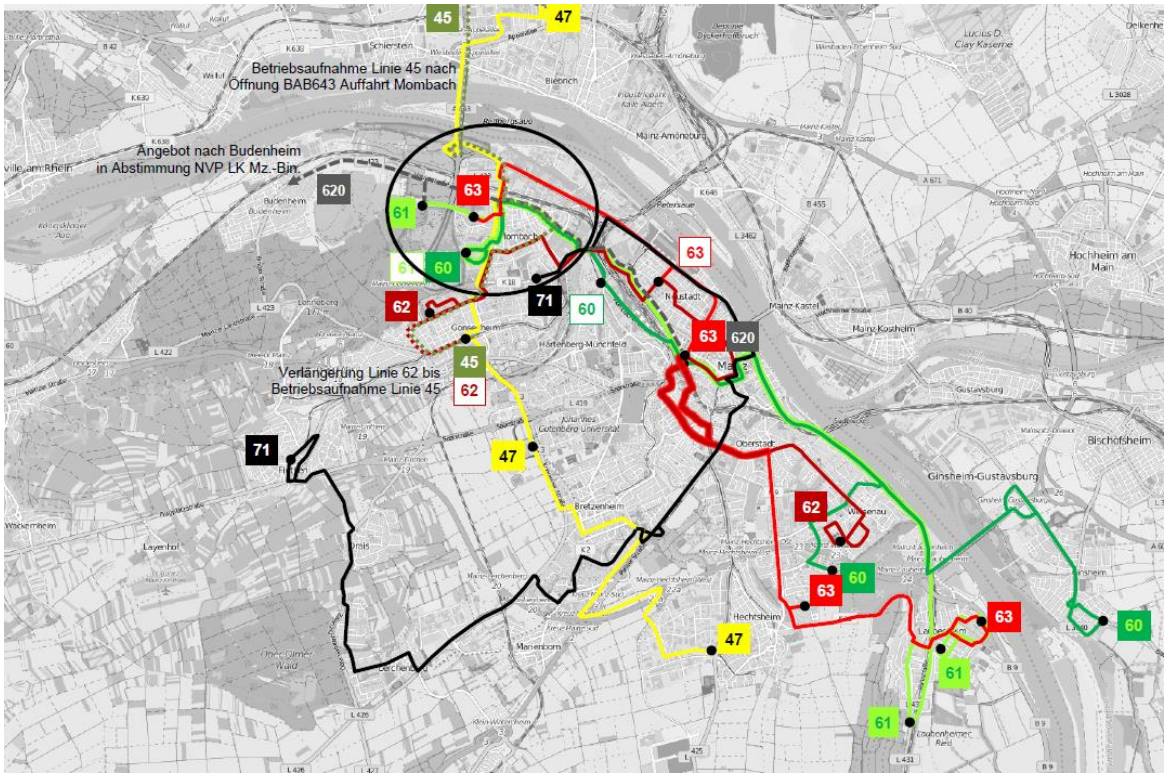
Abbildung 34: Maßnahmenkonzept Bedienung Marienborn Detail

Mombach

- Verbesserung:
  - In der HVZ 8 Fahrten/Stunde über Hauptstraße zum Hauptbahnhof und zum Höfchen
  - In der HVZ je 4 Fahrten pro Stunde ab „Am Polygon“ und „Waldfriedhof“
  - Querverbindung von Rheinallee nach Mombach bleibt nach Fertigstellung Schiersteiner Brücke bestehen (neue Endstelle Am Lemmchen für die Linie 63)
  - Ab Betriebsaufnahme Linie 45 (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach) innerörtliche Direktverbindung Schwimmbad - Suderstraße – Hauptstraße
  - Linie 47 als neue Tangentialverbindung mit neuen Direktverbindungen nach Hechtsheim, Bretzenheim und Gonsenheim (nach Öffnung BAB 643 Auffahrt Mainz-Mombach weiter nach Wiesbaden)
  - Neue Erschließung der Erzberger Straße im 30-Minuten-Takt
- Veränderung:
  - Fahrten zwischen Hauptbahnhof und Mombach abwechselnd über Kaiser-Wilhelm-Ring (Linie 61) bzw. Mombacher Straße (Linie 60)
- Reduzierung:
  - Entlang der Suderstraße ganztägig regelmäßiger 15-Minuten-Takt
  - Verbindung von Mombach aus zum Berufsschulzentrum, zum SWR und zur Universität mit Umstieg

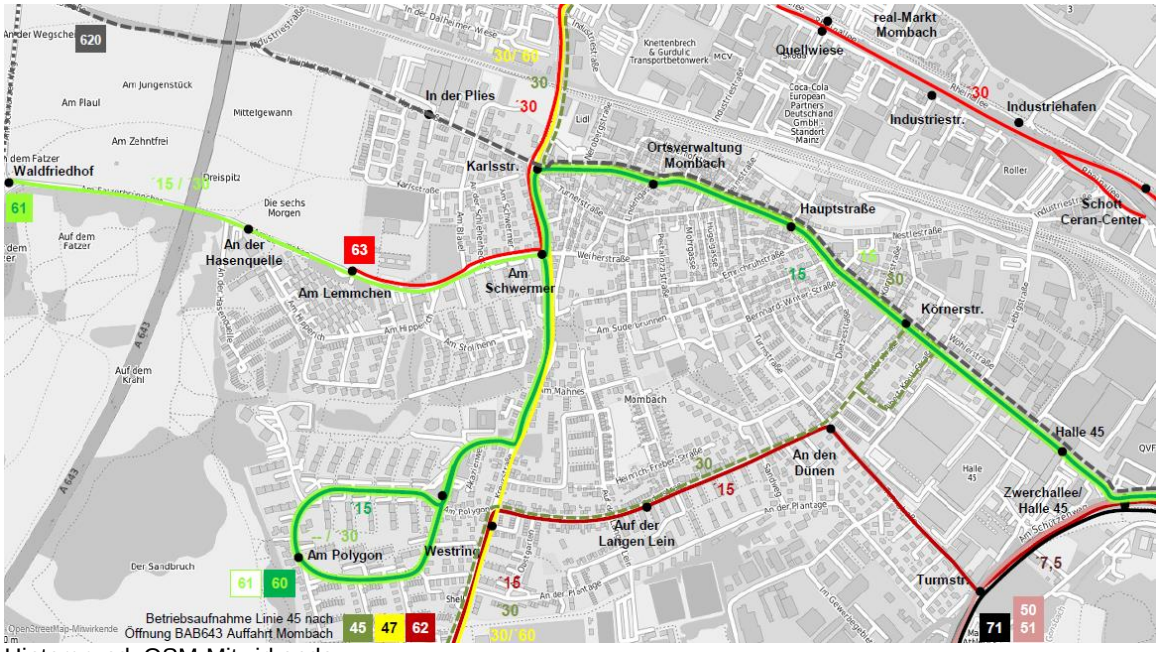
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 35: Maßnahmenkonzept Mombach Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

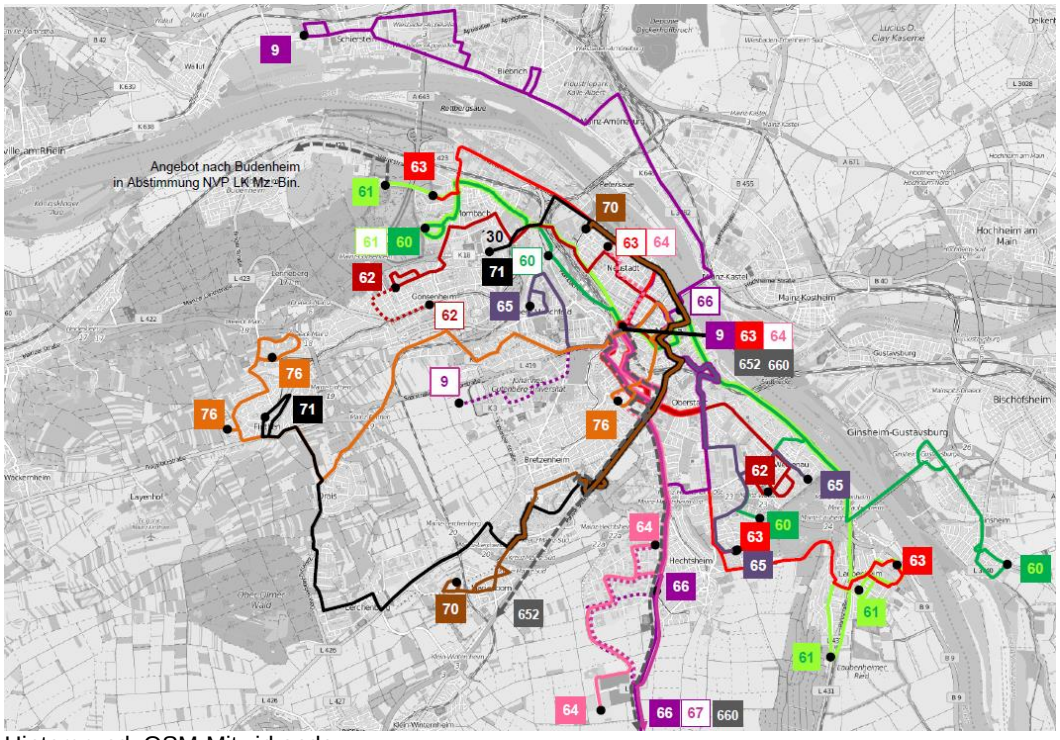
Abbildung 36: Maßnahmenkonzept Bedienung Mombach Detail

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Oberstadt

- Verbesserung:
  - Ganztags gleichmäßig 8 Fahrten pro Stunde auf der Hauptachse Hechtsheimer Straße – Universitätsmedizin – Hauptbahnhof – Höfchen
  - Verbesserte Direktverbindung Hauptbahnhof über Universitätsmedizin, Hechtsheimer Straße zur Martin-Luther-Straße (Heilig-Kreuz-Viertel) – Frankenhöhe alle 15 Minuten
  - Ab/bis Landwehrweg im 30 Minuten-Takt über Gaustraße und Ludwigsstraße zum Höfchen
  - Stärkung des Umsteigehaltepunktes Hechtsheimer Straße mit Abfahrten etwa alle 7,5 Minuten in jede Fahrtrichtung (Richtung Rosengarten 15-Minuten-Takt)
  - Zusätzliche Fahrten zwischen Uni-Campus und Hauptbahnhof
- Reduzierung:
  - Ganztägiger 15-Minuten-Takt zwischen Am Rosengarten und Am Viktorstift
  - Ganztägiger 15-Minuten-Takt zwischen Altstadt und Pariser Tor

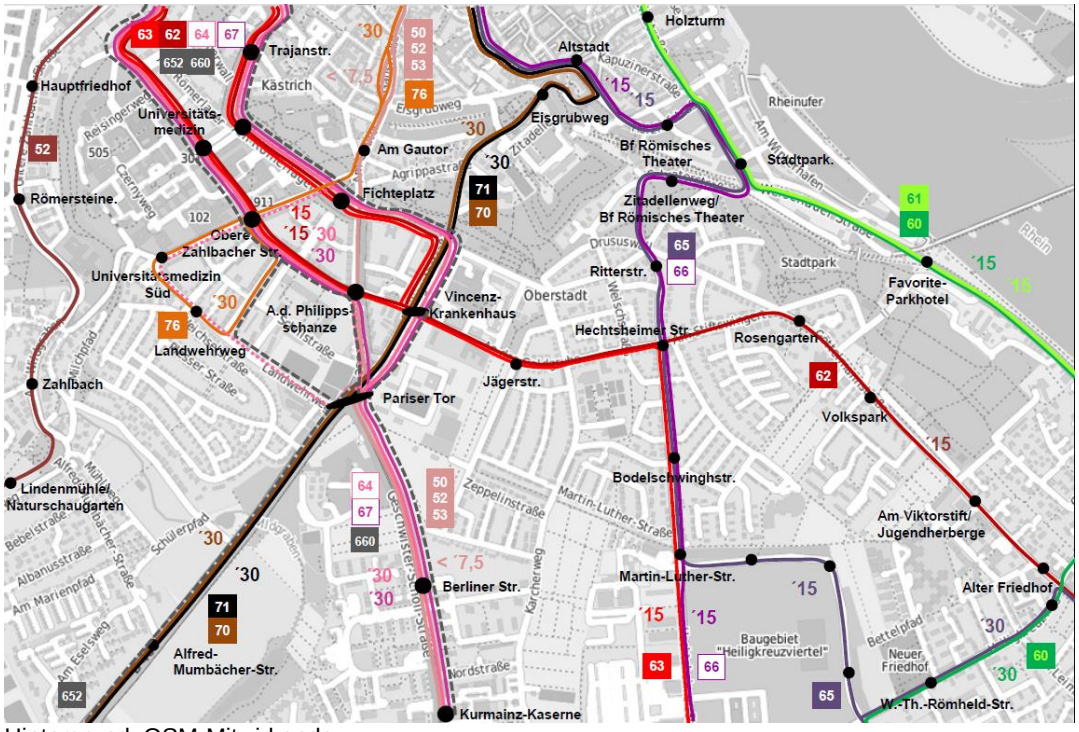


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 37: Maßnahmenkonzept Oberstadt Bedienung

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 38: Maßnahmenkonzept Bedienung Oberstadt Detail

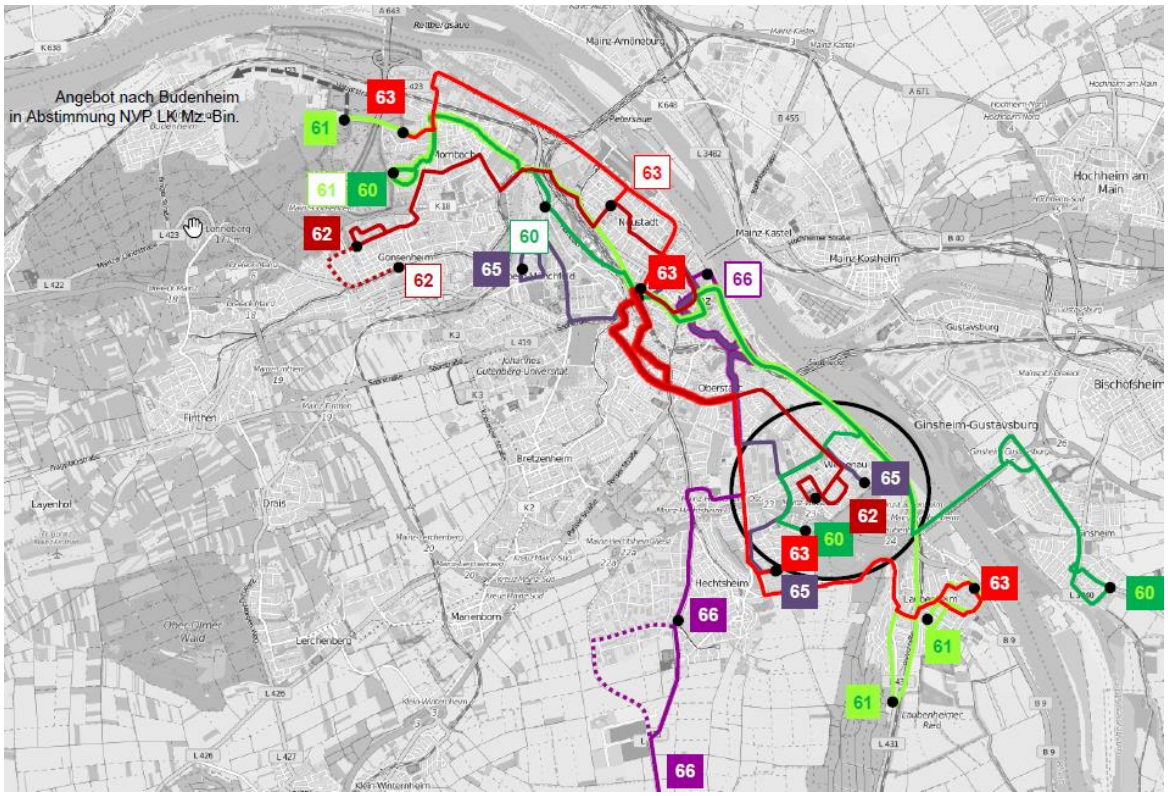
Weisenau

- Verbesserung:
  - 8 Fahrten in der HVZ auf der schnellen Achse über Wormser Straße
  - Querverbindung Großberg - Hohlstraße - Wormser Straße mit neuen Direktverbindungen in die Innenstadt (zum Beispiel Rheingoldhalle/Rathaus)
  - Direktverbindungen zu KKM und Universitätsmedizin ab Weisenauer Weg und Heiligkreuz-Viertel
  - Linie 62 in Alt-Weisenau ganztägig alle 15 Minuten
  - Erschließung des Heiligkreuz-Viertels alle 15 Minuten (Linie 65)
  - Neue Erschließung des Baugebietes Großberghang mit Haltestelle in der Chana-Kahn-Straße
  - Kürzerer Fahrweg des Astes der Linie 65 ab Weisenau/Paul-Gerhardt-Weg – Innenstadt über Heiligkreuzweg zum Heiligkreuz-Viertel
- Veränderung:
  - Anbindung nach Hechtsheim mit Umstieg an der Emy-Roeder-Straße in der HVZ mit 4 anstatt 2 Fahrten, dafür keine Fahrten in der NVZ

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

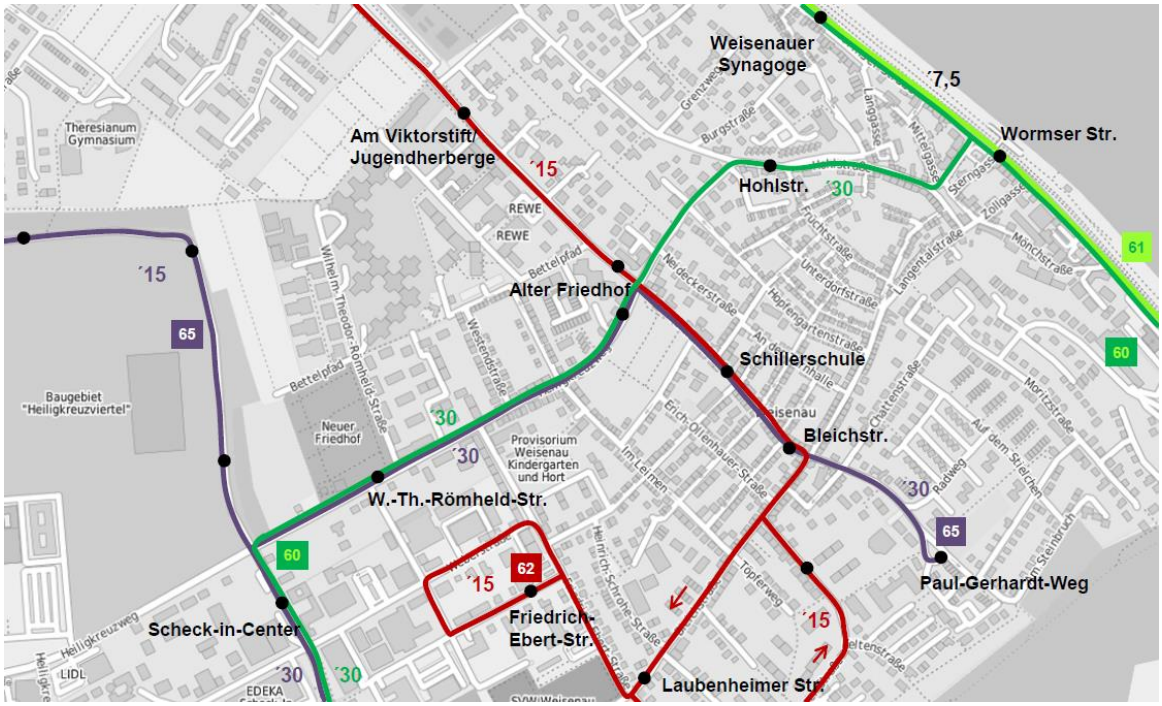
PTV GROUP
the mind of movement

- 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-Gerhardt-Weg ganztägig 30-Minuten-Takt
  - Abfahrten ab Weisenauer Weg ganztägig alle 15 Minuten



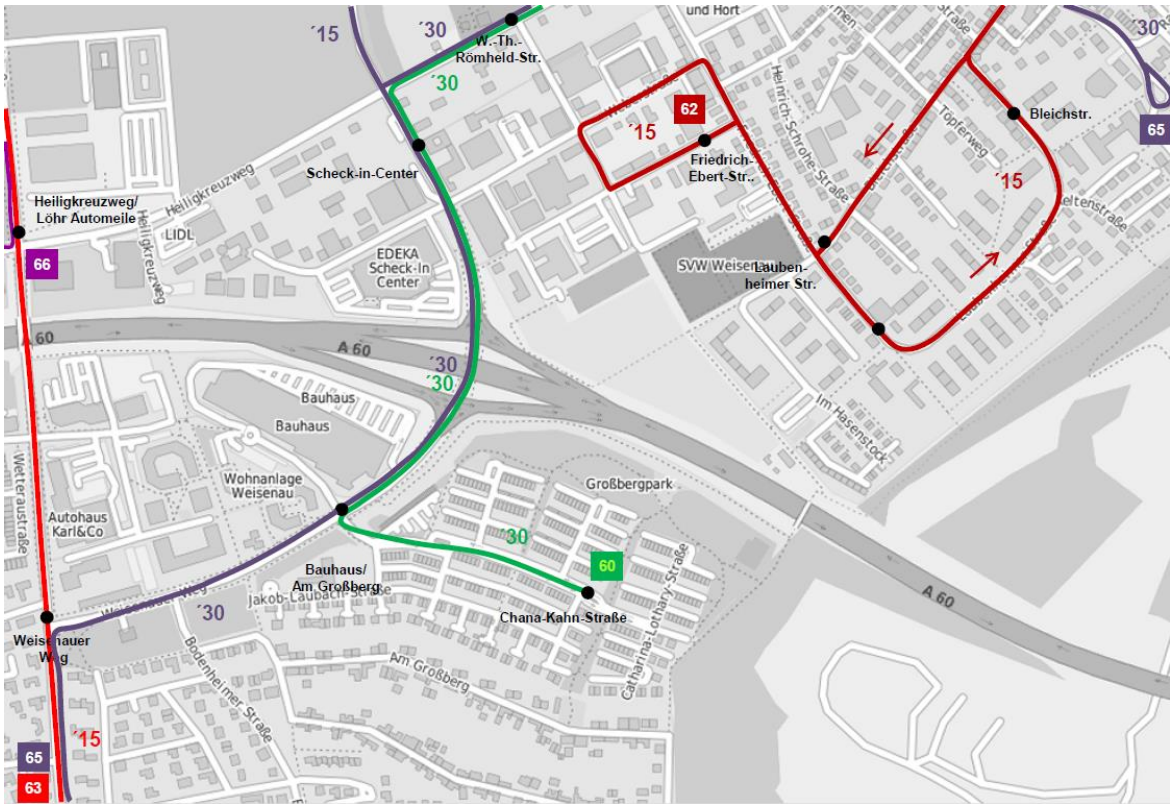
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 39: Maßnahmenkonzept Weisenau Bedienung



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 40: Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau-Ost Detail



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

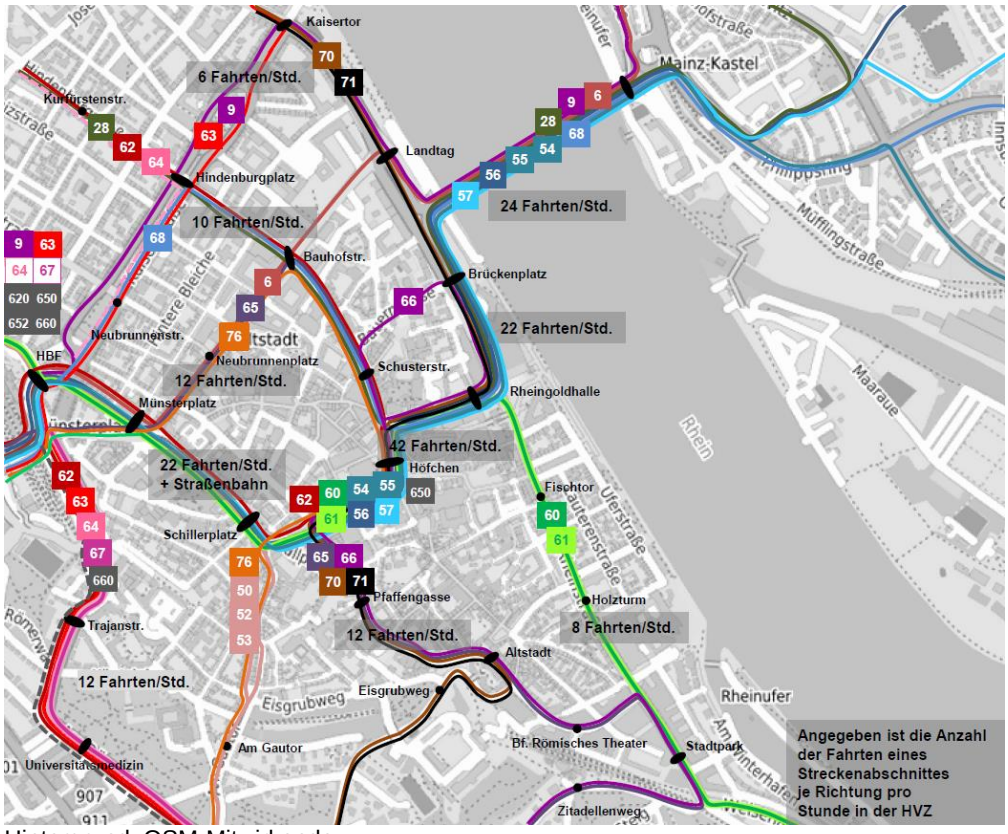
Abbildung 41: Maßnahmenkonzept Bedienung Weisenau-West Detail

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

Altstadt

- Verbesserung:
  - Ganztägig mehr Abfahrten entlang der Rheinstraße
  - mehr Abfahrten in der HVZ entlang der Weißliliengasse
  - neue Direktverbindung Höfchen – Am Gautor
- Reduzierung:
  - in der HVZ weniger Direktverbindungen zwischen Weißliliengasse und Hauptbahnhof



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 42: Maßnahmenkonzept Bedienung Altstadt Detail

Neustadt

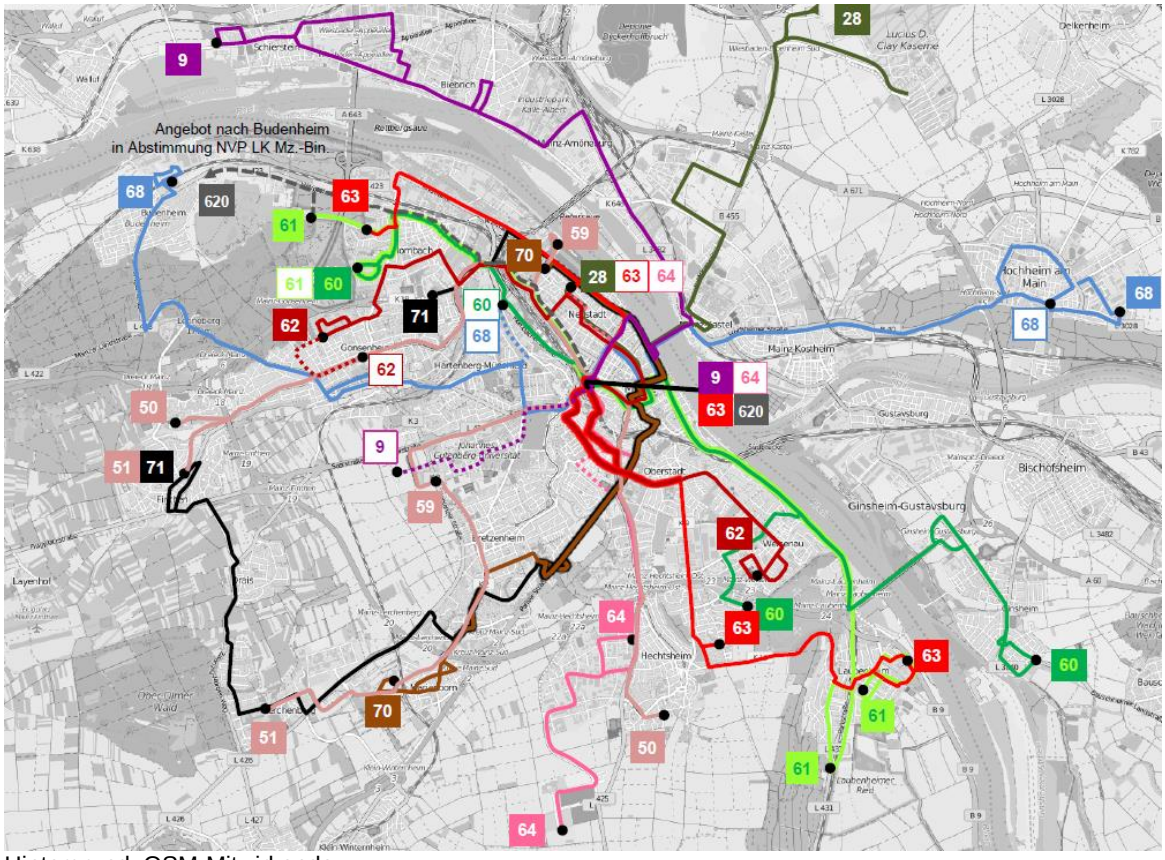
- Verbesserung:
  - Mehr Verbindungen Hindenburgstraße – Höfchen
  - Mehr Verbindungen von Rheinallee – Hauptbahnhof und Rheinallee – Höfchen (jeweils 15-Minuten-Takt in HVZ)
  - Neue Direktverbindung Hindenburgstraße – Kastel – Wiesbaden

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- Neue Verbindung Straßenbahnamt / MVG – Höfchen

- Veränderung:
  - trotz leicht reduzierter Fahrtenanzahl bessere Taktung auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring
  - mittelfristig: In Abhängigkeit des Fortschritts der Bebauung Zollhafen-Nord wird in der SVZ ein angemessenes Verkehrsangebot eingerichtet (z.B. Verlängerung Linie 70; perspektivisch Straßenbahnlinie 59)



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 43: Maßnahmenkonzept Bedienung Neustadt Bedienung

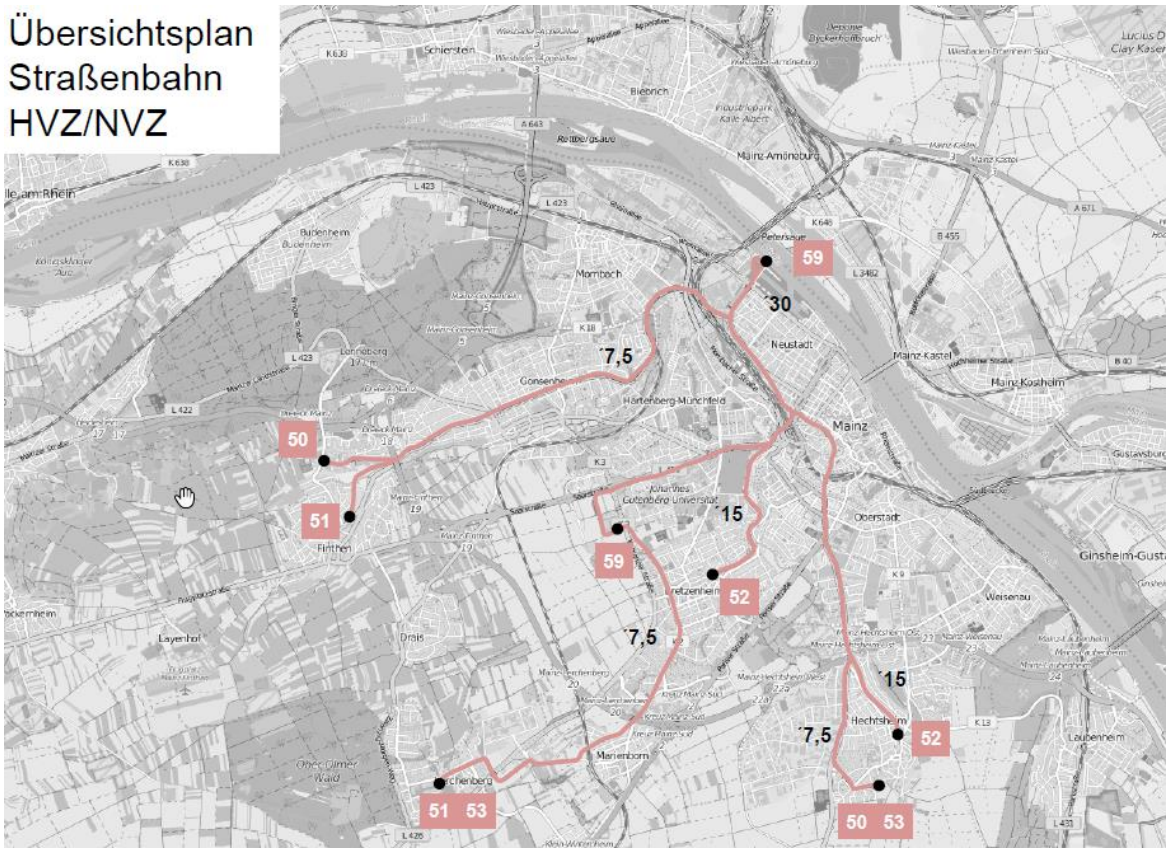


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 44: Maßnahmenkonzept Bedienung Neustadt Detail

Straßenbahnnetz

Das Straßenbahnnetz bleibt in Bezug auf die Linienführung und die Vertaktung unverändert zum Status Quo. Den folgenden Abbildungen sind die Linienverläufe sowie die jeweilige Taktung der Straßenbahnlinien in der HVZ/NVZ sowie in der SVZ zu entnehmen.

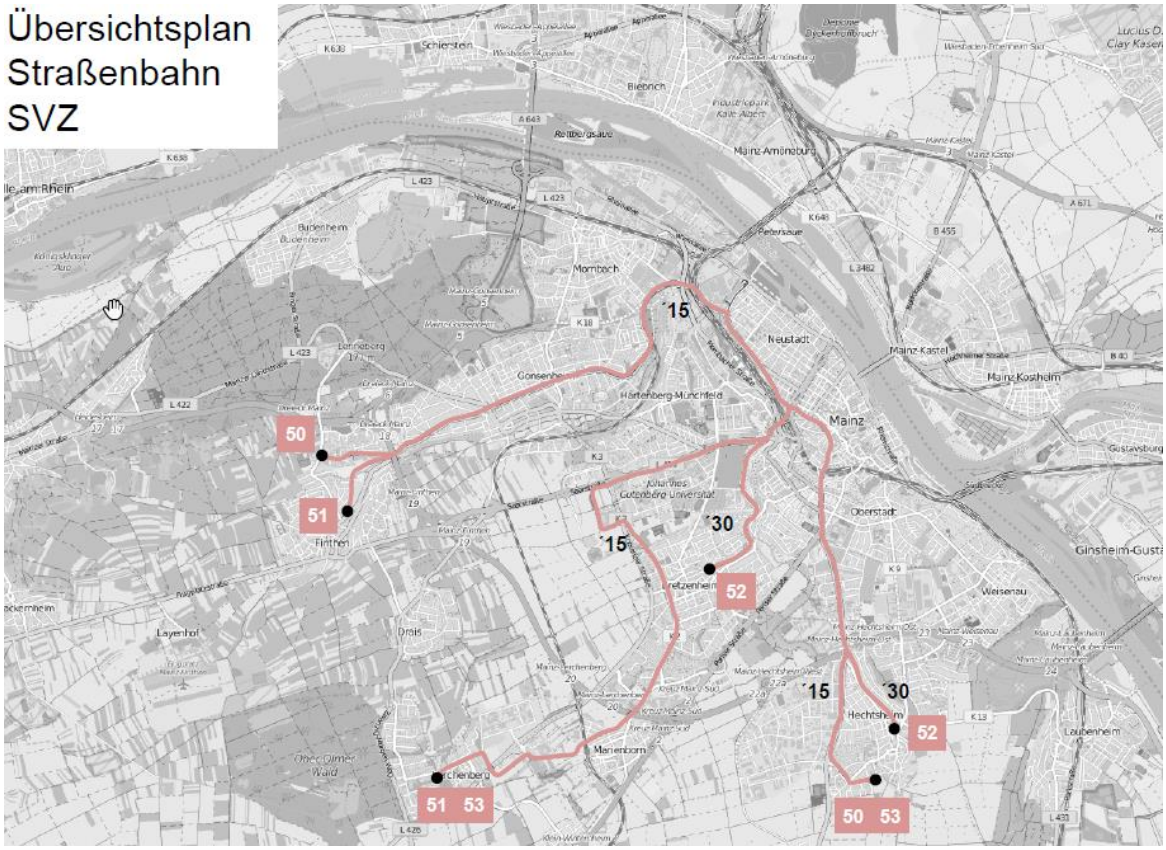


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 45: Übersichtsplan Straßenbahn (HVZ/NVZ)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 46: Übersichtsplan Straßenbahn (SVZ)

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 im Laufe des Jahres 2020 angestrebt.

5.4 Investitions- und Finanzierungsplan

5.4.1 Fahrtenangebot

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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

- 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 in der Regel 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

Die Verkehrsleistungen auf der Straßenbahn Mainz werden aktuell ausschließlich von der Mainzer Verkehrsgesellschaft und auf dem Gebiet der Stadt Mainz erbracht.

Auch der weit überwiegende Teil der Busverkehre wird derzeit von der Mainzer Verkehrsgesellschaft gefahren. Einige wenige dieser Linien überschreiten die Gebietskörperschaftsgrenzen zum Landkreis Mainz-Bingen, z.B. nach Budenheim, Wackernheim, Zornheim sowie Ober-Olm/Klein-Winternheim. Sie stellen so eine verkehrlich sinnvolle Verknüpfung der direkt an Mainz angrenzenden Gemeinden an das Stadtbusnetz dar.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

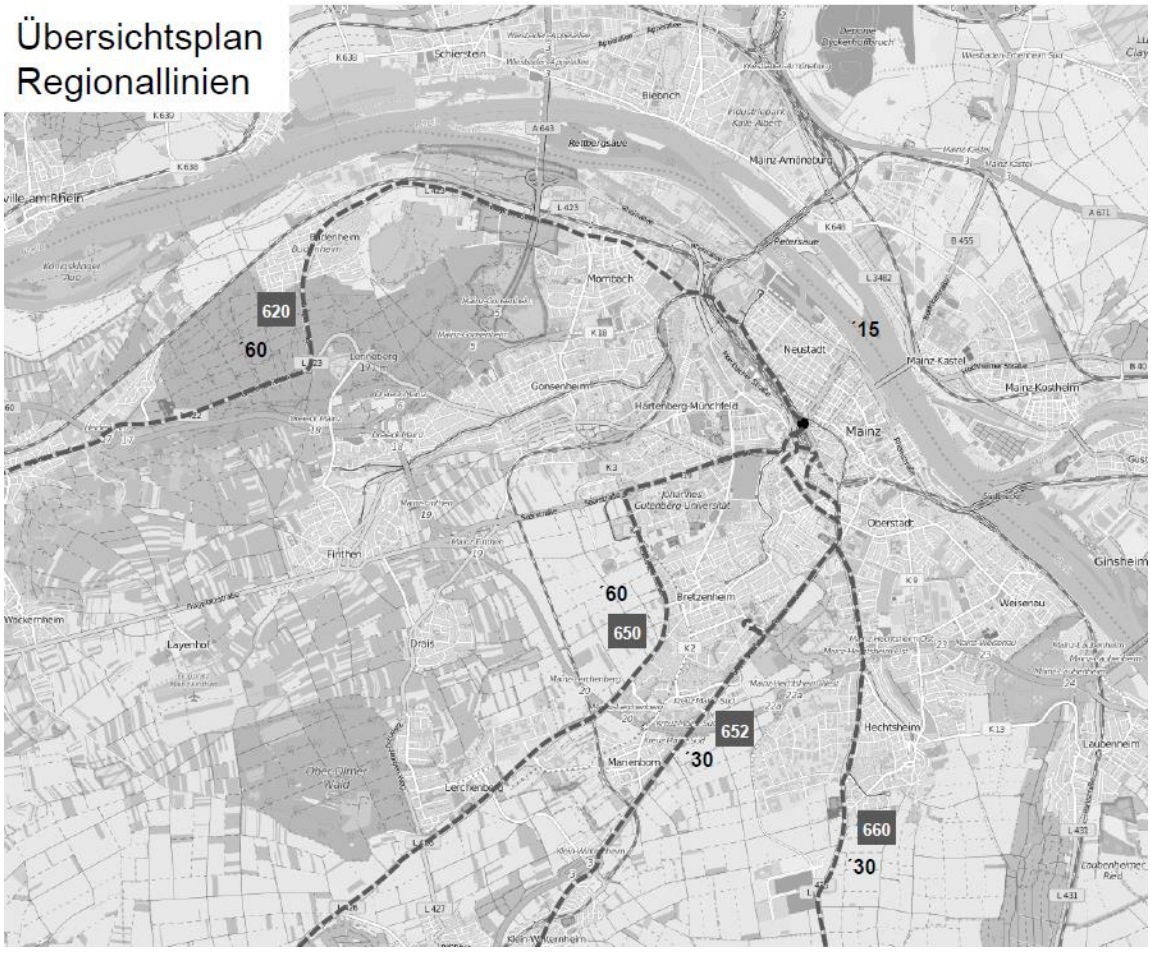
PTV GROUP the mind of movement

Auf rechtsrheinischer Seite erschließt die Mainzer Verkehrsgesellschaft ebenfalls Teile außerhalb des Stadtgebiets, z.B. die ehemaligen Mainzer Stadtteile Amöneburg, Kastel und Kostheim sowie Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim.

Zwischen Wiesbaden und Mainz bestehen drei rheinüberschreitende Gemeinschaftslinien mit der ESWE Verkehrsgesellschaft in Form der Linien 6, 9 und 28 sowie die Linien 45 und 47, wobei letztere wegen der Bauarbeiten an der Schiersteiner Brücke momentan den Rhein nicht überqueren.

Darüber hinaus verkehren verschiedene ein- und ausbrechende Busverkehre auf Mainzer Stadtgebiet, die derzeit nicht von der MVG betrieben werden:

- Regiobuslinien 650 und 660 zwischen Sprendlingen bzw. Alzey und Mainz-Hauptbahnhof
- Regionallinien 620 (Ingelheim – Mainz), 652 (Ober-Olm/Klein-Winternheim – Mainz) und –mit einigen wenigen Fahrten im Schülerverkehr- 657 (Sprendlingen – Lerchenberg –Nieder-Olm)

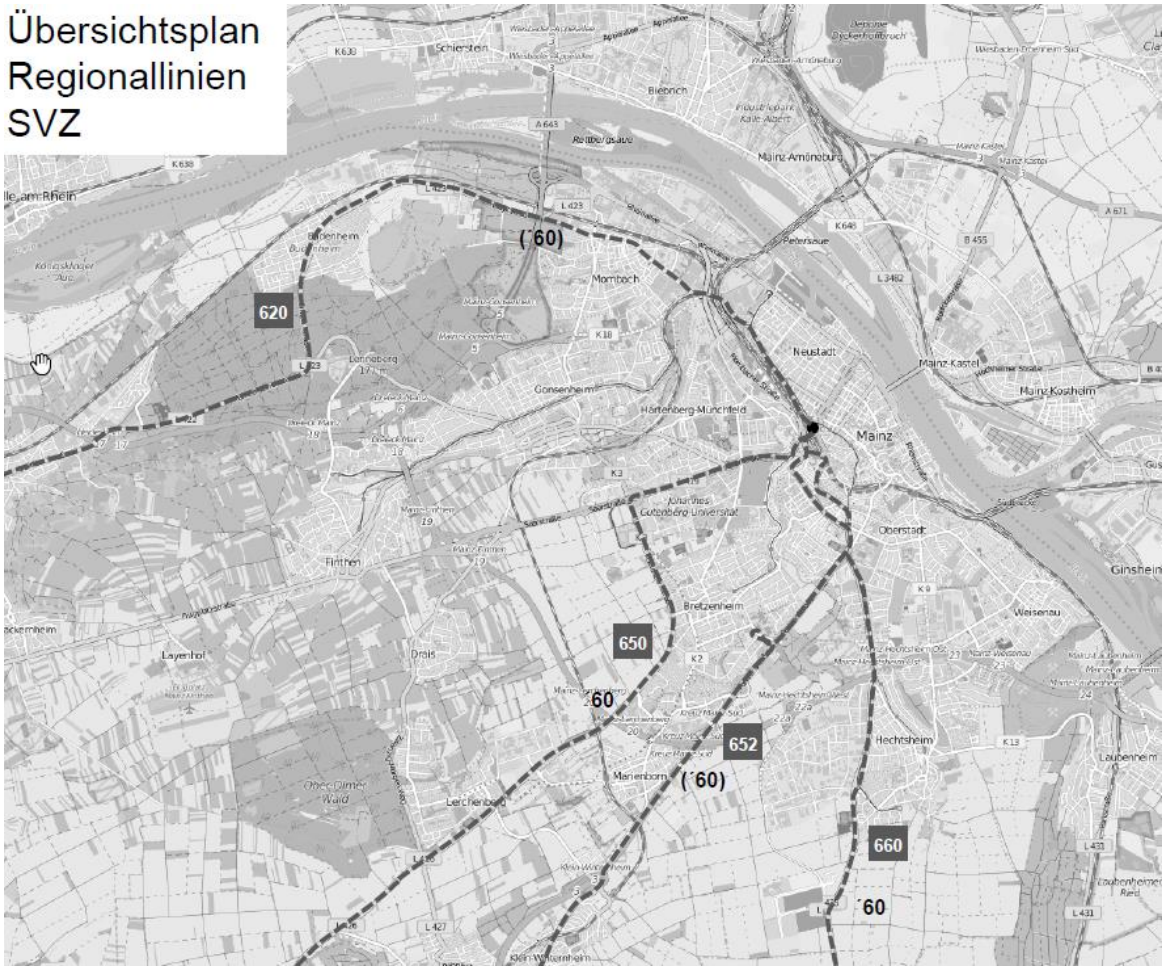


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 47: Übersichtsplan Regionalbuslinien (HVZ)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 48: Übersichtsplan Regionalbuslinien (SVZ)

Da sowohl die lokalen als auch die regionalen Buslinien ab 2022 in ein Vergabeverfahren überführt werden, ist die Definition von Linienbündeln notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund, dass verschiedene Aufgabenträger beteiligt sind und voraussichtlich unterschiedliche Vergabeverfahren angewandt werden. Die derzeit von der MVG betriebenen Linien mit ausschließlicher oder weitaus überwiegender Erschließungsfunktion für das Stadtgebiet sollen auch weiterhin in einem Bündel vergeben werden. Die Verkehrsleistungen der derzeit nicht dem Stadtverkehr Mainz zuzurechnenden Linien 620, 650, 652, 660 und 657 sind in ihrer ergänzten bzw. modifizierten Form (vgl. Kapitel 3.1.9.1) noch zu definierenden Linienbündeln für die Verkehre des Gebiets des ZRNN zuzuordnen. Die Zuordnung der Linien erfolgt dann unter Berücksichtigung und Sicherung der politischen Wünsche der Aufgabenträger. Ebenso sollen die außerhalb der Stadt Mainz liegenden Streckenabschnitte der Linien 6, 9 und 28 und perspektivisch die Linien 45 und 47 in ein Bündelungskonzept einbezogen werden. Hierbei soll zum Wohle der Fahrgäste eine durchgehende Verkehrsleistungserbringung sichergestellt bleiben.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

5.5.1 Stadtverkehr 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 Streckentakt).
- Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte aufwändiger Koordination.

In städtischen Verkehrsräumen wie dem 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,

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- 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. 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:

Nutzenauswertung

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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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 einem Vergabeprozess gebündelt werden. Die Stadt Mainz beabsichtigt hier eine Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs.2 EU-VO 1370. Dieses Linienbündel umfasst somit folgende Bus- und Straßenbahnlinien:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

	Starthaltestelle		Zielhaltestelle	
Liniennummer	Ort	Haltestelle	Ort	Haltestelle
6 [1]	Wiesbaden	Nordfriedhof	MZ-Gonsenheim	Wildpark
9 [1]	WI-Schierstein	Oderstraße	MZ-Bretzenheim	Plaza
28 [1]	Wiesbaden	Platz der Deutschen Einheit	MZ-Neustadt	Wallaustraße
33	Wiesbaden	Tierpark Fasanerie	Kostheim	Winterstraße
45 [1]	Wiesbaden	Raiffeisenplatz [2]	MZ-Gonsenheim	Wilhelm-Raabe-Straße
47 [1]	Wiesbaden	Wilhelmstraße [3]	MZ-Hechtsheim	Mühldreieck
50	MZ-Finthen	Römerquelle	MZ-Hechtsheim	Bürgerhaus
51	MZ-Finthen	Poststraße	MZ-Lerchenberg	Hindemithstraße
52	MZ-Bretzenheim	Bahnstraße	MZ-Hechtsheim	Am Schinnergraben
53	MZ-Lerchenberg	Hindemithstraße	MZ-Hechtsheim	Bürgerhaus
54	Klein-Winternheim	Bahnhof	Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz
55	Klein-Winternheim	Bahnhof	Bischofsheim	Treburer Straße
56	Wackernheim	Rathausplatz	Ginsheim	Friedrich-Ebert-Platz
			Kastel	Ernst-Galonske-Straße
57	MZ-Bretzenheim	Gutenberg-Center	Kastel	Krautgärten
59	MZ-Neustadt	Zollhafen	MZ-Bretzenheim	Hochschule Mainz
60	MZ-Mombach	Am Polygon	Ginsheim	Neckarstraße
			MZ-Weisenau	Chana-Khan-Straße
61	MZ-Mombach	Waldfriedhof	MZ-Laubenheim	Riedweg
			MZ-Laubenheim	Hans-Zöller-Straße
62	MZ-Gonsenheim	Wildpark	MZ-Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße
63	MZ-Mombach	Am Lemmchen	MZ-Laubenheim	Rüsselsheimer Allee
64	MZ-Neustadt	Wallaustraße	MZ-Hechtsheim	Messe
65	MZ-Hartenberg	Ketteler-Kolleg	MZ-Weisenau	Paul-Gerhardt-Weg
			MZ-Hechtsheim	Frankenhöhe
66	MZ-Altstadt	Brückenplatz	Nieder-Olm	Schulzentrum
67	MZ-Neustadt	Hauptbahnhof	Zornheim	Hahnheimer Straße
68	Budenheim	Bahnhof	Hochheim	Altenwohnheim
70	MZ-Marienborn	Bahnhof	MZ-Neustadt	Straßenbahnamt
71	MZ-Finthen	Poststraße	MZ-Gonsenheim	Karlsbader Straße
75 [4]	*MZ*	*Hauptbahnhof*	*Stadecken*	*Ehrensäule*
76	MZ-Finthen	Römerquelle	MZ-Oberstadt	Landwehrweg

1) Der Leistungsumfang der Direktvergabe für die Gemeinschaftslinien 6, 9, 28, 45 und 47 erstreckt sich auf die Stadtgrenze in Höhe der Theodor-Heuss-Brücke. Für die Direktvergabe dieser Linien besteht eine Erklärung, dass dies in wechselseitigem Einvernehmen erfolgt.

2) Die Linie 45 wird erst nach Öffnung BAB643 Auffahrt Mombach wieder in Betrieb gehen. Bis dahin werden die Fahrten in Mainz-Gonsenheim zwischen den Hal-testellen An der Krimm und Wilhelm-Raabe-Straße durch die Linie 62 ersetzt.

3) Die Linie 47 verkehrt bis zur Öffnung der BAB643 Auffahrt Mainz-Mombach in Richtung Wiesbaden über die Auffahrt Mainz-Gonsenheim, ggf. verkürzt bis Wiesbaden/Friedrich-Bergius-Straße mit Anschluss an das dortige ESWE-Liniennetz.

4) Die derzeitige Linie 75 wird gemäß dem ÖPNV-Konzept des Landes ab 2022 voraussichtlich durch zusätzliche Fahrten in Ergänzung der heutigen Linie 650 ersetzt.

Tabelle 24: Linienbündel

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Es sei angemerkt, dass neben diesen Linienfahrten auch einzelne Fahrten im Schülerverkehr auf abweichenden Routen verkehren. Linienwege und/oder Fahrtenhäufigkeit können dabei nach Bedarf kurzfristig variieren, sodass eine Darstellung nicht möglich bzw. zweckmäßig ist. Gleichwohl sollen diese Verkehre in das Bündel des Stadtverkehrs Mainz integriert werden.

5.5.2 Regionale Hauptlinien Rheinland-Pfalz Süd

Das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN sieht nach der wettbewerblichen Vergabe ab dem Jahr 2022 zwei regionale Hauptlinien vor, die die bisher vom ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd beauftragten Regiobus-Verbindungen fortsetzen. Die Nummerierung des Astes Alzey – Undenheim – Mainz bleibt unverändert bei 660, die derzeitige Linie 650 Sprendlingen – Stadecken-Elsheim – Mainz soll dann unter der Liniennummer 630 verkehren und mit einer weiteren Hauptlinie 640 (beginnend ab Ingelheim über Schwabenheim) ab Stadecken auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Dies würde mittelfristig die Linie 75 ablösen.

Die künftigen Regionalen Hauptlinien werden vom ZSPNV Rheinland-Pfalz Süd bestellt bzw. künftig vergeben und von diesem auch finanziert. Auch hier ist jeweils eine Zuordnung zu einem noch zu festzulegenden Linienbündel im Gebiet des ZRNN vorzunehmen. Da die Aufgabenträgerschaft seitens der Stadt Mainz an den ZSPNV übertragen wurde, kann diese Zuordnung im Benehmen mit der Stadt Mainz erfolgen.

5.5.3 Stadt-Umland-Verkehre

Die derzeitigen Überlegungen zur Neuordnung der regionalen Busverkehre für den Landkreis Mainz-Bingen betreffen die Stadt Mainz hinsichtlich der ein- und ausbrechenden Verkehre. Wie in Kapitel 3.1.9.1 dargestellt, stehen folgende Linien in der Diskussion

- Linie 54 in Verlängerung von Lerchenberg nach Ober-Olm/Klein-Winternheim
- Linie 55 in Verlängerung von Lerchenberg nach Klein-Winterheim
- Linie 56 in Verlängerung Finthen/Wackernheim nach Nieder-Ingelheim und Ingelheim/Bhf.
- Linie 66 In Verlängerung Ebersheim nach Nieder-Olm Bahnhof und Schulzentrum
- Linie 66/67 in Verlängerung Ebersheim nach Zornheim

Da der außerhalb der Stadtgrenzen liegende Anteil am Linienweg deutlich untergeordnet und eine enge verkehrliche Verflechtung zum übrigen Stadtverkehr gegeben ist, sollen diese Verkehre dem Bündel „Stadtverkehr Mainz“ (vgl. Kap. 5.5.1) zugeordnet werden.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

5.5.4 Lokale Hauptlinien und Lokale Linien „Jedermannverkehr“ im ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN/Landkreis Mainz-Bingen

Wie eingangs dargestellt, werden neben den bereits aufgeführten Relationen verschiedene Verknüpfungen der Umlandgemeinden mit der Stadt Mainz durch die folgenden Regionallinien 620 (Ingelheim – Mainz), 652 (Ober-Olm/Klein-Winternheim – Mainz) und – mit einigen wenigen Fahrten im Schülerverkehr- 657 (Sprendlingen – Lerchenberg – Nieder-Olm) hergestellt. Auch hierfür gibt es im ÖPNV-Konzept für das Gebiet des ZRNN Überlegungen für die künftige Bedienungsstruktur.

Die stündliche Hauptlinie 620 im Korridor Ingelheim – Heidesheim – Budenheim – Mainz bleibt in ihrer Grundstruktur unverändert, soll aber durch ergänzende Fahrten ab Budenheim/Waldschwimmbad auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden.

Für den Korridor aus südwestlicher Richtung stehen folgende Linien in Diskussion, die sich auf Mainzer Stadtgebiet zu einem verdichteten Takt (montags bis freitags tagsüber durchgängig 15 Minuten) ergänzen sollen.

- Linie 650 Undenheim – Selzen – Nieder-Olm – Klein-Winternheim – Mainz
- Linie 653 Nieder-Olm – Essenheim – Ober-Olm – Klein-Winternheim – Mainz

Wenngleich die genannten Linien im Wesentlichen bereits heute bediente Korridore und Relationen abdecken, stellen sie jedoch keine Durchmesserlinien dar (Endpunkt Mainzer Hauptbahnhof). Insofern ist das Verhältnis der Betriebsleistungen zwischen der Stadt und dem Landkreis vergleichsweise ausgewogen. Auch hier ist wieder darauf hinzuweisen, dass zu gegebener Zeit Linienbündel im Landkreis gebildet werden. Die sachgerechte Zuordnung dieser Linienhängt dann wesentlich vom räumlichen und funktionalen Zuschnitt der einzelnen Bündel ab.

Speziell zu betrachten ist die Überlegung des ÖPNV-Konzepts, die eine Buslinie im Korridor Ingelheim – Gonsenheim – Bretzenheim – Hechtsheim/Mühldreieck – Harxheim – Bodenheim beinhaltet, da eine solche Tangentiallinie in Kombination mit der Linie 47 weitere städtische Verkehrserschließungsfunktionen übernehmen könnte.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

6 Finanzierung und Betriebswirtschaft

6.1 Betriebswirtschaftliche Kalkulation

Sofern eine Direktvergabe durchgeführt wird, soll die Umsetzung des Ziellinniennetzes 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 grundsätzlich unverändert bleiben, eine ggf. erforderliche Dynamisierung in Abhängigkeit der Entwicklung von Lohn- und Betriebskosten sollte jedoch stetig geprüft werden. 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.

Angesichts 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 Fahrgastnachtfrage 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 bestellt. 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 Abs. 1 VO 1370/2007 vorliegt. Darüber hinaus erhält die MVG:

- Erstattungen von Fahrgeldausfällen nach § 145 Abs. 2 SGB IX,

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- Ausgleichsleistungen gemäß dem Landesgesetz über den Ausgleich von Preisermäßigungen bei der Beförderung von Personen mit Zeitfahrausweisen des Ausbildungsverkehrs 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 Kreisen 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 und der Erweiterung der Abstellanlage in der Bonifaziusstraße (+ ca.500 Fahrradparkplätze) wird sich die Anzahl der Abstellanlagen am des Mainzer Hauptbahnhofs auf insgesamt rund 1.600 erhöhen. Weitere Stellen sind derzeit gemeinsam mit der DB in Diskussion, zum Beispiel am Hauptbahnhof Süd. Ebenso sind an der Haltestelle „Bahnhof Römisches Theater“, welche auch eine hohe Umstiegsfunktion besitzt, zusätzliche Abstellanlangen in Planung (Fahrradbügel und Fahrradboxen). Darüber hinaus erstellt die Verwaltung ein Konzept zur Verortung weiterer Fahrradbügel im Mainzer Stadtraum, dessen Umsetzung nach der erforderlichen Leitungskoordinierung 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 Erreichbarkeit der Haltestelle bzw. der Fahrzeuge sowie das Vorhandensein funktionstüchtiger Aufzüge, kommt demnach auch Nutzern/-innen des Radverkehrs zugute.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

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 Mühldreieck“ 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 „M³ - 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. Carsharing wertet darüber hinaus Alternativen zum motorisierten Individualverkehr auf. Der Umweltverbund wird dadurch gestärkt und der Verzicht auf ein eigenes Auto ermöglicht. Deshalb sollten aus Aufgabenträgersicht die Fortentwicklung und stetige Verbesserung des Carsharing-Angebotes in Mainz weiterverfolgt werden. Carsharing

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

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 („Ziellinniennetz“) 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:

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- 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.
  - Verbindung zwischen Frankenhöhe und Ortskern Hechtsheim
  - Ortslage Finthen in den Bereichen Katzenberg und Römerquelle Richtung Ortsmitte (insbesondere zu SVZ/am Wochenende)
  - Erschließung des südlichen Teils von Marienborn
  - Innerörtliche Erschließung von großen Stadtteilen, zum Beispiel Gonsenheim, Bretzenheim
  - Verbindung Laubenheim-West (Hanglage) mit Laubenheim Marktplatz bzw. Bahnhof
- Gewerbegebiete:
  - Hechtsheimer Gewerbegebiet und Messe in Tagesrandzeiten
  - Industriegebiet Mombach / Ingelheimer Aue
- tangentiale Verbindungen:
  - Marienborn – Hechtsheim – Laubenheim
  - Gonsenheim Ortsmitte – Drais – Lerchenberg

Ein Workshop zur genaueren Festlegung von Verkehrsrelationen und die Handhabung der Anforderungen von Verkehrsleistungen werden für das erste Halbjahr 2019 anvisiert.

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).

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

7.2 Sonderthema Luftreinhaltung/Klimaschutz

Der im Rahmen des Förderprogramms als „Sofortprogramm saubere Luft 2017-2020“ aufgesetzte Masterplan „M³ - Green City Mainz" baut auf den Grundstrategien und Maßnahmen der unter 1.1.2 genannten Fachpläne auf. In fünf Handlungsfeldern bzw. Themenschwerpunkten (siehe Abbildung 49) wurden Maßnahmen erarbeitet, gebündelt und anschließend in Form von Steckbriefen konkretisiert.

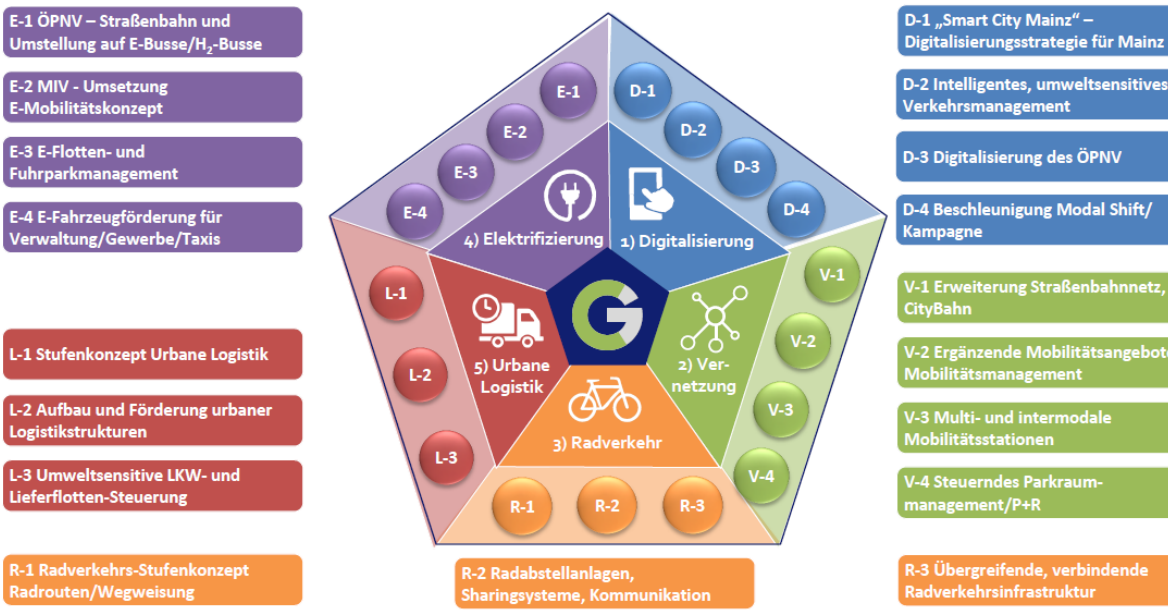


Abbildung 49: Handlungsfelder und Maßnahmenbündel im Projekt „M³ - Green City Mainz“

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 Nahverkehrsplans 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.

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Handlungsfeld Elektrifizierung

Förderzusage:

- Nachrüstung von Dieselbussen (abgeschlossen voraussichtlich Q1/2019)
- Ersatzbeschaffung 23 moderner Dieselbusse 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 niedrigschwelligen, 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 (bereits bewilligte Förderanträge werden kenntlich gemacht, Stand Dezember 2018):

- Automatisiertes Fahren Straßenbahnbetriebshof
- Automatisiertes Fahren Römerquelle und Schinnergraben
- Beschaffung und Einsatz autonomer Elektro-Kleinbussen (Zusage)
- Digitalisierung des Betriebshofs und betrieblicher Abläufe (Förderbescheid liegt vor)
- Mobile Plattform für das Fahrpersonal (Zusage)
- Mobile Fahrscheinautomaten und Bordrechner für Straßenbahnen (Zusage)
- Ertüchtigung und Aufrüstung der Leitstelle 3.0 (Zusage)

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 Lö-

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

sungen 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, NO2-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 (Zusage, Bescheid liegt noch nicht vor)
- Verstärkung kommunales/betriebliches Mobilitätsmanagement
- Ersatzbeschaffung Dieselbusse (Förderbescheid liegt vor)
- Nachrüstung Abgasnachbehandlungssystem (Förderbescheid liegt vor)

On-demand-Verkehre

Das Pilotprojekt „Ride-On-demand-Verkehr“ steht dabei mit dem in diesem Nahverkehrsplan erarbeiteten „Ziellinniennetz“ (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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

könnte beispielsweise in Form linien- und zeitunabhängiger Ergänzungsverkehre (z.B. 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 „Potenzialuntersuchung 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 „M³ - 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

- Radverkehrsstrategie (Konzeption „BYPAD Audit“)
- Interkommunale Vernetzung Radverkehr mit Umland und Wiesbaden – hier: Radschnellverbindung
- Bau/Ausweisung Radschnellverbindungen/Pendler-Radroute

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

8 Anhang

8.1 Anhang 1: Einzellinienpläne Ziellinniennetz HVZ/NVZ

Den Abbildungen sind der Linienverlauf 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

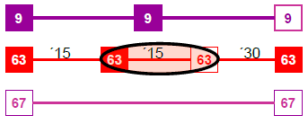
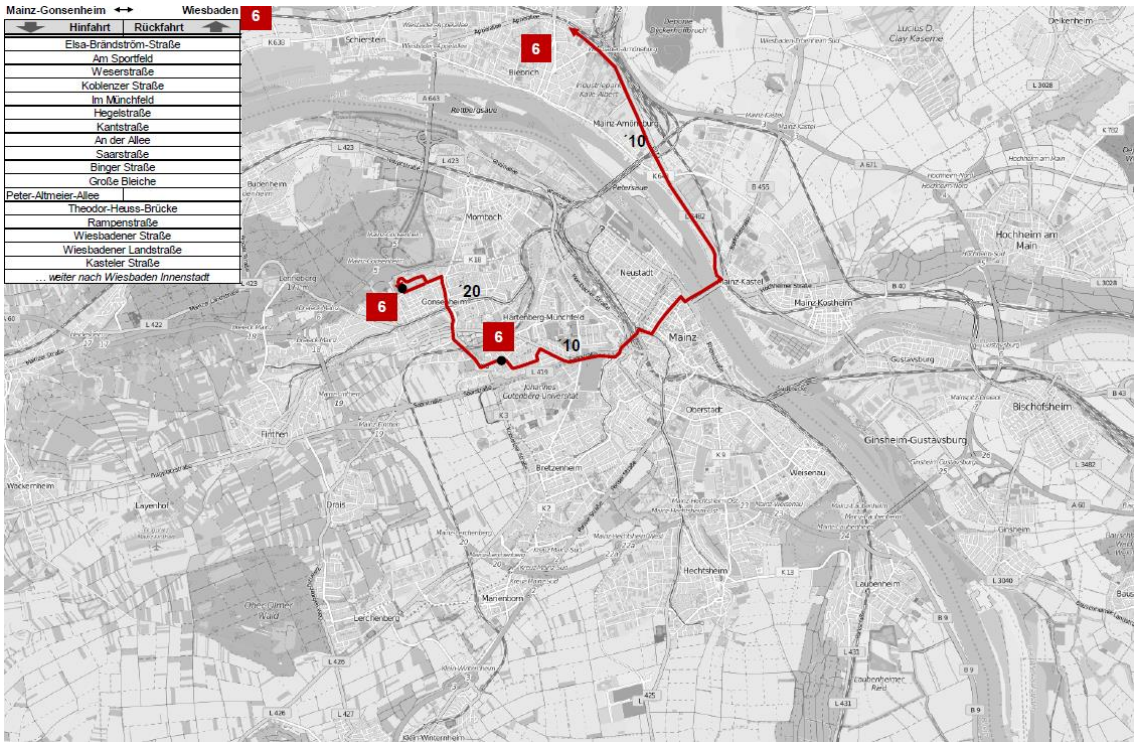


Abbildung 50: Legende Einzellinien HVZ-NVZ-Netz

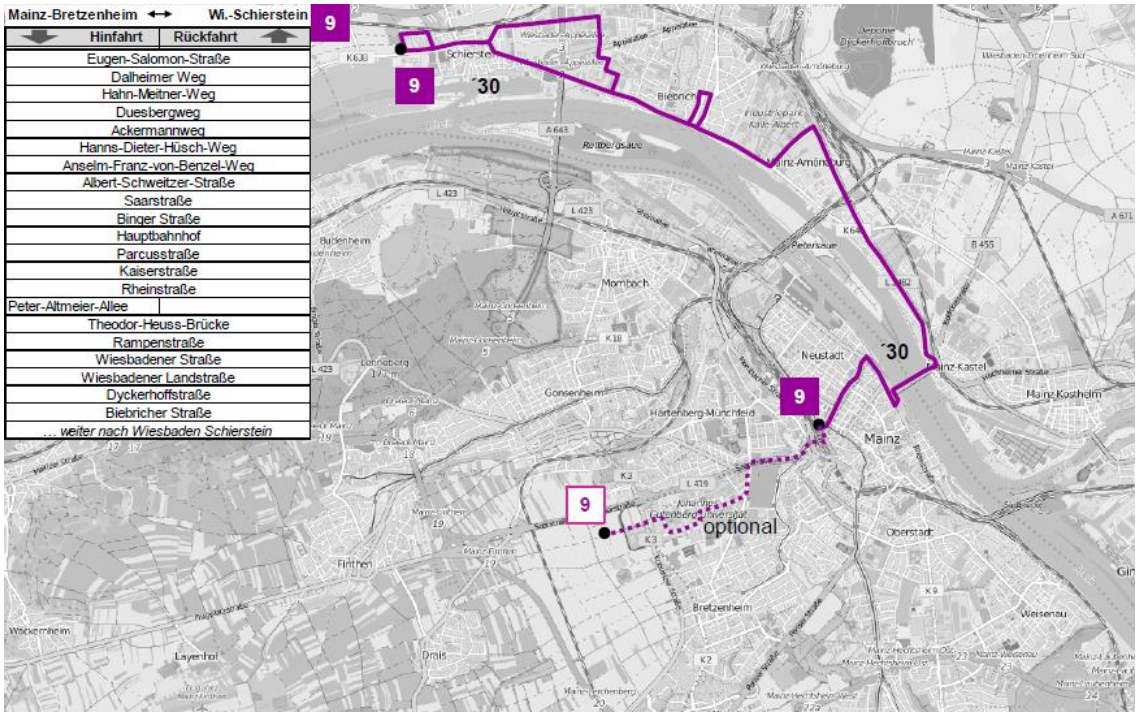


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 51: HVZ-NVZ-Netz Linie 6

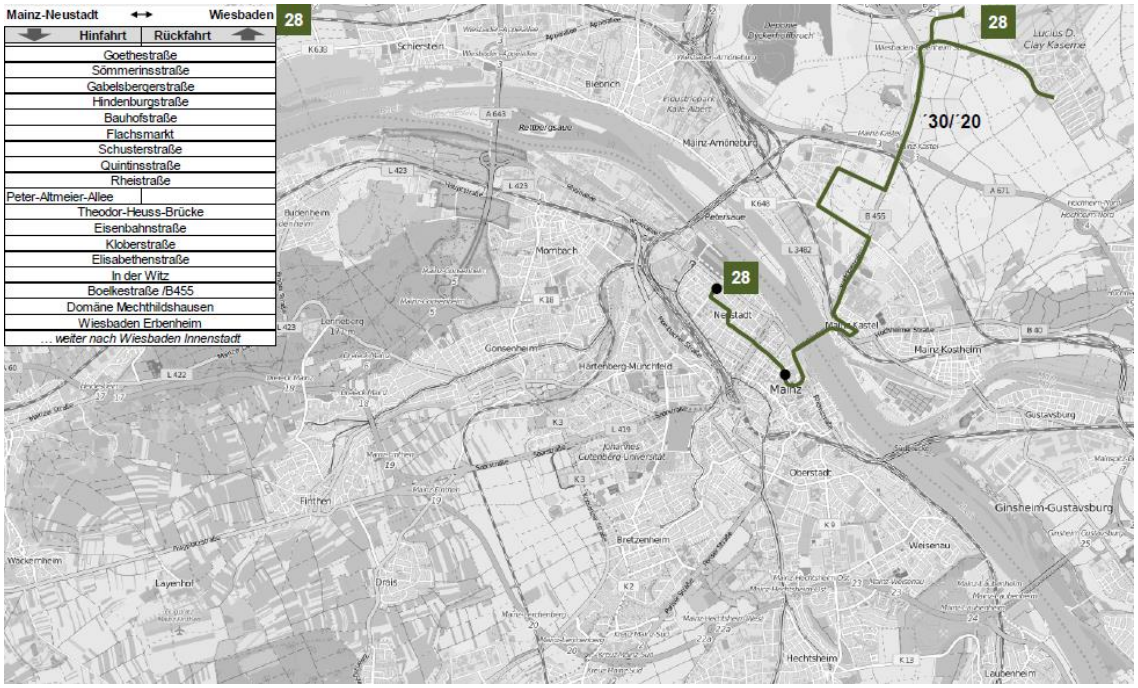
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 52: HVZ-NVZ-Netz Linie 9

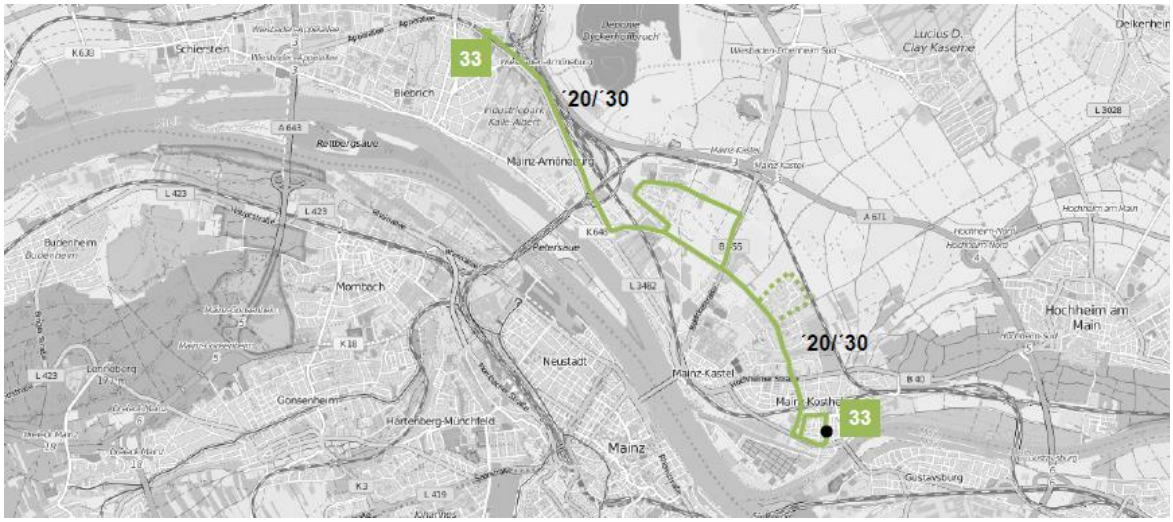


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 53: HVZ-NVZ-Netz Linie 28

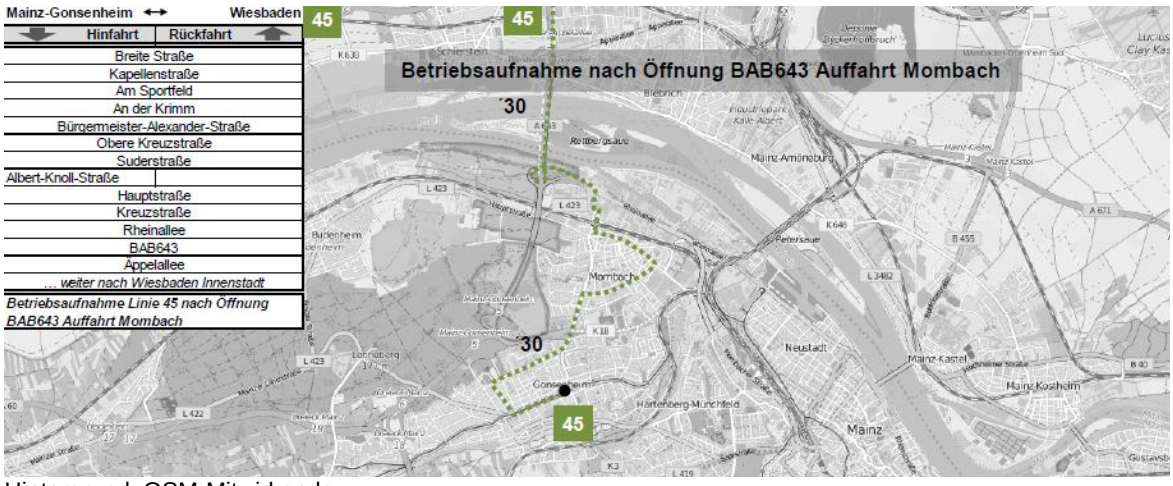
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 54: HVZ-NVZ-Netz Linie 33

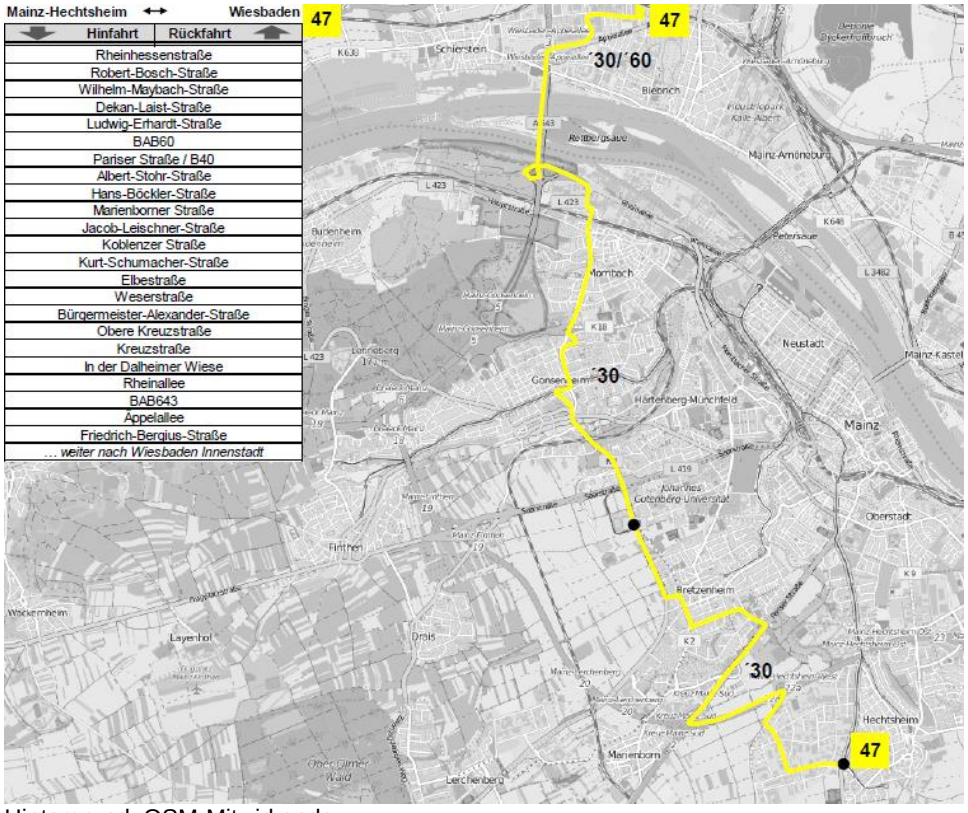


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 55: HVZ-NVZ-Netz Linie 45

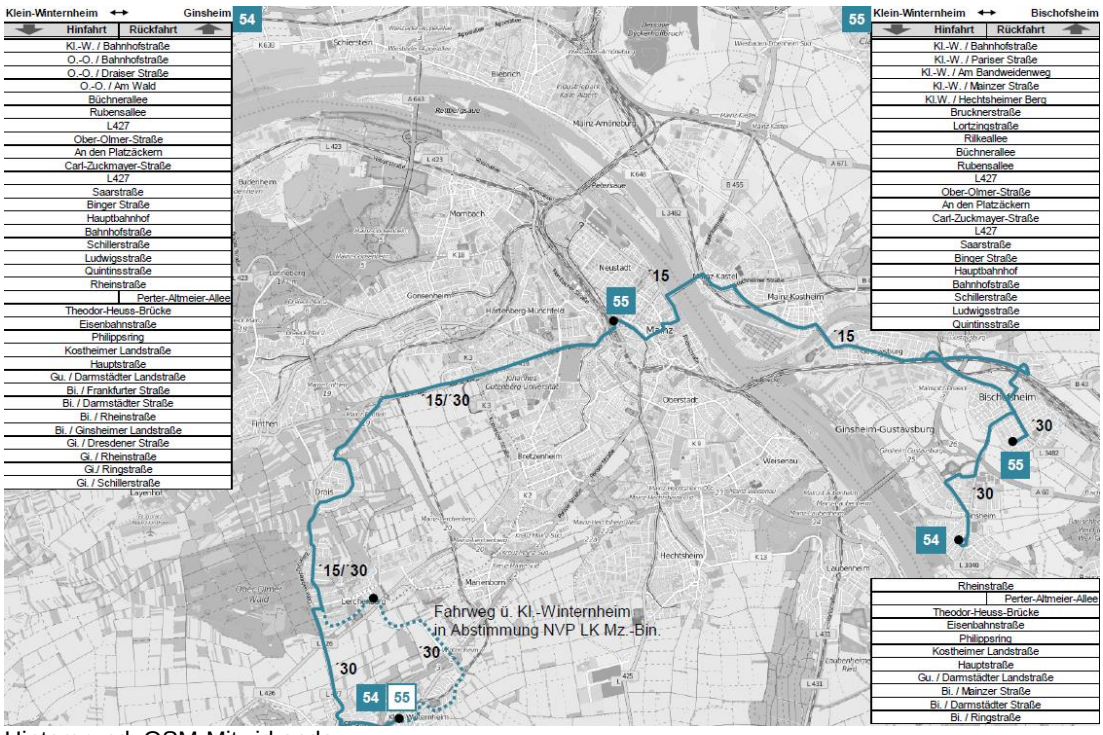
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



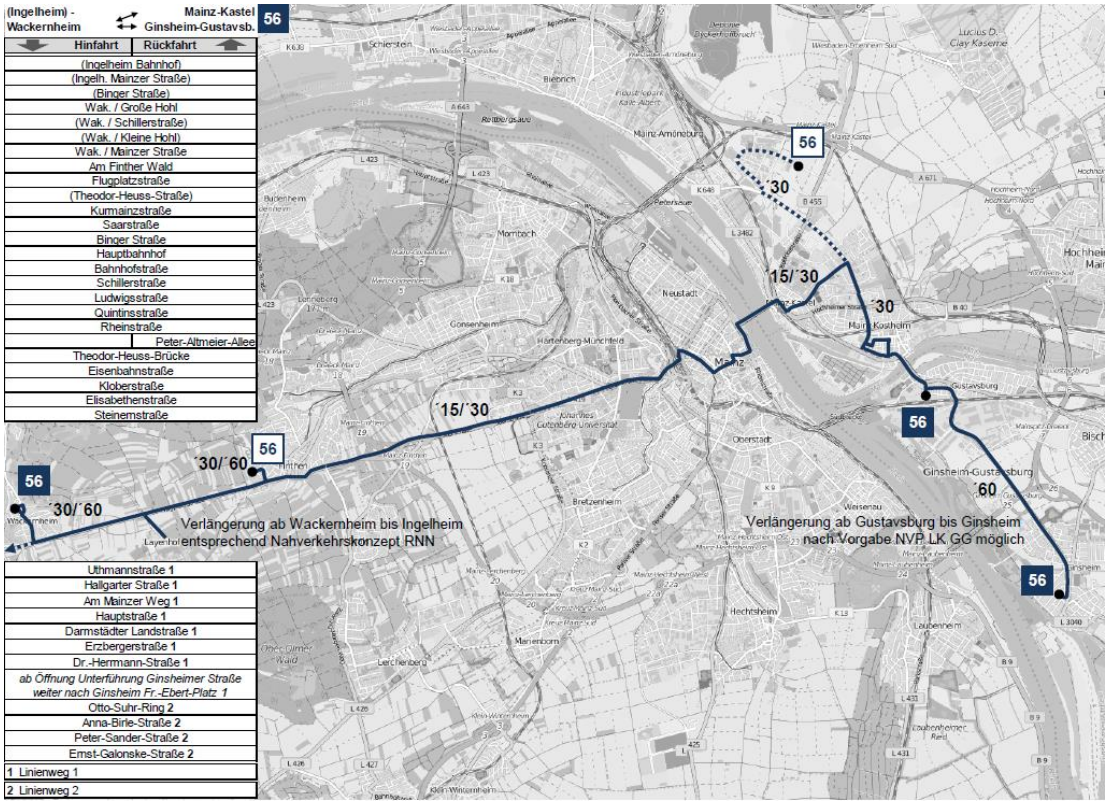
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 56: HVZ-NVZ-Netz Linie 47



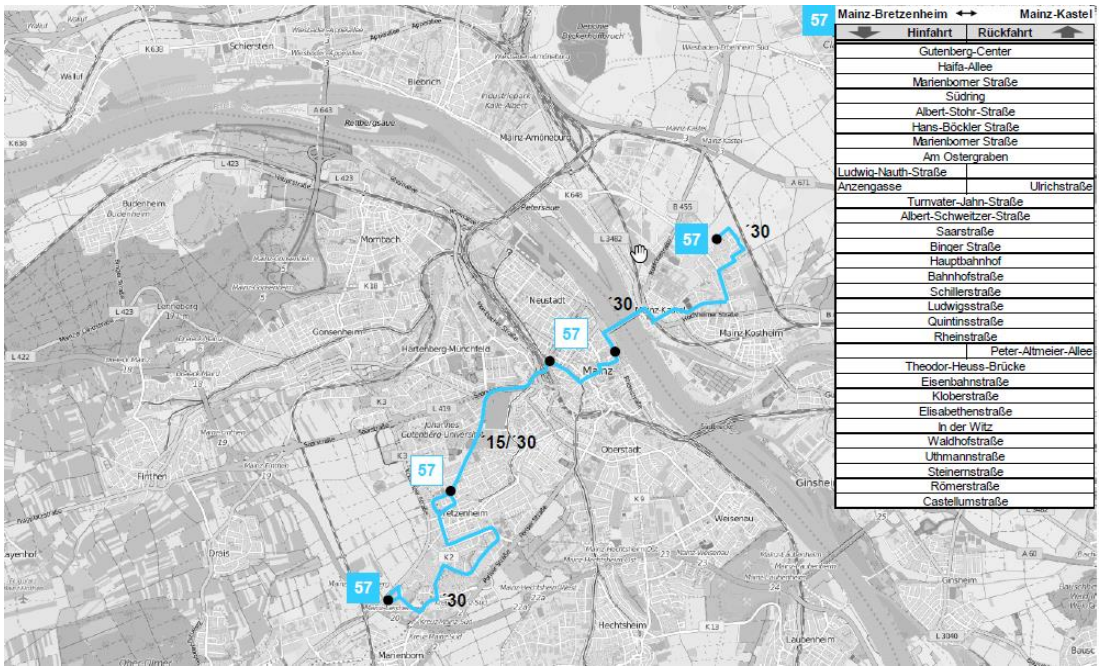
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 57: HVZ-NVZ-Netz Linien 54/55



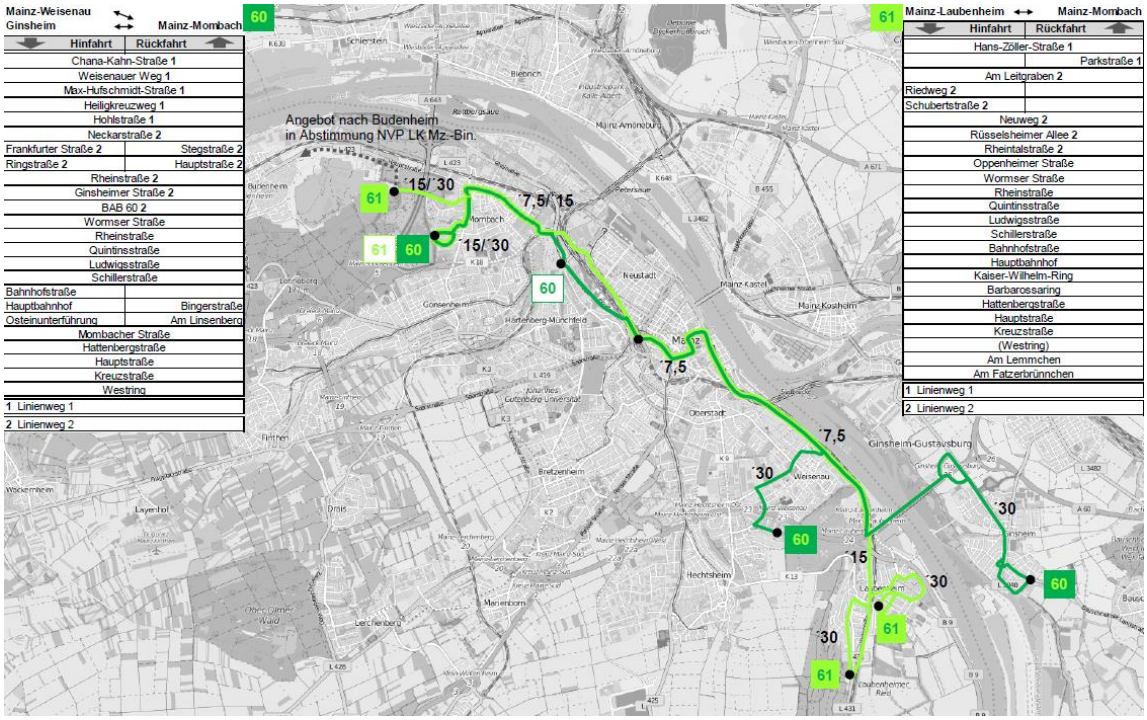
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 58: HVZ-NVZ-Netz Linie 56



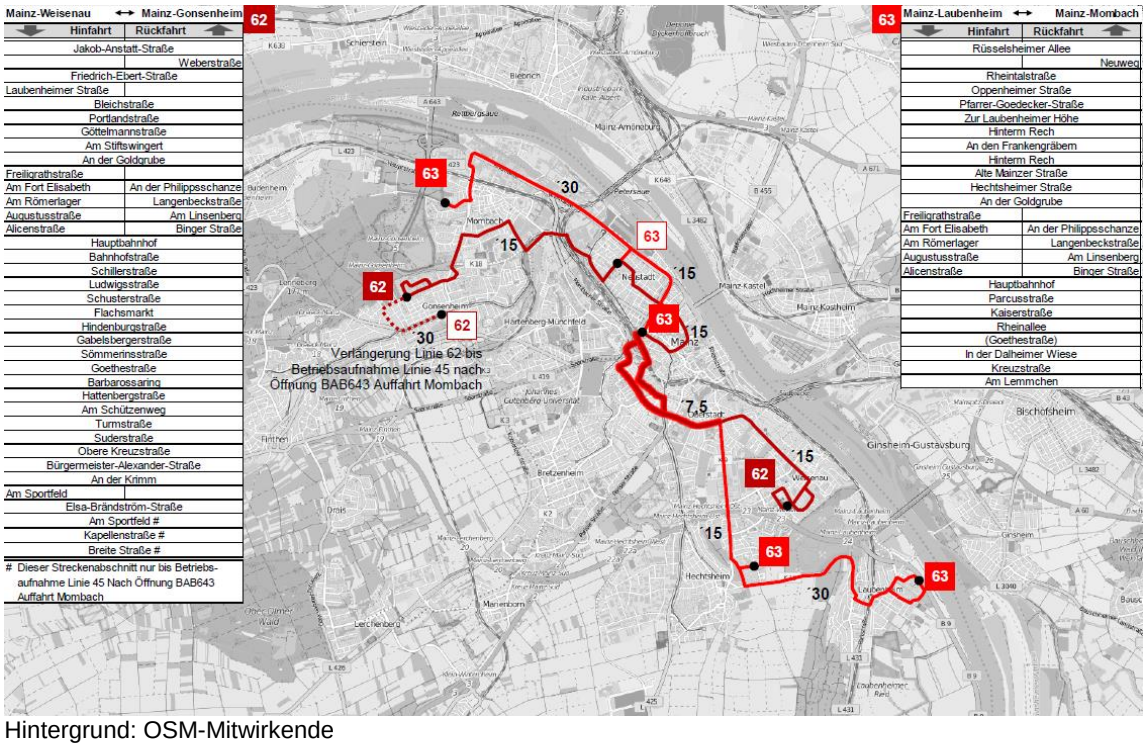
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 59: HVZ-NVZ-Netz Linie 57



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

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

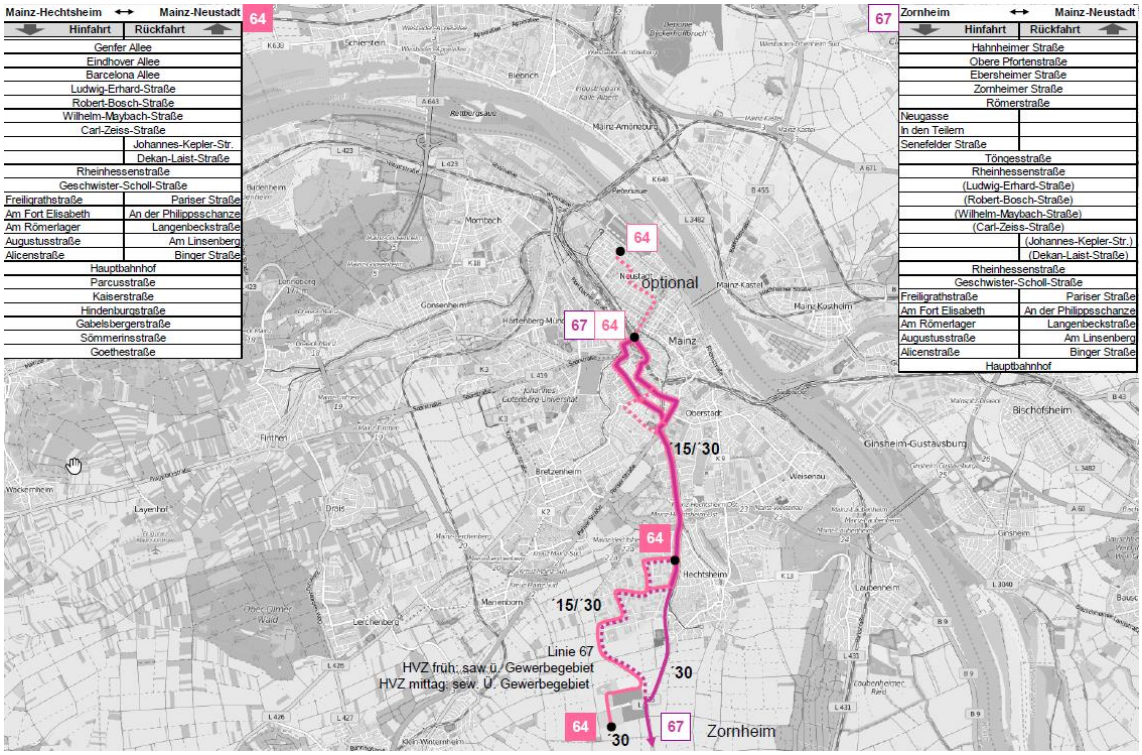


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 61: HVZ-NVZ-Netz Linien 62/63

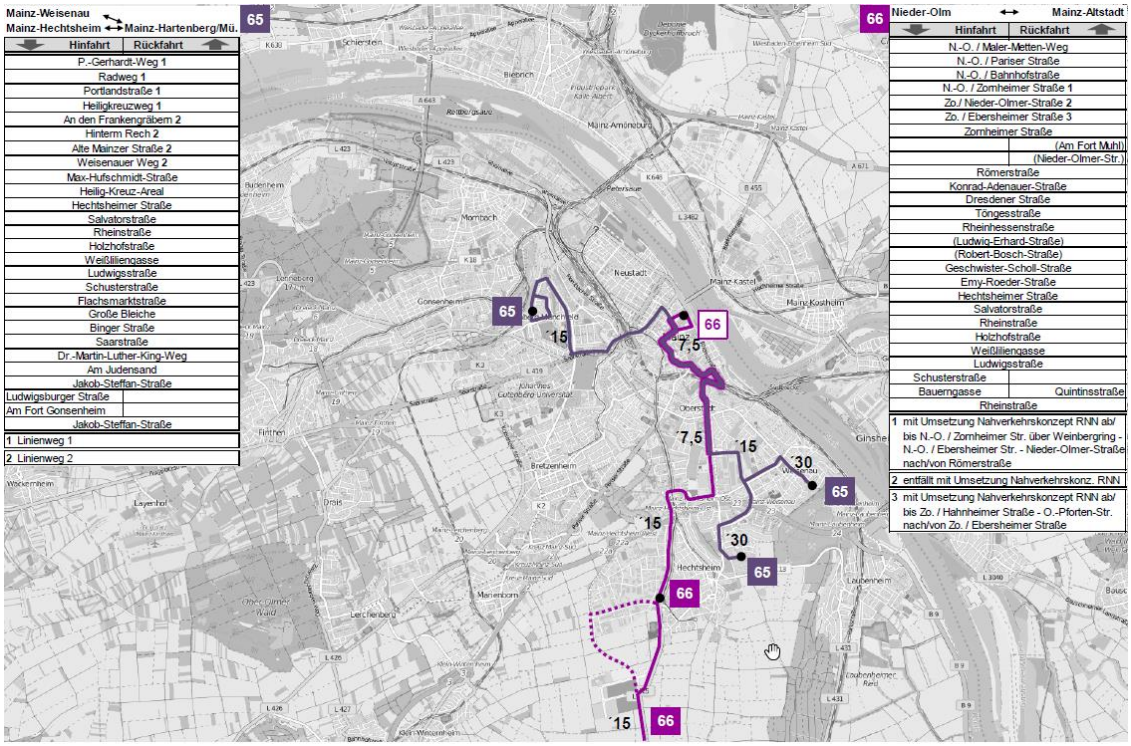
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 62: HVZ-NVZ-Netz Linien 64/67

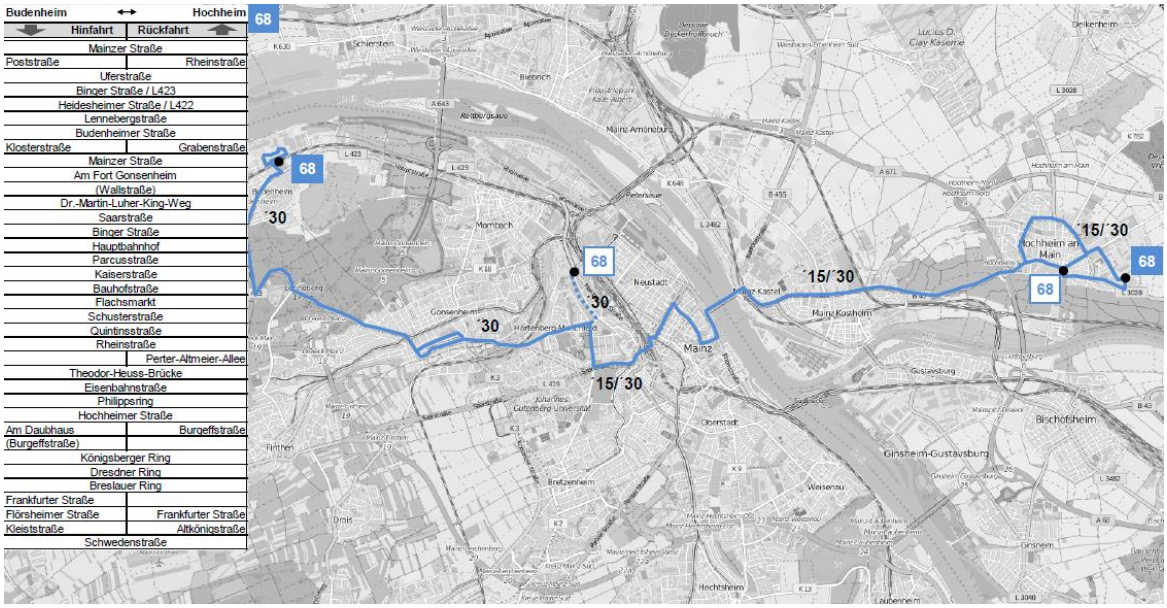


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 63: HVZ-NVZ-Netz Linie 65/66

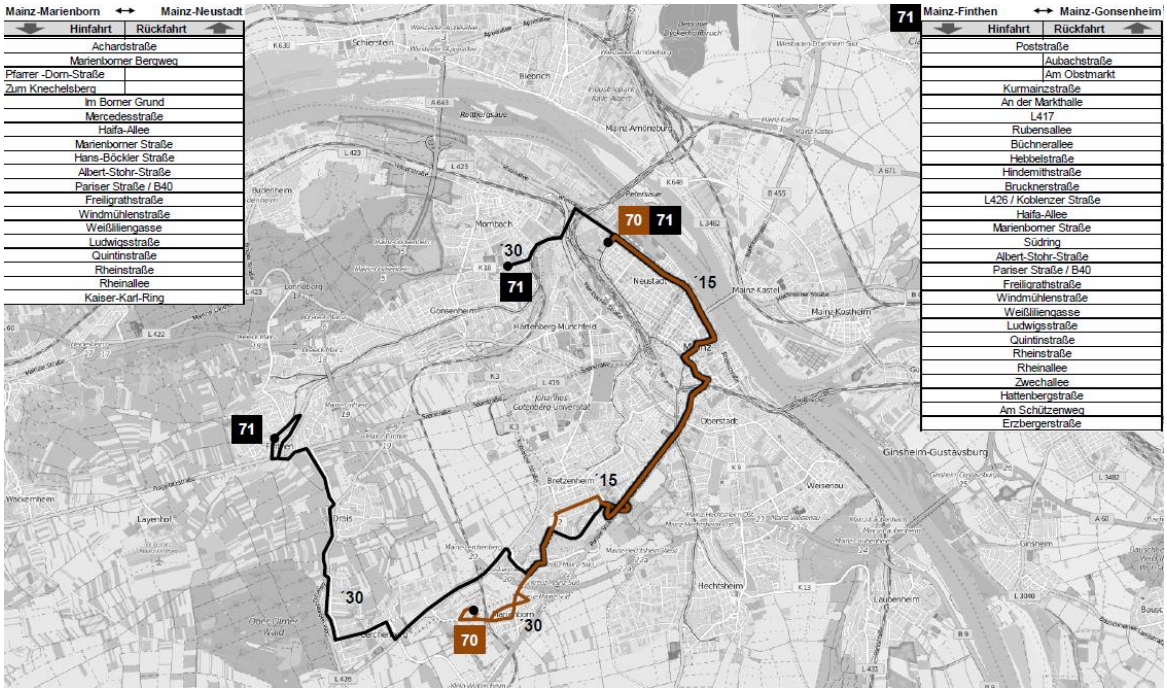
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 64: HVZ-NVZ-Netz Linie 68



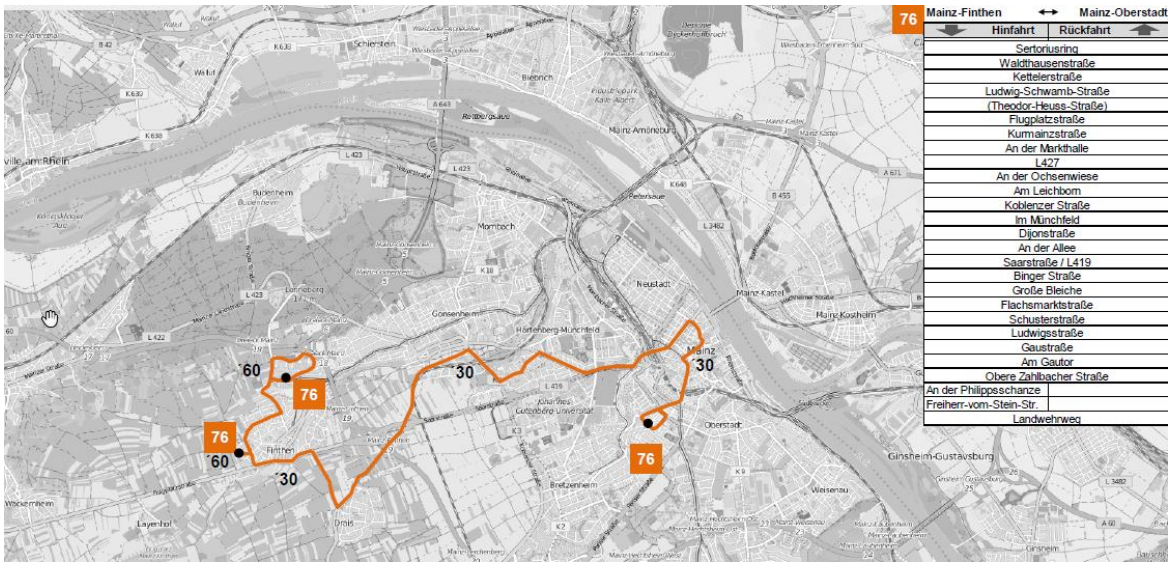
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 65: HVZ-NVZ-Netz Linien 70/71



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 66: HVZ-NVZ-Netz Linie 75



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 67: HVZ-NVZ-Netz Linie 76

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

8.2 Anhang 2: Einzellinienpläne Ziellinniennetz 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

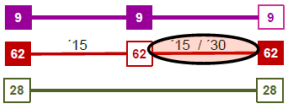
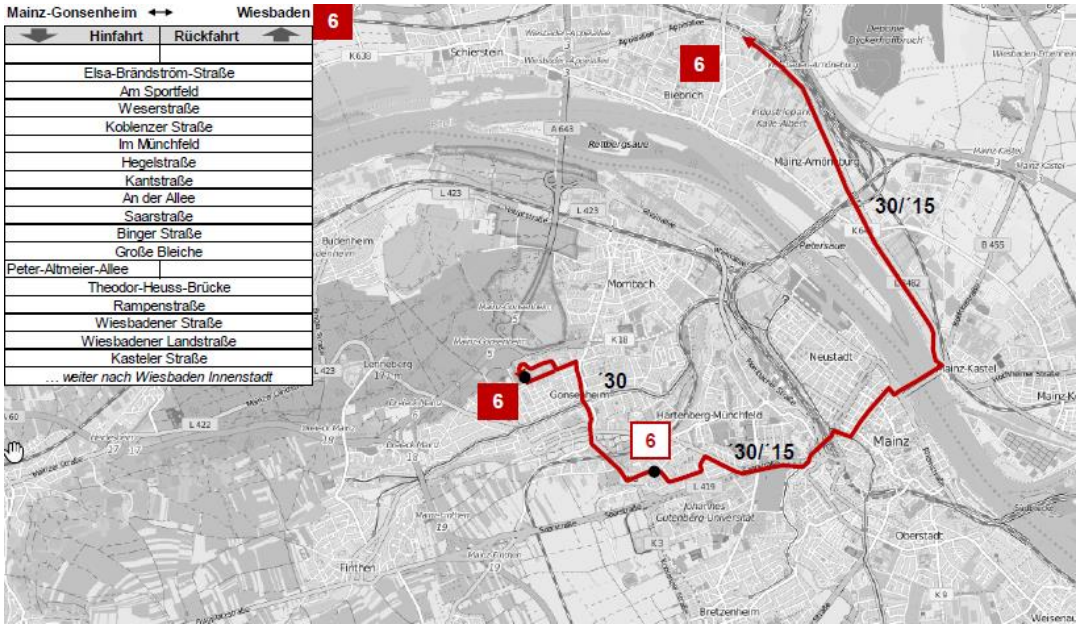
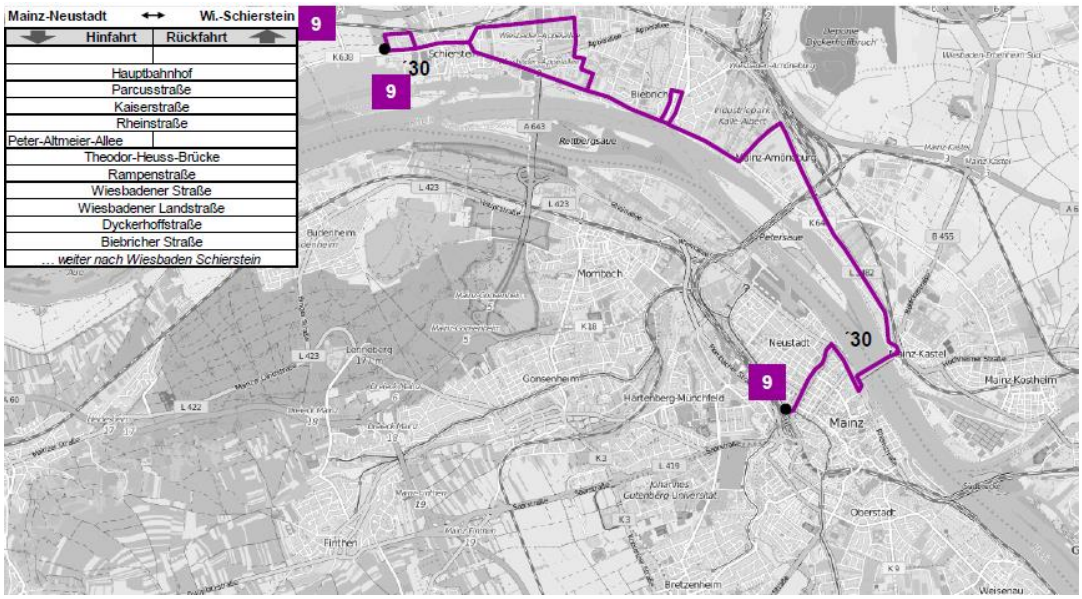


Abbildung 68: Legende Einzellinien SVZ-Netz



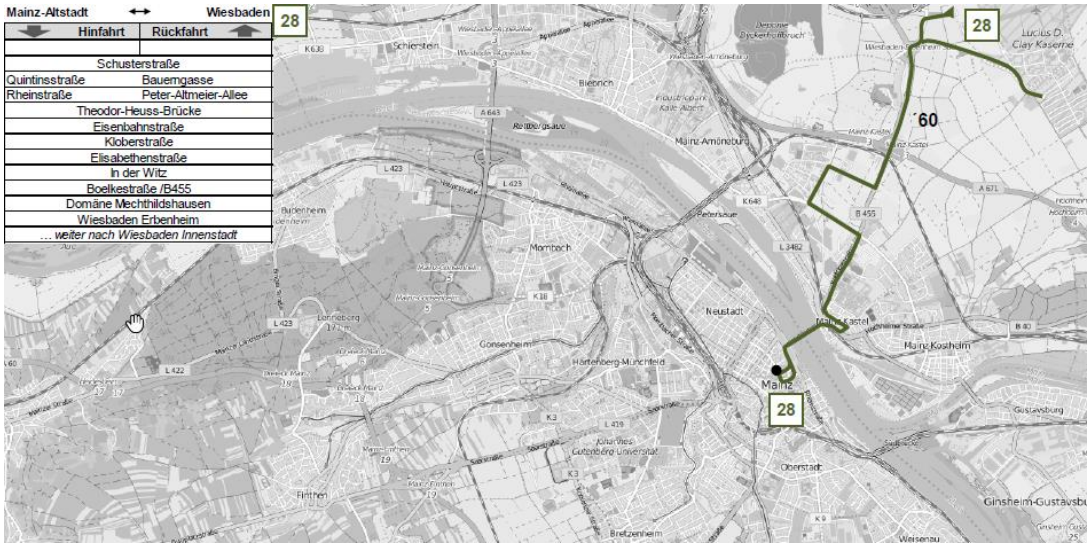
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 69: SVZ-Netz Linie 6



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 70: SVZ -Netz Linie 9

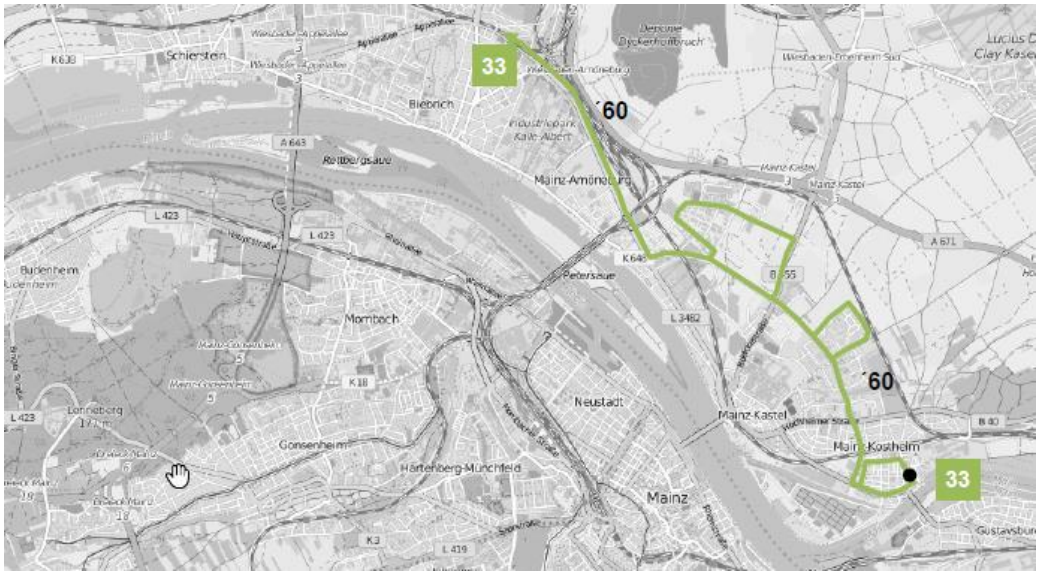


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 71: SVZ -Netz Linie 28

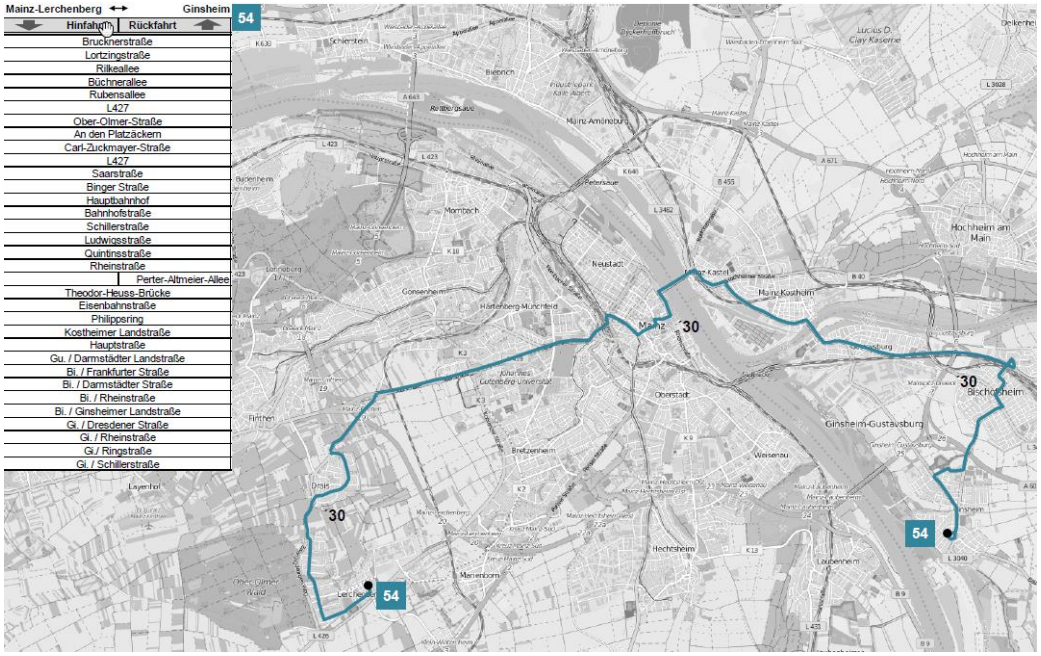
© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



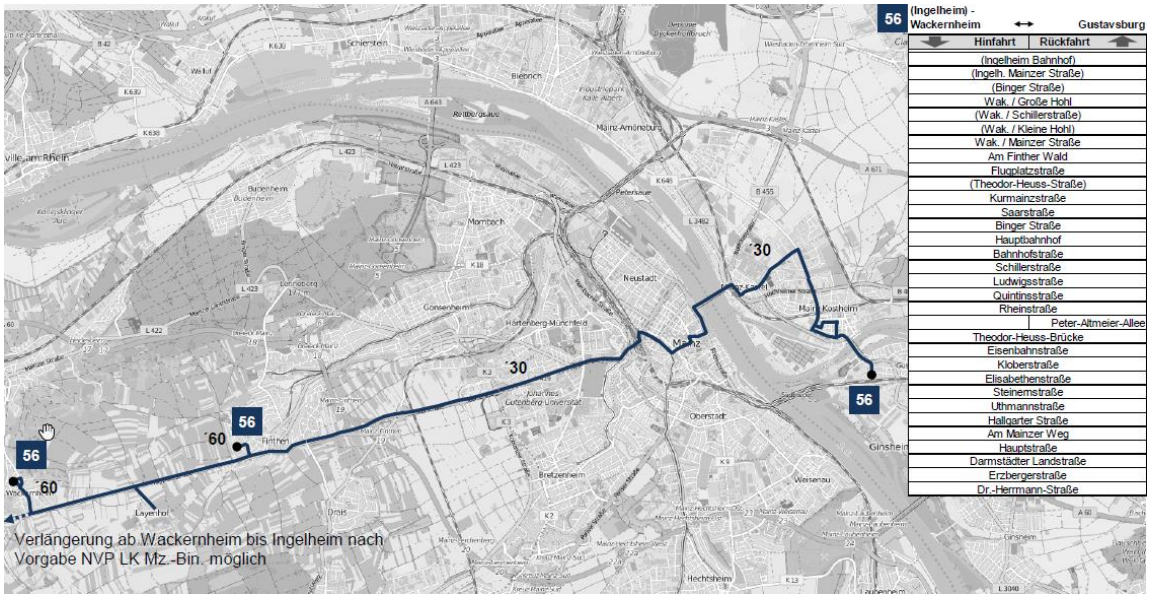
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 72: SVZ -Netz Linie 33



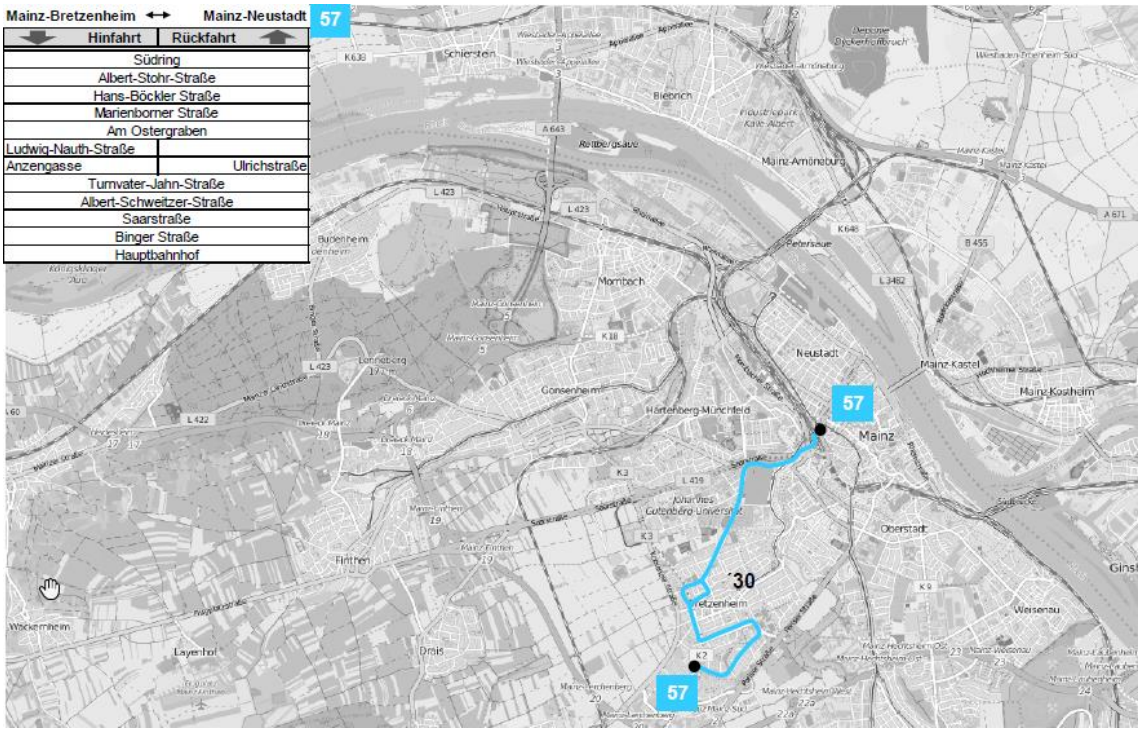
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 73: SVZ -Netz Linien 54



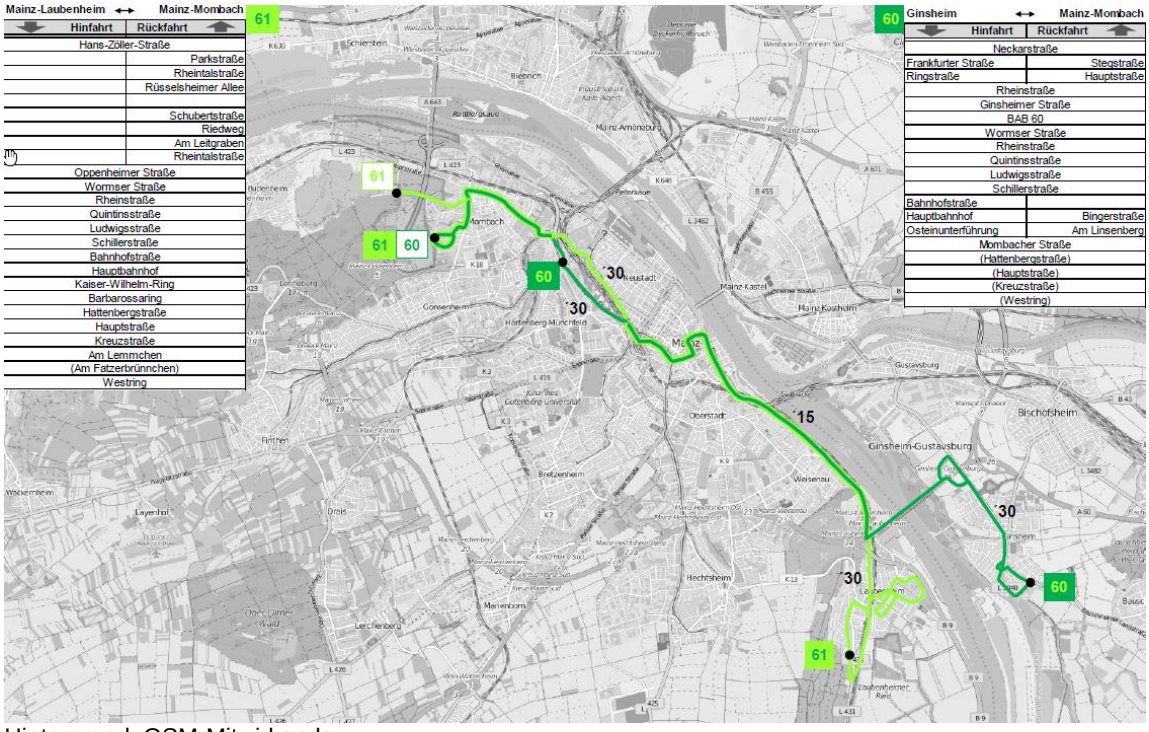
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 74: SVZ -Netz Linie 56



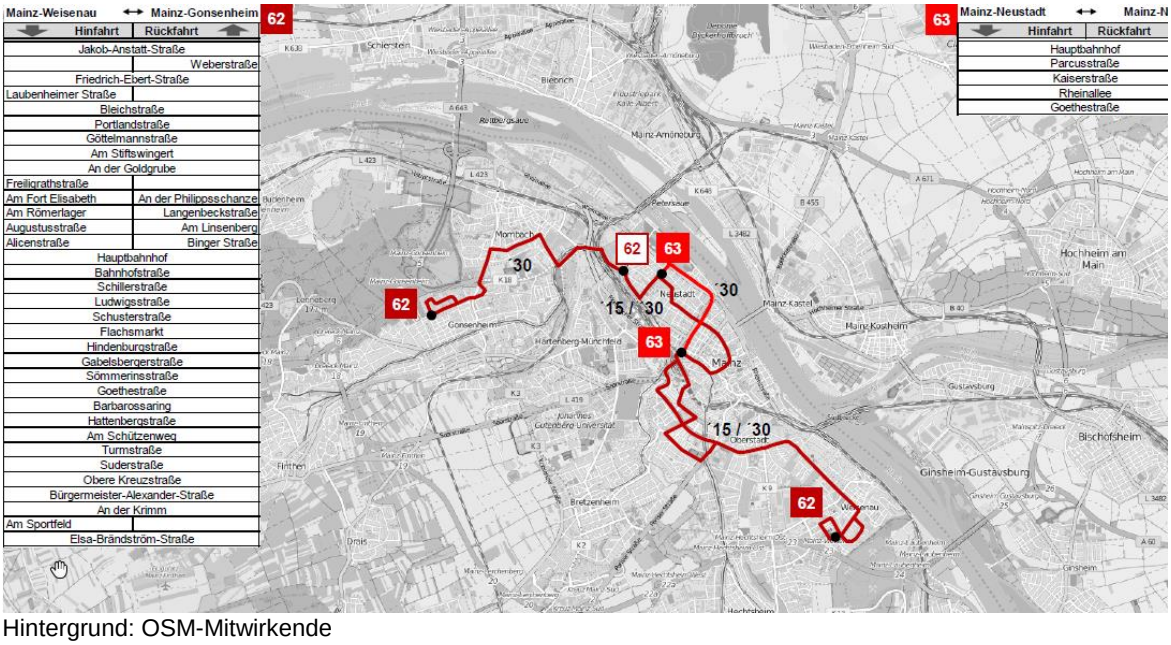
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 75: SVZ -Netz Linie 57



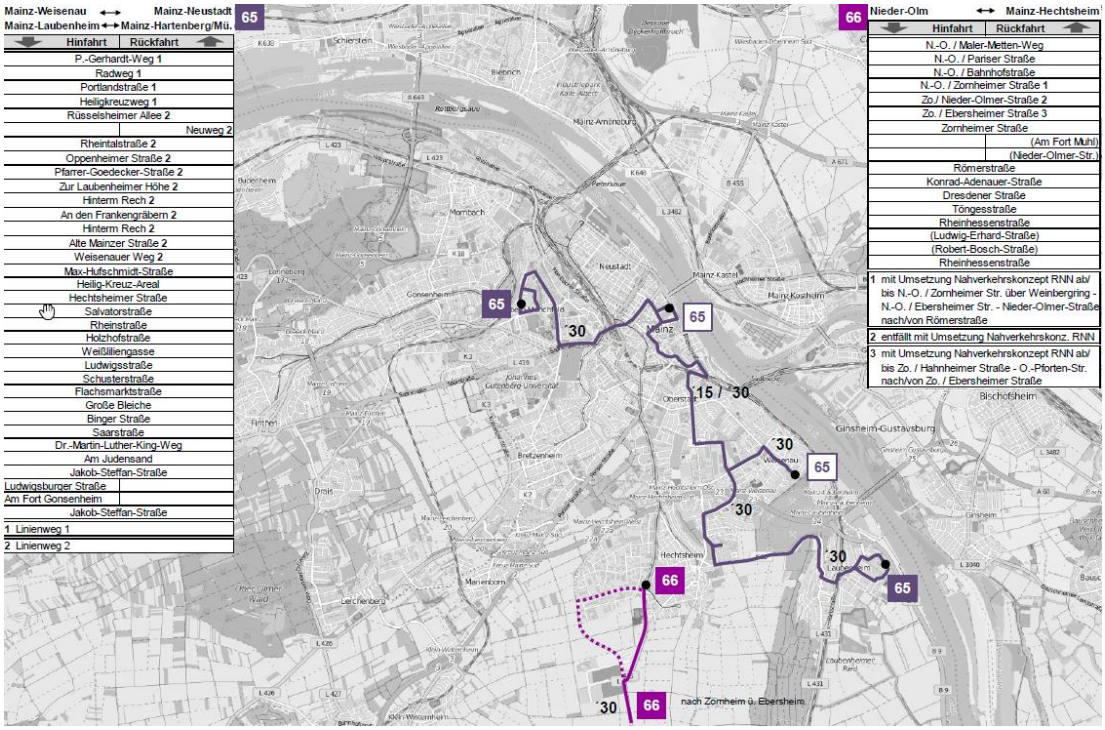
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 76: SVZ -Netz Linien 60/61



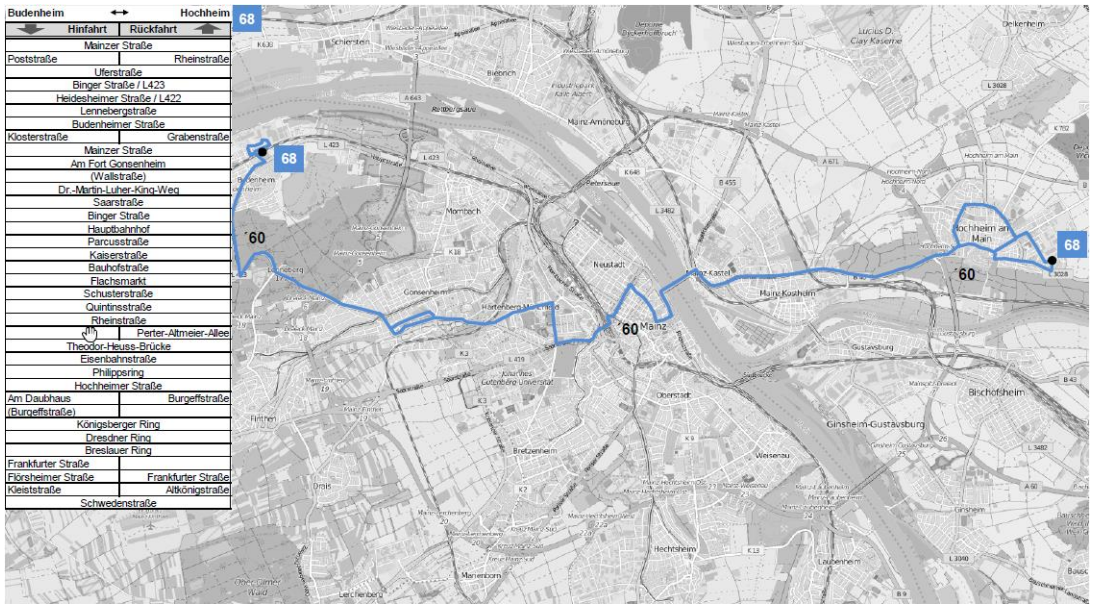
Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 77: SVZ -Netz Linien 62/63



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 78: SVZ -Netz Linie 65/66

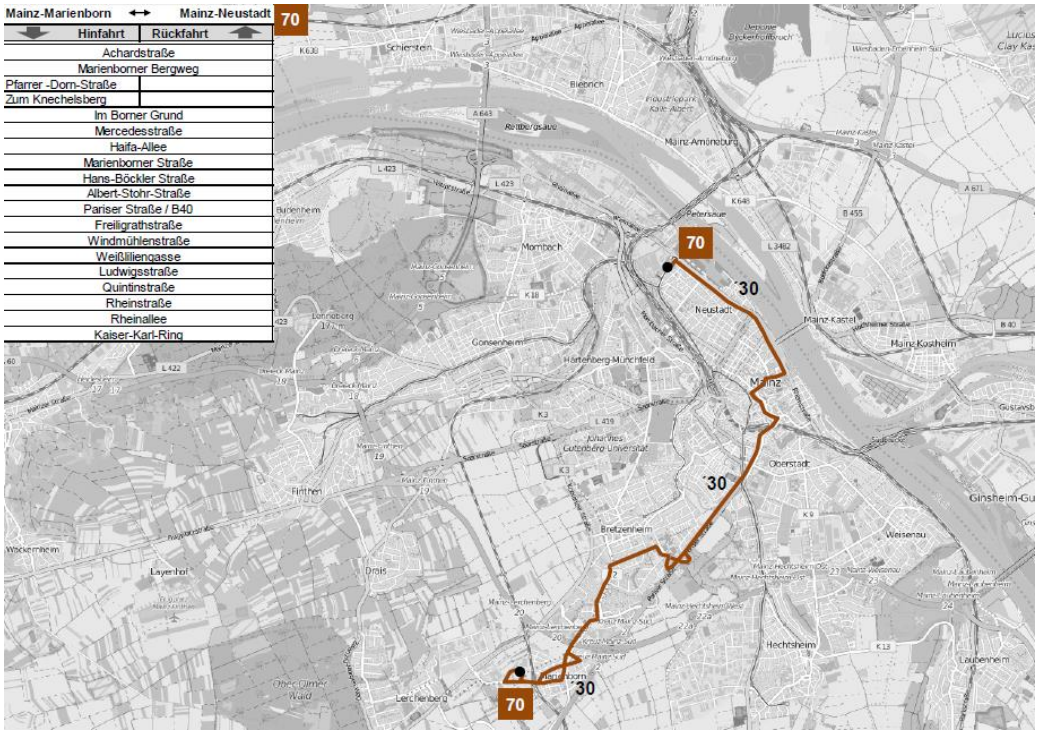


Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 79: SVZ -Netz Linie 68

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement



Hintergrund: OSM-Mitwirkende

Abbildung 80: SVZ -Netz Linien 70

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

8.3 Anhang 3: Vorzugshaltestellen TOP 53

Ortsteil	Halteposition	Adresse	(>Richtung)
Altstadt	Kaisertor/Stadtbibliothek C	Rheinallee	(> Landtag)
Altstadt	Brückenplatz B	Brückenplatz	(> Rheingoldhalle)
Altstadt	Landtag A	Peter-Altmeier-Allee	(> Brückenplatz)
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank B	Grosse Bleiche	(> Landtag)
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank A	Grosse Bleiche	(> Neubrunnenplatz)
Altstadt	Altstadt/Holzhof	Holzhofstr.	(> Eisgrubweg/Bf. Römisches Theater)
Altstadt	Holzturm/Malakoff-Passage	Rheinstr.	(> Stadtpark)
Altstadt	Brückenplatz A	Brückenplatz	(> Wiesbaden)
Altstadt	Pfaffengasse	Weißliliengasse	(> Altstadt/Holzhof)
Altstadt	Brückenplatz C	Brückenplatz	(> Brückenkopf)
Altstadt	Landtag B	Grosse Bleiche	(> Bauhofstraße)
Bretzenheim	Martin-Kirchner-Straße	Ulrichstraße	(> Ludwig-Nauth-Straße)
Bretzenheim	Draiser Straße	Turnvater-Jahn-Str.	(> Backhaushohl)
Drais	Daniel-Brendel-Straße C	Carl-Zuckmayer-Strasse	(> Curt-Goetz-Straße)
Drais	Daniel-Brendel-Straße D	Carl-Zuckmayer-Strasse	(> Kisselberg)
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße	Konrad-Adenauer-Straße	(> Töngeshof)
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße	Konrad-Adenauer-Straße	(> Neugasse)
Ebersheim	Neugasse	Römerstrasse	(> Fritz-Erler-Straße)
Finthen	Katzenberg B	Kurmainzstrasse	(> Markthalle)
Finthen	Katzenberg A	Kurmainzstrasse	(> Fr.-v.-Pfeiffer-Weg/Bezirksfriedhof)
Gonsenheim	Wildpark ab	Elsa-Brändström-Straße	(> Elsa-Brändström-Straße)
Gonsenheim	Gonsenheim/Bahnhof	An der Ochsenwiese	(> Mainzer Straße)
Gonsenheim	Gonsenheim/Bahnhof	An der Ochsenwiese	(> An der Oberbrücke)
Hartenberg-Münchfeld	Universität G	Saarstraße	(> Friedrich-v.-Pfeiffer-Weg)
Hartenberg-Münchfeld	Münchfeld A	Im Münchfeld	(> Hegelstraße)
Hartenberg-Münchfeld	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg C	Saarstraße	(> Kisselberg/ Coface Deutschland)
Hartenberg-Münchfeld	Münchfeld B	Im Münchfeld L 91	(> Hegelstraße von RIC)
Hartenberg-Münchfeld	Hartenberg/Ketteler-Kolleg A	Jakob Steffan Strasse	(> Eduard-David-Straße)
Hartenberg-Münchfeld	Münchfeld C	Münchfeld	(> Richard-Schirrmann-Straße)
Hechtsheim	Weisenauer Weg A	Alte Mainzer Strasse	(> Heiligkreuzweg)
Hechtsheim	Frankenhöhe	An den Frankengräbern	(> Zur Laubenheimer Höhe)
Laubenheim	Neuweg	Rüsselsheimer Allee	(> Rüsselsheimer Allee)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ortsteil	Halteposition	Adresse	(>Richtung)
Laubenheim	Weisenauer Brücke	Oppenheimer Strasse	(> Zur Alten Portland)
Laubenheim	Weisenauer Brücke	Oppenheimer Strasse	(> Oppenheimer Straße)
Lerchenberg	Hebbelstraße A	Büchnerallee	(> Menzelstraße)
Lerchenberg	Hebbelstraße B	Hindemithstraße	(> Hindemithstraße)
Marienborn	Am Sonnigen Hang	Am Sonnigen Hang	(> Gutenbergcenter Süd)
Marienborn	Pfarrer-Dorn-Straße B	Im Borner Grund	(> Kardinal-von-Galen-Straße)
Mombach	Westring B	Westring	(> Am Schwermer)
Mombach	Westring A	Westring	(> Am Polygon/A. d. Langen Lein)
Neustadt	Kaisertor/Stadtbibliothek A	Rheinallee	(> Feldbergplatz)
Neustadt	Hindenburg-platz/Architektenk.C	Kaiserstr.	(> Kaisertor)
Neustadt	Neubrunnenstr.	Kaiserstr.	(> Hindenburgplatz)
Neustadt	Kaisertor/Stadtbibliothek B	Kaiserstr.	(> Hindenburgplatz)
Neustadt	Feldbergplatz/Stadtwerke Mainz AG	Rheinallee	(> Mainstraße)
Neustadt	Hindenburg-platz/Architektenk.B	Kaiserstr.	(> Hauptbahnhof)
Neustadt	Straßenbahnamt E	Rheinallee	(> Nordbahnhof)
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus A	Freiligrathstrasse	(> Pariser Tor)
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus D	An d.Goldgrube	(> Jägerstraße)
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus C	An d.Goldgrube	(> Fichteplatz)
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus B	Freiligrathstrasse	(> Eisgrubweg)
Weisenau	Bleichstraße (Planungsansät-ze+Haushaltsanmeldung bereits vorhanden; Erweite-rung Seniorenwohnheim)	Laubenheimer Straße	(> Schillerschule)
Weisenau	Alter Friedhof B	Göttelmannstr.	(> Am Viktorstift/DJH)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

8.4 Anhang 4: Sonderliste Haltestellen

Ortsteil	Halteposition	Adresse	(>Richtung)
Altstadt	Höfchen/Listmann	Schöfferstraße	(> Schiller-platz/Pfaffengasse)
Altstadt	Höfchen/Listmann	Schöfferstraße	(> Rheingoldhal-le/Schusterstraße)
Bretzenheim	Bahnstrasse	Bahnstrasse	(Endhaltestelle)
Drais	Drais/Friedhof C	K11	(> Heßlerweg)
Drais	Drais/Friedhof B	L427	(> Bezirksfriedhof West)
Drais	Drais/Friedhof A	L427	(> Daniel-Brendel-Straße B)
Drais	Drais/Friedhof D	L427	(> Bezirksfriedhof West)
Ebersheim	Ebersheim/Abzweigung	Töngesstraße	(> Gartencentrum Fuchs/Messe Ost)
Finthen	Markthalle B	Kurmainzstrasse	(> Atrium Hotel Mainz)
Finthen	Markthalle A	Kurmainzstrasse	(> Katzenberg)
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen	Flugplatzstrasse	(> Layernhöfer Chaus-see/Th.-Heuss-Straße)
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen	Flugplatzstrasse	(> Markthalle)
Finthen	Römerquelle (Schulbushal-testelle)	Sertoriusring	
Finthen	Römerquelle B an	Sertoriusring	(Endhaltestelle)
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesund-heitszentrum A	Finther Landstr.	(> Viermorgenweg)
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesund-heitszentrum B	Breitestraße	(> Nerotalstraße)
Gonsenheim	Kapellenstraße / Gesund-heitszentrum D	Lennebergstr.	(> Rathaus)
Hartenberg-Münchfeld	Am Judensand	Am Judensand	(> Am Fort Gonsenheim)
Hechtsheim	Büdingerstraße	Bahnweg	(> Jägerhaus)
Hechtsheim	Bürgerhaus A	Bürgermeister-H.-D.-Straße	(> Dornsheimer Weg)
Hechtsheim	Jägerhaus D	Bahnweg	(> Büdinger Straße)
Hechtsheim	Jägerhaus C	Bahnweg	(> Kurmainz-Kaserne v. Büdingerstraße)
Hechtsheim	Bürgerhaus B	Bürgermeister-H.-D.-Straße	(> Dornsheimer Weg)
Laubenheim	Rüsselsheimer Allee an (Endhaltestelle)	Rüsselsheimer Allee	
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof A	Oppenheimer Straße	(> Ludwig-Marx-Straße)
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof E	Oppenheimer Straße	(> Oppenheimer Straße)
Laubenheim	Rüsselsheimer Allee ab	Rüsselsheimer Allee	(> Ginsheimer Straße/Ernst-Reuter-Straße)
Lerchenberg	ZDF B	Hindemithstraße	(> Hindemithstraße)
Lerchenberg	ZDF A	Hindemithstraße	(> VRM)
Marienborn	Pfarrer-Dorn-Straße A/C	Pfarrer-Dorn-Strasse	(> Am Sonnigen Hang)
Neustadt	Bismarckplatz B	Bismarckplatz	(> Schott AG)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

Ortsteil	Halteposition	Adresse	(>Richtung)
Neustadt	Goethestraße	Barbarossaring	(> Lessingstraße)
Neustadt	Goethestraße	Barbarossaring	(> Bismarckplatz)
Neustadt	Bismarckplatz A	Bismarckplatz	(> Goethestraße)
Neustadt	Lessingstraße	Kaiser-Wilhelm-Ring	(> Goethestraße)
Neustadt	Zwerchallee/Phönix-Halle	Hattenbergstr.	(> Schott AG)
Neustadt	Lessingstraße	Kaiser-Wilhelm-Ring	(> Hauptbahnhof)
Neustadt	Schott AG	Hattenbergstr.	(> Zwerchallee)
Neustadt	Schott AG	Hattenbergstr.	(> Bismarckplatz)
Oberstadt	Berliner Straße B	Geschw.-Scholl-Straße	(> Kurmainz-Kaserne)
Oberstadt	Berliner Straße A	Geschw.-Scholl-Straße	(> Pariser Tor)
Oberstadt	Pariser Tor B	Geschw.-Scholl-Straße	(> Berliner Straße)
Oberstadt	Pariser Tor A	Geschw.-Scholl-Straße	(> An der Philippsschanze)
Weisenau	Wormser Straße	Wormser Strasse	(> Weisenauer Synagoge / Hohlstraße)
Weisenau	Alter Friedhof A	Göttelmannstr.	(> Schillerschule)
Weisenau	Paul-Gerhardt-Weg ab	Paul-Gerhardt-Weg	(> Schillerschule)

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

8.5 Anhang 5: Erläuterung der Haltestellen-Prioritätenliste

Erläuterung der Tabellen zur Haltestellen-Prioritätenliste im Anhang 6

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 Umbaubedarf

Der zusätzliche Umbaubedarf 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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

8.6 Anhang 6: Haltestellen-Prioritätenliste nach Stadtteilen

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Haltepoisition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Altstadt	Kaisertor/Stadtbibliothek C Rheinallee (> Landtag)	89	90	30	209	11	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Schillerplatz Schillerplatz (> Gautor / Höfchen)	94	90	20	204	14	keine	Sonderfall: Stadtgestaltungsthema; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Schillerplatz Schillerplatz (> Münsterplatz)	94	80	20	194	29	keine	Sonderfall: Stadtgestaltungsthema;planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Holzturm/Malakoff-Passage Rheinstr. (> Fischtor)	102	80	10	192	34	keine	zurückgestellt aufgrund Planung Fachhochschule (FH); planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Brückenplatz B Brückenplatz (> Rheingoldhalle)	90	90	10	190	39	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank D Flachsmarktstraße (> Schusterstraße)	110	60	20	190	39	keine	Planung vorhanden; bereits im Haltestellensanierungsprogramm; zurückgestellt: CityBahn? planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Landtag A Peter-Altmeier-Allee (> Brückenplatz)	96	80	10	186	58	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus B Quintinsstr. (> Brückenplatz)	113	70	0	183	70	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank B Grosse Bleiche (> Landtag)	100	60	20	180	74	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank A Grosse Bleiche (> Neubrunnenplatz)	90	70	20	180	74	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Altstadt/Holzhof Holzhofstr. (> Eisgrubweg/Bf. Römisches Theater)	80	90	10	180	74	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Höfchen/Listmann Schöfferstraße (> Schillerplatz/Pfaffengasse)	108	70	0	178	92	keine	Sonderliste
Altstadt	Pfaffengasse Weißliliengasse (> Höfchen/Schillerplatz)	87	80	10	177	94	keine	Problematik Radfahrstreifen führt durch Haltestelle; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Fischtor Rheinstr. (> Holzturm/Fort Malakoff-Park)	77	90	10	177	94	BSV: Überprüfung Leitlinie für Blinde und Barrierefreiheit für Rollstuhlfahrer	bereits in Planung;
Altstadt	Schusterstraße/Galeria Kaufhof Schusterstr. (> Bauhofstraße)	106	50	20	176	99	keine	zurückgestellt: CityBahn?; IEK; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus A Quintinsstr. (> Höfchen / Schusterstraße)	123	50	0	173	111	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Holzturm/Malakoff-Passage Rheinstr. (> Stadtpark)	102	60	10	172	113	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Brückenplatz A Brückenplatz (> Wiesbaden)	90	60	20	170	121	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Favorite Parkhotel Weisenauer Strasse (> Weisenauer Synagoge)	40	120	10	170	121	keine	geringe Bedeutung, punktuelle Lösungsansätze (Wartehäuschen nach hinten setzen, Durchgangsbreite vergrößern); planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Neubrunnenplatz/Mainzer Rhein-Zeitung Grosse Bleiche (> Münsterplatz)	89	70	10	169	134	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Pfaffengasse Weißliliengasse (> Altstadt/Holzhof)	87	70	10	167	142	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Brückenplatz C Brückenplatz (> Brückenkopf)	90	70	0	160	158	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Bauhofstraße/Rheinland-Pfalz-Bank C Flachsmarktstraße (> Hindenburgplatz)	110	40	10	160	158	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Neubrunnenplatz/Mainzer Rhein-Zeitung Grosse Bleiche (> Bauhofstraße)	89	70	0	159	190	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Höfchen/Listmann Schöfferstraße (> Rheingoldhalle/Schusterstraße)	108	50	0	158	194	keine	Sonderliste
Altstadt	Münsterplatz A Bahnhofstr. (> Hauptbahnhof)	116	40	0	156	206	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Stadtpark Rheinstr. (> Zitadellenweg/Favorite Parkhotel)	80	70	0	150	237	keine	zurückgestellt: Neubau AZM; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Landtag B Grosse Bleiche (> Bauhofstraße)	86	60	0	146	279	keine	Vorzugshaltestelle
Altstadt	Schusterstraße/Galeria Kaufhof Schusterstr. (> Höfchen / Rheingoldhalle / Am Brand)	106	40	0	146	279	keine	zurückgestellt: CityBahn?; IEK; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Stadtpark Rheinstr. (> Holzturm/Fort Malakoff-Park)	80	40	20	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Münsterplatz B Bahnhofstr. (> Schillerplatz / Neubrunnenplatz)	116	20	0	136	359	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Rheingoldhalle/Rathaus C Rheinstr. (> Fischtor)	113	20	0	133	364	keine	zurückgestellt: CityBahn?; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Altstadt/Holzhof Holzhofstr. (> Pfaffengasse)	80	50	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Favorite Parkhotel Weisenauer Strasse (> Stadtpark)	40	80	10	130	380	keine	geringe Bedeutung, punktuelle Lösungsansätze (Wartehäuschen nach hinten setzen, Durchgangsbreite vergrößern); planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bf. Römisches Theater/Cinestar Holzhofstr. (> Stadtpark/Holzturm)	88	40	0	128	428	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Fischtor Rheinstr. (> Rheingoldhalle/Rathaus)	77	50	0	127	431	keine	bereits erledigt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Altstadt	Landtag C Peter-Altmeier-Allee (> Kaisertor)	86	30	10	126	438	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Brückenplatz D Brückenplatz (> Landtag)	70	50	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bauhofstraße F Bauhofstraße (Ersatzhaltestelle > HBG)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bauhofstraße E Bauhofstraße (Ersatzhaltestelle > NPL))	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Altstadt	Bf. Römisches Theater/Cinestar Holzhofstr. (> Altstadt/Holzhof/Eisgrubweg)	88	30	0	118	498	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße D Südring (> Hinkelsteinerstraße)	80	110	0	190	39	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße 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	Vorzugshaltestelle
Bretzenheim	Roter Weg Südring (> Südring)	52	110	0	162	150	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung
Bretzenheim	Roter Weg Südring (> Hinkelsteinerstraße)	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	Hinkelsteinerstraße Südring (> Roter Weg)	50	110	0	160	158	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung
Bretzenheim	Hinkelsteinerstraße Südring (> Albert-Stohr-Straße)	50	110	0	160	158	keine	ggf. Sonderprogramm Südringsanierung
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße E	50	110	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Lindenmühle / Naturschaugarten Mühlweg (> Bahnstraße)	64	90	0	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Südring D Marinborner Straße (> Wilhem-Quetsch-Straße)	93	50	10	153	221	keine	geringes Fahrgastaufkommen; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Draiser Straße Turnvater-Jahn-Str. (> Backhaushohl)	62	80	10	152	230	keine	Vorzugshaltestelle
Bretzenheim	Bahnstrasse Bahnstrasse (> Lindenmühle)	70	80	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße B Albert-Stohr-Straße (> Hinkelsteinerstraße/Alte Ziegelei)	90	60	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße A Albert-Stohr-Straße (> 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 (Endhaltestelle)	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 Ostergraben (> 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 Turnvater-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/ Coface 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-Zörgiebel-Straße (> Hans-Böckler-Straße)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße D Hans-Böckler-Strasse (> Karl-Zörgiebel-Straße)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Martin-Kirchner-Straße Anzengasse (> Draiser Straße)	68	60	0	128	428	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	Vor der Frecht Koblenzer Straße (> Draiser Weg)	34	80	10	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center ab Real-Markt (> Wilhelm-Quetsch-Straße)	44	70	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-von-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

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Haltepostion + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	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	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße C (> Ludwig-Nauth-Straße)	70	50	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Ost Haifa Allee (> Gutenberg-Center Süd)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Alfred-Mumbächer-Straße Pariser Straße (Albert-Stohr-Straße)	50	60	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Lindenmühle / Naturschaugarten Mühlweg (> Zahlbach)	64	50	0	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center an Real-Markt (Endhaltestelle)	34	70	10	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Wilhelm-Quetsch-Straße B Marienborner Strasse (> Im Borner Grund)	90	20	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Backhaushohl B Albert-Schweitzer-Str. (> Draiser Straße)	50	50	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Karl-Zörgiebel-Straße (> St. Bernhard)	50	60	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Alte Ziegelei unter Autobahnbrücke (> Pariser Tor)	50	60	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	St. Bernhard Hans-Böckler-Strasse (> Hans-Böckler-Straße)	66	40	0	106	562	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	St. Bernhard Hans-Böckler-Strasse (> Albert-Stohr-Straße)	66	40	0	106	562	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Hans-Böckler-Straße A Hans-Böckler-Strasse (> Ludwig-Nauth-Straße)	90	10	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Ost Haifa Allee (> ZDF)	50	50	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Draiser Weg/Friedhof Bretzenheim Koblenzer Straße (> Ackermannweg)	30	60	10	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Südring E Marienborner Straße (> Roter Weg)	63	30	0	93	585	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Nord Essenheimer Strasse (> ZDF)	30	60	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Draiser Weg/Friedhof Bretzenheim Koblenzer Straße (> Vor der Frecht)	30	50	10	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Nord Essenheimer Strasse (> Vor der Frecht)	30	50	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Süd Mercedesstrasse (> Wilhelm-Quetsch-Straße)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Bretzenheim	Gutenberg-Center Süd Mercedesstrasse (> Im Borner Grund)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Drais/Friedhof C (> Heßlerweg)	50	120	20	190	39	keine	Sonderliste
Drais	Daniel-Brendel-Straße C Carl-Zuckmayer-Strasse (> Curt-Goetz-Straße)	60	90	20	170	121	keine	Vorzugshaltestelle
Drais	Daniel-Brendel-Straße D Carl-Zuckmayer-Strasse (> Kisselberg)	70	80	10	160	158	keine	Vorzugshaltestelle
Drais	Drais/Friedhof B (> Bezirksfriedhof West)	60	90	10	160	158	keine	Sonderliste
Drais	Drais/Friedhof A (> Daniel-Brendel-Straße B)	60	80	10	150	237	keine	Sonderliste
Drais	Daniel-Brendel-Straße B L 427 (> Kisselberg/An der Oberbrücke)	60	80	10	150	237	keine	Nachrücker
Drais	Curt-Goetz-Straße Carl-Zuckmayer-Strasse (> Ober-Olmer-Straße)	47	80	10	137	356	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Curt-Goetz-Straße Carl-Zuckmayer-Strasse (> Daniel-Brendel-Straße)	37	100	0	137	356	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Daniel-Brendel-Straße A L 427 (> Drais/Friedhof)	60	60	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Bezirksfriedhof West K 11 (> Drais Friedhof)	40	90	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Drais/Friedhof D (> Bezirksfriedhof West)	50	70	0	120	464	keine	Sonderliste
Drais	Ober-Olmer-Straße Ober-Olmer Straße (> Curt-Goetz-Straße)	47	60	10	117	500	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Heßlerweg L427 (> Menzelstraße)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Ober-Olmer-Straße Ober-Olmer Straße (> Lerchenberg/Menzelstraße)	47	60	0	107	559	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Drais	Heßlerweg L 427 (> Drais Friedhof)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße Konrad-Adenauer-Straße (> Töngeshof)	50	130	10	190	39	keine	Vorzugshaltestelle
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße Konrad-Adenauer-Straße (> Neugasse)	50	130	10	190	39	keine	Vorzugshaltestelle
Ebersheim	Neugasse Römerstrasse (> Fritz-Erler-Straße)	76	110	0	186	58	keine	Vorzugshaltestelle
Ebersheim	Neugasse Römerstrasse (> Zornheimer Straße)	76	90	10	176	99	keine	Nachrücker
Ebersheim	Zornheimer Straße Zornheimer Strasse (> Zornheim/Konrad-Adenauer-Straße)	50	100	10	160	158	keine	Nachrücker
Ebersheim	Zornheimer Straße Zornheimer Strasse (> Neugasse)	50	100	10	160	158	keine	Nachrücker

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Ebersheim	Ebersheim/Abzweigung Töngesstraße (> Gartencentrum Fuchs/Messe Ost)	40	100	20	160	158	BSV: Bushaltestelle unzureichend beleuchtet, was große Schwierigkeiten für Sehbehinderte mit sich bringt; Leitlinie für Blinde;	Sonderliste
Ebersheim	Töngeshof Dresdner Straße (> Ebersheim/Abzweigung)	66	70	20	156	206	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Töngeshof Dresdner Straße (> Fritz-Erler-Straße)	66	60	10	136	359	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Ebersheim	Ebersheim/Abzweigung Töngesstraße (> Töngeshof)	40	70	20	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Katzenberg B Kurmainzstrasse (> Markthalle)	84	90	10	184	61	keine	Vorzugshaltestelle
Finthen	Katzenberg A Kurmainzstrasse (> Fr.-v.-Pfeiffer-Weg/Bezirksfriedhof)	84	90	10	184	61	keine	Vorzugshaltestelle
Finthen	Markthalle B Kurmainzstrasse (> Atrium Hotel Mainz)	84	80	10	174	104	keine	Sonderliste
Finthen	Markthalle A Kurmainzstrasse (> Katzenberg)	84	70	10	164	146	keine	Sonderliste
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen Flugplatzstrasse (> Layernhöfer Chaussee/Th.-Heuss Straße)	62	90	10	162	150	keine	Sonderliste
Finthen	Atrium-Hotel Mainz-Finthen Flugplatzstrasse (> Markthalle)	62	70	20	152	230	keine	Sonderliste
Finthen	Poststraße C Postraße (> Kirchgasse)	53	90	0	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Peter-Härtling-Schule Ludwig-Schwamb-Str. (> Layenhöfer Chaussee)	33	100	10	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Peter-Härtling-Schule Ludwig-Schwamb-Str. (> Kettelerstraße)	33	100	10	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Huttenstraße Waldthausenstraße (> Borngasse)	30	110	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle A ab Sertoriusring (> Jupiterweg)	63	70	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Poststraße A Florian-Geyer-Straße (> Königsborn)	83	50	0	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Layenhof Am Finther Wald (> Kleine Hohl / Neue Markthalle)	50	80	0	130	380	keine	Überplanung/Umplanung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupiterweg B Sertoriusring (> Finthen/Römerquelle)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Rodeneckplatz Am Obstmarkt (> Poststraße)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Königsborn B Florian-Geyer-Strasse (> Poststraße)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Königsborn A Florian-Geyer-Strasse (> Gemarkungsgrenze)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kettelerstraße Uhlerbornstraße (> Borngasse)	30	90	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupiterweg C Sertoriusring (> Finthen/Römerquelle)	30	90	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Huttenstraße Waldthausenstraße (> Am Eiskeller)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Borngasse Huttenstraße (> Kettelerstraße)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Borngasse Huttenstraße (> Huttenstraße)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Tennishallen Sertoriusring (> Am Hessendenkmal)	34	90	0	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle C Sertoriusring (> Am Eiskeller)	43	80	0	123	448	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle Schulbushaltestelle	23	90	10	123	448	keine	Sonderliste
Finthen	Theodor-Heuss-Straße ab Theodor-Heuss-Strasse (> Atrium Hotel Mainz)	40	70	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kettlerstraße Uhlerbornstraße (> Peter-Härtling-Schule)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Jupiterweg A Sertoriusring (> Gemarkungsgrenze)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Hessendenkmal Sertoriusring (> Jupiterweg)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Eiskeller Waldthausenstraße (> Huttenstraße)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Kirchgasse Poststraße (> Lambertstraße/Markthalle)	27	90	0	117	500	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Römerquelle B an Sertoriusring (Endhaltestelle)	43	70	0	113	511	keine	Sonderliste
Finthen	Poststraße B Florian-Geyer-Straße (Endhaltestelle)	63	50	0	113	511	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Neue Markthalle Flugplatzstraße (> Layenhöfer Chaussee)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Bezirksfriedhof West K 11 (> Katzenberg)	40	70	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Am Eiskeller Waldthausenstraße (> Tennishallen)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Layenhöfer Chaussee Flugplatzstrasse (> Layenhof)	30	70	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Finthen	Am Finther Wald Kurmainzstraße (> Kleine Hohl)	20	70	10	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Finthen	Waldthausenstraße Waldthausenstraße (> Tennishallen)	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	Elbestraße A Elbestr. (> 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. (> Jupiterweg/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 (> Elbestraße)	74	90	0	164	146	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Elbestraße B Elbestr. (> 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 (> Krongarten/Canisiusstraße)	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 (Endhaltestelle)	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 (> Elbestraße)	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	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof B Grabenstraße (> Rathaus)	30	110	10	150	237	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Nachrücker
Gonsenheim	An der Bruchspitze An d.Bruchspitze (> Gonsbachterrassen)	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	290	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 Kurt-Schumacher-Strasse (> Canisiusstraße)	50	80	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Canisiusstraße Weserstraße (> An der Krimm)	50	90	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Nonnenwiese 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	Gonsbachgärten B An d.Bruchspitze (> An der Bruchspitze)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Gonsbachgärten A An d.Bruchspitze (> Turmstraße)	70	60	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Canisiusstraße Weserstraße (> Mainzer Straße)	50	80	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Rathaus Grabenstraße (> 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	Krongarten Bgm-Alexander-Str. (> An der Krimm)	64	60	0	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof D Koblenzer Straße (> Richard-Schirrmann-Straße)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Oberbrücke An der Ochsenwiese (> Drais/Daniel-Brendel-Straße)	20	90	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Nonnenwiese Mainzer Straße (> Mainzer Straße)	40	60	20	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Kapellenstraße/Gesundheitszentrum G Lennebergstr. (> Viermorgenweg) SEV-Halt	47	70	0	117	500	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Krongarten Bgm-Alexander-Str. (> Obere Kreuzstraße)	64	50	0	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Am Sportfeld/Fahrschule Zöll Am Sportfeld (> Wildpark)	70	30	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Mainzer Str./Gons. Hof A Mainzer Straße (> An der Nonnenwiese)	40	60	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Lennebergplatz Lennebergstr. (> Theodor-Körner-Straße)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Isaac-Fulda-Allee/Aareon AG Isaac-Fulda-Allee (> Kisselberg/ Coface Deutschland)	40	70	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	An der Oberbrücke An der Ochsenwiese (> Gonsenheim/Bahnhof)	20	80	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Theodor-Körner-Straße Lennebergstr. (> Kapellenstraße)	30	50	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Theodor-Körner-Straße Lennebergstr. (> Lennebergplatz)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Gonsenheim	Lennebergplatz Lennebergstr. (> Schloss Waldthausen)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Universität G Saarstraße (> Friedrich-v.-Pfeiffer-Weg)	90	100	20	210	10	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	Münchfeld A Im Münchfeld (> Hegelstraße)	59	130	20	209	11	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	Universität D Saarstraße (> An der Dreispitz)	100	80	20	200	17	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg C (> Kisselberg/ Coface Deutschland)	100	80	20	200	17	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	King-Park-Center/Bruchwegstadion D-M-Luther-King-Weg (> Universität)	98	70	30	198	23	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Universität F Dr.-Martin-Luther-King-Weg (> King-Park-Center/ Bruchwegstadion)	90	90	10	190	39	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk C D-M-Luther-King-Weg (> King-Park-Center/Stadion 05)	90	80	20	190	39	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Münchfeld B Im Münchfeld L 91 (> Hegelstraße von RIC)	69	110	10	189	51	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	Eduard-David-Straße C Ludwigsburger Straße (> Schützenhaus)	60	90	30	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Goetheunterführung Mombacher Straße (> Mombacher Tor)	30	120	30	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hegelstraße Hegelstraße (> Kantstraße)	70	80	20	170	121	keine	Nachrücker
Hartenberg-M.	Hartenberg/Ketteler-Kolleg A Jakob Steffan Strasse (> Eduard-David-Straße)	70	90	10	170	121	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	Münchfeld C Münchfeld (> Richard-Schirrmann-Straße)	69	100	0	169	134	keine	Vorzugshaltestelle
Hartenberg-M.	King-Park-Center/Bruchwegstadion D-M-Luther-King-Weg (> Südwestrundfunk)	98	60	10	168	137	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Am Judensand Am Judensand (> Hartenbergpark)	68	90	10	168	137	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk A Am Judensand (> Am Judensand)	80	70	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hegelstraße Hegelstraße (> Münchfeld)	70	70	20	160	158	keine	Nachrücker
Hartenberg-M.	Berufsschulzentrum Wallstr. (> ORN-Betriebshof)	50	100	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Schützenhaus Am Fort Gonsenheim (> Hartenberg/Ketteler-Kolleg)	60	90	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenberg/Ketteler-Kolleg C Am Fort Gonsenheim (> Am Jugendwerk)	30	120	10	160	158	keine	Nachrücker
Hartenberg-M.	Münchfeld D an Im Münchfeld (Endhaltestelle)	49	110	0	159	190	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Am Judensand Am Judensand (> Am Fort Gonsenheim)	68	80	10	158	194	keine	Sonderliste
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad A Binger Straße (> Hauptbahnhof)	98	60	0	158	194	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenbergpark Am Judensand (> Eduard-David-Straße)	54	80	20	154	210	keine	Umbau H97 P.-J.-Schule; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kantstraße Kantstraße (> An der Dreispitz)	72	70	10	152	230	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Gonsenheimer Tor Wallstraße (> Berufsschulzentrum)	52	80	20	152	230	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Hartenberg-M.	Richard-Schirmann-Str. Im Münchfeld (> Münchfeld)	60	90	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Universität E Dr.-Martin-Luther-King-Weg (> Hauptbahnhof West/ Taubertsbergbad)	70	70	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk D Am Fort Gonsenheim (> Schützenhaus)	50	80	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Südwestrundfunk B Wallstr. (> Gonsenheimer Tor/Wallstraße)	50	80	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Mombacher Tor Mombacher Straße (> Goetheunterführung)	30	110	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Mombacher Tor Mombacher Strasse (> Bismarckplatz)	20	100	30	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg Saarstr. (> Kisselberg)	100	50	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Berufsschulzentrum Wallstraße (> Gonsenheimer Tor)	40	100	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad B Binger Straße (> Universität/Universitätsmedizin/Arbeitsamt)	98	50	0	148	269	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Gonsenheimer Tor Am Fort Gonsenheim (> Südwestrundfunk)	32	100	10	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Richard-Schirmann-Str. Im Münchfeld (> Gonsenheim/Bahnhof)	60	80	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Eduard-David-Straße B Jakob-Steffan-Strasse (> Hartenbergpark)	60	70	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Agentur für Arbeit A Untere Zahlbacher Strasse (> HBF-West)	60	70	10	140	312	BSV: keine ausreichende Abgrenzung zur Fahrbahn; Gefahr für Blinde	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt; dennoch Sonderbetrachtung
Hartenberg-M.	Am Jugendwerk Am Fort Gonsenheim (> Haltenberg/Ketteler-Kolleg)	20	100	20	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hauptbahnhof West/Taubertsbergbad C Wallstraße (> Wallstraße)	58	80	0	138	353	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenbergpark Am Judensand (> Am Judensand)	54	70	10	134	363	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kantstraße Kantstraße (> Hegelstraße)	72	50	10	132	375	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	An der Dreispitz An der Allee (> Universität)	70	50	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	An der Dreispitz An der Allee (> Kantstraße)	70	50	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Goetheunterführung Mombacher Strasse (> Fritz-Kohl-Straße)	30	90	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Dijonstraße An der Allee (>An der Nonnenwiese)	40	80	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Wallstraße Wallstrasse (> Südwestrundfunk)	24	100	0	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Fritz-Kohl-Straße Mombacher Straße (> Goetheunterführung)	32	60	30	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Fritz-Kohl-Straße Mombacher Strasse (> Baentschstraße)	32	80	10	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	ORN-Betriebshof Mombacher Straße (> Schott AG/Bismarckplatz)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Hartenberg / Ketteler-Kolleg an Am Ford Gonsenheim (Endhaltestelle)	40	60	20	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Am Jugendwerk Am Fort Gonsenheim (> An der Nonnenwiese/Kantstraße)	20	90	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisselberg/Coface Deutschland D Saarstr. (> Katzenberg / Isaac-Fulda-A.)	73	30	10	113	511	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisselberg B (Ersatzhaltestelle)	83	30	0	113	511	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisselberg A (Ersatzhaltestelle)	83	30	0	113	511	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	ORN-Betriebshof Wallstraße (> Berufsschulzentrum)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Eduard-David-Straße A Jakob-Steffan-Strasse (> Hartenberg/Ketteler-Kolleg)	20	80	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Dijonstraße An der Allee (>An der Dreispitz)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Alte Lokhalle Mombacher Straße (ORN-Betriebshof)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisselberg/Coface Deutschland C (> Friedrich-von-Pfeiffer-Weg)	73	30	0	103	565	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Baentschstraße Mombacher Strasse (> HBF-West)	30	70	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hartenberg-M.	Kisselberg F (Ersatzhaltestelle)	33	60	0	93	585	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Weisenauer Weg A Alte Mainzer Strasse (> Heiligkreuzweg)	80	100	20	200	17	keine	Vorzugshaltestelle
Hechtsheim	Weisenauer Weg B Weisenauer Weg (> Bauhaus/Am Großberg)	70	110	10	190	39	keine	Nachrücker
Hechtsheim	Mühldreieck B Mühldreieck (> Dornsheimer Weg)	108	80	0	188	52	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Johannes-Kepler-Straße Johannes-Kepler-Strasse (> Carl-Zeiss-Straße)	34	150	0	184	61	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Haltestellenposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Hechtsheim	Wilh.-Maybach-Straße Carl-Zeiss-Str. (> Johannes-Kepler-Straße)	40	140	0	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Büdingerstraße Bahnweg (> Jägerhaus)	50	120	10	180	74	keine	Sonderliste
Hechtsheim	Heiligkreuzweg / Löhr Automeile A Hechtsheimer Strasse (> Martin-Luther-Straße)	77	80	20	177	94	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Frankenhöhe An den Frankengräbern (> Zur Laubenheimer Höhe)	64	100	10	174	104	keine	Vorzugshaltestelle
Hechtsheim	Johannes-Kepler-Straße Carl-Zeiss-Str. (> Wilhelm-Maybach-Straße)	34	130	10	174	104	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch A (> Werner's Backstube)	52	120	0	172	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Birkenstraße C Dekan-Laist-Str. (> Bereitschaftspolizei)	42	130	0	172	113	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mühldreieck A Mühldreieck (> Carl-Zeiss-Straße)	108	60	0	168	137	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Am Schinnergraben Talstraße (> Büdinger Straße)	86	80	0	166	144	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Weisenauer Weg C Alte Mainzer Strasse (> Frankenhöhe)	80	80	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mathias-Kerz-Straße Hinterm Rech (> Frankenhöhe)	50	110	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Wilh.-Maybach-Straße Carl Zeiss Str. (> Robert-Bosch-Straße)	40	120	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Werners Backstube C Robert-Bosch-Straße (> Bretzelbäckerei Ditsch)	50	100	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Werners Backstube B W.-Maybach-Straße (> Wilhelm-Maybach-Straße)	30	120	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Bereitschaftspolizei Johannes-Kepler-Strasse (> Johannes-Kepler-Straße)	40	120	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mühldreieck D Mühldreieck (> Mühldreieck F)	78	60	20	158	194	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Dornsheimer Weg B (> Bürgerhaus)	77	80	0	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Dornsheimer Weg A (> Mühldreieck)	77	80	0	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße A Rheinhessenstr. (> Birkenstraße)	77	80	0	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Frankenhöhe An den Frankengräbern (> Weisenauer Weg)	64	80	10	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Bürgerhaus A (> Dornsheimer Weg)	82	70	0	152	230	BSV: Blindenleitlinien entsprechen nicht der Norm bzw. nicht vorhanden	Sonderliste
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch C Ankunfts- und Pausenhaltestelle	32	110	10	152	230	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerhaus A Geschw.-Scholl-Strasse (> Kurmainz-Kaserne v. Birkenstraße)	90	50	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerhaus D (> Büdinger Straße)	70	80	0	150	237	keine	Sonderliste
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße B Rheinhessenstr. (> Mühldreieck)	77	70	0	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße C Rheinhessenstr. (> Birkenstraße)	57	80	10	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Am Schinnergraben an Am Schinnergraben (Enhaltestelle)	66	80	0	146	279	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Brezelbäckerei Ditsch B (> Barcelona Allee/ Möbel Martin)	52	90	0	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerhaus B Geschw.-Scholl-Strasse (> Birkenstraße)	90	50	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Werners Backstube A Robert Bosch Strasse (> Hagebaumarkt Beyer)	30	100	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße Robert-Bosch-Straße (>Werner`s Backstube)	40	100	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mathias-Kerz-Straße Hinterm Rech (> Am Bornberg)	40	90	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften F Emy-Roeder-Straße (> Jägerhaus)	70	70	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften E Emy-Roeder-Straße (> Heiligkreuzweg)	60	80	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Heuerstraße Rheinhessenstr. (> Messe / Messe Ost)	30	100	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Büdingerstraße Bahnweg (> Am Schinnergraben)	50	80	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mühldreieck C Mühldreieck (> Anschluss R. Carl-Zeiss-Straße)	68	60	10	138	353	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Messe Ost Westumgehung Hechtsheim (> Ebersheim/Abzweigung)	53	70	10	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Robert-Bosch-Straße Robert-Bosch-Straße (> Mühldreieck)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Mühldreieck F Rheinhessenstr. (> Heuerstraße)	68	50	10	128	428	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Dornsheimer Weg D Ersatzhaltestelle	27	100	0	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Carl-Zeiss-Straße D Rheinhessenstr. (> Mühldreieck)	37	80	10	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Hechtsheim	Messe Ost Westumgehung Hechtsheim (> Heuerstraße)	43	80	0	123	448	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Birkenstraße A Rheinhessenstr. (> Jägerhaus)	52	70	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerhaus C Bahnweg (> Kurmainz-Kaserne v. Büdingerstraße)	60	60	0	120	464	keine	Sonderliste
Hechtsheim	Mühldreieck E Rheinhessenstr. (> Carl-Zeiss-Straße)	68	40	10	118	498	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Heiligkreuzweg / Löhr Automeile B Alte Mainzer Strasse (> Weisenauer Weg)	67	40	10	117	500	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Heiligkreuzweg / Löhr Automeile C Alte Mainzer Strasse (> Kurmainz-Kaserne)	37	80	0	117	500	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Hechtsheimer Straße B Am Stiftswingert (> Jägerstraße)	83	20	10	113	511	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Bürgerhaus B (> Dornsheimer Weg)	52	60	0	112	517	BSV: Blindenleitlinien entsprechen nicht der Norm bzw. nicht vorhanden	Sonderliste
Hechtsheim	Mühldreieck H Ersatzhaltestelle	42	70	0	112	517	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Heuerstraße Rheinhessenstr. (> Mühldreieck)	30	70	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Barcelona-Allee/Möbel Martin Ludwig-Erhard-Str.(> Brezelbäckereri Ditsch)	50	50	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Birkenstraße B Rheinhessenstr. (> Carl-Zeiss-Straße)	32	70	0	102	566	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerstraße An d.Goldgrube (> Vincenz-Krankenhaus)	70	30	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Jägerstraße An d.Goldgrube (> Hechtsheimer Straße)	70	30	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Hechtsheim	Barcelona-Allee/Möbel Martin Ludwig-Erhard-Str.(>Messe Ost)	40	50	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Neuweg Rüsselsheimer Allee (> Rüsselsheimer Allee)	50	140	10	200	17	keine	Vorzugshaltestelle
Laubenheim	Schubertstraße Schubertstr. (> Neuweg)	40	140	10	190	39	keine	Nachrücker
Laubenheim	Hans-Zöller-Straße ab Hans-Zöller-Strasse (> Marienhof)	40	140	10	190	39	keine	Nachrücker
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof D Oppenheimer Straße (> Am Bornberg)	83	90	10	183	70	keine	Nachrücker
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof C Oppenheimer Straße (> Oppenheimer Straße)	93	90	0	183	70	keine	Nachrücker
Laubenheim	Ginsheimer Straße Dammweg (> Zur alten Portland)	50	120	10	180	74	keine	wird verlagert
Laubenheim	Ginsheimer Straße Dammweg (> Ernst-Reuter-Straße)	50	110	10	170	121	keine	wird verlagert
Laubenheim	Rüsselsheimer Allee an Rüsselsheimer Allee (Endhaltestelle)	50	100	10	160	158	keine	Sonderliste
Laubenheim	Riedweg ab Am Leitgraben (> Schuberstraße)	40	110	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	An der Klosterheck Hans-Zöller-Strasse (> Hans-Zöller-Straße)	44	100	10	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof B Parkstraße (> Ludwig-Marx-Straße)	53	100	0	153	221	keine	fällt künftig weg
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof A Oppenheimer Straße (> Ludwig-Marx-Straße)	73	80	0	153	221	keine	Sonderliste
Laubenheim	Riedweg an Am Leitgraben (Endhaltestelle)	30	110	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Marktplatz Oppenheimer Strasse (> Am Bornberg)	20	110	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Weisenauer Brücke Oppenheimer Strasse (> Zur Alten Portland)	34	110	0	144	290	keine	Vorzugshaltestelle
Laubenheim	Ernst-Reuter-Straße Rheintalstr. (> Am Leitgraben/Im Brühl/Bahnhof)	54	90	0	144	290	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Ernst-Reuter-Straße Neuweg (> Neuweg)	54	90	0	144	290	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Marienhof Hans-Zöller-Strasse (> Am Bornberg / Im Brühl/Bahnhof)	30	90	20	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Hans-Zöller-Straße an Hans-Zöller-Straße (Endhaltestelle)	30	100	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Am Leitgraben Am Leitgraben (> Riedweg)	40	90	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Oppenheimer Straße Oppenheimer Strasse (> Weisenauer Brücke)	47	80	0	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Oppenheimer Straße Oppenheimer Strasse (> Im Brühl/Bahnhof)	47	80	0	127	431	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Weisenauer Brücke Oppenheimer Strasse (> Oppenheimer Straße)	34	90	0	124	440	keine	Vorzugshaltestelle
Laubenheim	Laubenheim/Bahnhof E Oppenheimer Straße (> Oppenheimer Straße)	53	70	0	123	448	keine	Sonderliste
Laubenheim	Laubenheim/ Ernst-Reuter-Straße Schulbushaltestelle	20	90	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Hofgut Laubenheimer Höhe Zur Laubenheimer Höhe (> Mathias-Kerz-Straße)	30	70	20	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Laubenheim	Am Bornberg Pfarrer-Goedecker-Strasse (> Im Brühl/Bahnhof)	40	70	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Am Bornberg Pfarrer-Goedecker-Strasse (> Erich-Koch-Höhenweg)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Rüsselsheimer Allee ab Rüsselsheimer Allee (> Ginsheimer Straße/Ernst-Reuter-Straße)	40	70	0	110	521	keine	Sonderliste
Laubenheim	Erich-Koch-Höhenweg Pfarrer-Goedecker-Straße (> Am Bornberg)	30	70	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Ludwig-Marx-Straße Parkstr. (> An der Klosterheck)	30	60	10	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Hofgut Laubenheimer Höhe Zur Laubenheimer Höhe (> Erich-Koch-Höhenweg)	30	70	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Laubenheim	Erich-Koch-Höhenweg K 13 (> Zur Laubenheimer Höhe)	30	70	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Hebbelstraße A Büchnerallee (> Menzelstraße)	84	90	20	194	29	keine	Vorzugshaltestelle
Lerchenberg	Hebbelstraße B Hindemithstraße (> Hindemithstraße)	64	80	30	174	104	keine	Vorzugshaltestelle
Lerchenberg	Hindemithstraße D (> Hebbelstraße)	83	70	0	153	221	keine	zurückgestellt aufgrund Planung EKZ Lerchernberg; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Hindemithstraße B (> Endhaltestelle - Nur Ausstieg)	103	50	0	153	221	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Hindemithstraße A (> ZDF)	103	50	0	153	221	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Hebbelstraße C Büchnerallee (> Menzelstraße / Forsthaus/Ober-Olm)	54	90	0	144	290	keine	Nachrücker
Lerchenberg	ZDF B (> Hindemithstraße)	80	60	0	140	312	keine	Sonderliste
Lerchenberg	ZDF A (> VRM)	80	60	0	140	312	keine	Sonderliste
Lerchenberg	Medienberg B L 426 (> Lortzingstraße)	30	80	30	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Menzelstraße Rubensallee (> Hebbelstraße)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Hindemithstraße C (> Lortzinger Straße/ Novo Nordisk)	73	50	0	123	448	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Lortzingstraße/Novo Nordisk Brucknerstrasse (> Medienberg/ Klein-Winternheim)	50	70	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Menzelstraße Rubensallee (> Drais/Ober-Olmer-Straße / Heßlerweg)	60	50	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Lerchenberg	Lortzingstraße/Novo Nordisk Brucknerstrasse (> Hindemith / Brucknerstraße)	40	70	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Kardinal-von-Galen-Straße A Schienenersatzverkehr (> Pfarrer-Dorn-Straße)	40	140	0	180	74	keine	Schienenersatzverkehr; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Pfarrer-Dorn-Straße A/C Prarrer-Dorn-Strasse (> Am Sonnigen Hang)	50	120	0	170	121	keine	Sonderliste
Marienborn	Im Borner Grund D (> Pfarrer-Dorn-Straße)	60	100	0	160	158	keine	Nachrücker
Marienborn	Am Sonnigen Hang Am Sonnigen Hang (> Gutenbergcenter Süd)	50	100	0	150	237	keine	Vorzugshaltestelle
Marienborn	Pfarrer-Dorn-Straße B Im Borner Grund (> Kardinal-von-Galen-Straße)	50	100	0	150	237	keine	Vorzugshaltestelle
Marienborn	Im Borner Grund B (> Wiesenstraße)	80	50	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Im Borner Grund A (> Wilhelm-Quetsch-Straße)	80	50	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Marienborn/ Bahnhof (Nur Ausstieg)	20	110	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Kardinal-von-Galen-Straße C Im Borner Grund (> Marienborn/ Bahnhof)	30	100	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Medienberg A L 426 (> Gutenberg-Center Nord)	30	80	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Wiesenstraße B (> Marienborn/ Bahnhof)	70	40	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Wiesenstraße A (> Im Borner Grund)	70	40	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	VRM B (> ZDF)	70	40	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Marienborn/ Bahnhof A (> Wiesenstraße)	70	40	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	VRM A (> Marienborn/ Bahnhof)	70	30	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Marienborn/ Bahnhof B (> VRM)	60	40	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Marienborn	Marienborn/ Bahnhof C Achardstraße (> Kardinal-v.-Galen-Straße)	30	60	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Haltposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punktevertellung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Mombach	Westring B Westring (> Am Schwermer)	74	100	10	184	61	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Vorzugshaltestelle
Mombach	Zwerchallee/Phönix-Halle Hattenbergstr. (> Turmstraße / Phönix-Halle)	101	70	10	181	73	Nennung im AK BM+K am 14.08.	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Turmstraße A Am Schützenweg (> Zwerchallee)	80	100	0	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Zwerchallee/Phönix-Halle	60	120	0	180	74	Nennung im AK BM+K am 14.08.	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Körnerstraße Hauptstr. (> Ortsverwaltung)	77	90	10	177	94	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Umbau Hauptstraße Mombach
Mombach	Turmstraße B Am Schützenweg (> Gonsbachgärten)	80	90	0	170	121	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Schwermer B Am Lemmchen (> Ortsverwaltung)	76	90	0	166	144	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Auf der Langen Lein Suderstr. (> An den Dünen)	62	100	0	162	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	An den Dünen Turmstraße (> Turmstraße)	60	100	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Abzw. Waldfriedhof A (> Budenheim Hauptstraße)	30	120	10	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Körnerstraße Hauptstr. (> Phönix-Halle)	77	80	0	157	199	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Umbau Hauptstraße Mombach
Mombach	Am Schwermer A Am Lemmchen (> Am Lemmchen)	76	80	0	156	206	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Westring C Obere Kreuzstraße (> Obere Kreuzstraße)	74	80	0	154	210	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Nachrücker
Mombach	Westring A Westring (> Am Polygon/A. d. Langen Lein)	74	80	0	154	210	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Vorzugshaltestelle
Mombach	Am Lemmchen Am Lemmchen (> An der Hasenquelle/Am Schwermer C)	73	80	0	153	221	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Lemmchen Am Lemmchen (> Am Schwermer B)	73	80	0	153	221	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Polygon ab Westring (> Westring)	40	100	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Abzw. Waldfriedhof B (> Ortsverwaltung Mombach)	30	110	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Schwermer D Kreuzstrasse (> Karlsstraße)	76	60	10	146	279	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Schwermer C Kreuzstrasse (> Westring)	76	70	0	146	279	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Westring D Obere Kreuzstraße (> A. d. Langen Lein / Am Schwermer)	64	80	0	144	290	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Nachrücker
Mombach	Halle 45 Hauptstraße (> Zwerchallee)	63	60	20	143	298	Nennung im AK BM+K am 14.08.	Nachrücker
Mombach	An den Dünen Suderstr. (> Auf der Langen Lein)	60	80	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Waldfriedhof ab Am Waldfriedhof (> An der Hasenquelle)	40	100	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Turmstraße C Turmstrasse (> Zwerchallee)	60	80	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Schott Ceran-Center Rheinallee (> Industriehafen)	30	100	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Am Polygon an Westring (Endhaltestelle)	30	100	10	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Halle 45 Hauptstraße (> Körnerstraße)	63	60	10	133	364	Nennung im AK BM+K am 14.08.	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Auf der Langen Lein Suderstr. (> Westring)	62	70	0	132	375	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Obere Kreuzstraße B Obere Kreuzstraße (> Kronparten)	62	60	10	132	375	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Obere Kreuzstraße A Obere Kreuzstraße (> Westring)	62	60	10	132	375	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Quellwiese Rheinallee (> Industriestraße)	40	80	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Industriestraße Rheinallee (> Nordbahnhof/Werner & Merz GmbH)	40	80	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	An der Hasenquelle Am Lemmchen (> Waldfriedhof)	40	90	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Waldfriedhof an Am Waldfriedhof (Endhaltestelle)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Mz-Mombach Karlsstraße (> Abzw. Waldfriedhof)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	An der Hasenquelle Am Lemmchen (> Am Lemmchen)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	mail-Markt Mombach Rheinallee (> Mombacher Kreisel)	34	80	0	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Karlsstraße Kreuzstraße (> In der Dahlheimer Wiese)	34	80	0	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Karlsstraße Kreuzstraße (> Am Schwermer)	34	80	0	114	505	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Mz-Mombach Karlsstraße (> Ortsverwaltung Mombach)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Mombacher Kreisel Rheinallee (> Sauerwiese)	40	60	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Ortsverwaltung Mombach Hauptstr. (> Körnerstraße)	97	10	0	107	559	keine	bereits umgebaut
Mombach	Ortsverwaltung Mombach Hauptstr. (> Am Schwermer/Fahrrad Franz)	97	10	0	107	559	keine	bereits umgebaut
Mombach	Sauerwiese Rheinallee (> Quellwiese)	34	70	0	104	564	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	Mombacher Kreisel Rheinallee (Endhaltestelle)	40	50	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	In der Dahlheimer Wiese/Autocenter Mainz In der Dahlheimer Wiese (> Karlsstraße)	40	40	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Mombach	Industriehafen Rheinallee (> real-Mart-Mombach)	40	30	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Mombach	In der Dahlheimer Wiese/Autocenter Mainz In der Dahlheimer Wiese (> Mombacher Kreisel)	30	40	0	70	609	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof L Alicenstraße (> Hauptbahnhof-West)	122	110	10	242	1	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Kaisertor/Stadtbibliothek A Rheinallee (> Feldbergplatz)	99	100	40	239	2	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Hauptbahnhof K Alicenstraße (> Münsterplatz)	122	110	0	232	3	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof E Bahnhofstraße (> Hauptbahnhof-West)	122	100	10	232	3	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hindenburgplatz/Architektenk.C Kaiserstr. (> Kaisertor)	114	90	10	214	5	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Hauptbahnhof I Bahnhofsplatz (> Münsterplatz)	122	70	20	212	6	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof H Bahnhofsplatz (> Münsterplatz)	122	80	10	212	6	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof F Bahnhofsplatz (> Hauptbahnhof-West)	122	70	20	212	6	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof D Bahnhofsplatz (> Lessingstraße)	122	70	10	202	15	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof A Bahnhofsplatz (> Münsterplatz)	122	70	10	202	15	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Neubrunnenstr. Kaiserstr. (> Hindenburgplatz)	70	110	20	200	17	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Kaisertor/Stadtbibliothek B Kaiserstr. (> Hindenburgplatz)	89	80	30	199	22	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Feldbergplatz/Stadtwerke Mainz AG Rheinallee (> Mainstraße)	87	80	30	197	24	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Hindenburgplatz/Architektenk.D Kaiserstr. (> Hauptbahnhof)	84	100	10	194	29	keine	baulich nicht möglich; geringe Bedienung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof G Bahnhofsplatz (> Hauptbahnhof-West)	122	60	10	192	34	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof C Bahnhofsplatz (> Neubrunnenstraße)	112	70	10	192	34	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hauptbahnhof B Bahnhofsplatz (> Lessingstraße)	122	70	0	192	34	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Bismarckplatz B Bismarckplatz (> Schott AG)	108	80	0	188	52	keine	Sonderliste
Neustadt	Feldbergplatz/Stadtwerke Mainz AG Rheinallee (> Kaisertor/Stadtbibliothek)	77	80	30	187	54	keine	Nachrücker
Neustadt	Hindenburgplatz/Architektenk.B Kaiserstr. (> Hauptbahnhof)	94	80	10	184	61	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Straßenbahnamt E Rheinallee (> Nordbahnof)	50	90	40	180	74	keine	Vorzugshaltestelle
Neustadt	Goethestraße Barbarossaring (> Lessingstraße)	100	80	0	180	74	keine	Sonderliste
Neustadt	Goethestraße Barbarossaring (> Bismarckplatz)	100	80	0	180	74	keine	Sonderliste
Neustadt	Bismarckplatz A Bismarckplatz (> Goethestraße)	108	70	0	178	92	keine	Sonderliste
Neustadt	Synagogenplatz Hindenburgstr. (> Sömmeringstraße)	97	80	0	177	94	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Lessingstraße Kaiser-Wilhelm-Ring (> Goethestraße)	94	80	0	174	104	keine	Sonderliste
Neustadt	Hauptbahnhof M Bonifaziusstraße (> Hauptbahnhof C - Linie 9 Ankunft)	72	70	30	172	113	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Zwerchallee/Phönix-Halle Hattenbergstr. (> Schott AG)	101	70	0	171	119	keine	Sonderliste
Neustadt	Synagogenplatz Hindenburgstr. (> Kurfürstenstraße)	97	70	0	167	142	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Neustadt	Hauptbahnhof O ORN Platzseite Bahnhofsplatz	72	70	20	162	150	keine	gesonderte planerische Betrachtung; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Lessingstraße Kaiser-Wilhelm-Ring (> Hauptbahnhof)	94	60	0	154	210	keine	Sonderliste
Neustadt	Schott AG Hattenbergstr. (> Zwerchallee)	80	70	0	150	237	keine	Sonderliste
Neustadt	Straßenbahnamt H Kaiser-Karl-Ring (> Ersatzhaltestelle)	40	90	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Bismarckplatz D Kaiser-Karl-Ring	48	90	10	148	269	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Bismarckplatz C Kaiser-Karl-Ring (Nur Ausstieg)	68	80	0	148	269	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Kurfürstenstraße Hindenburgstr. (> Synagogenplatz)	87	60	0	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Kurfürstenstraße Hindenburgstr. (> Hindenburgplatz)	87	60	0	147	273	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Mainstr./Bewegungsz. A Rheinallee (> Feldbergplatz)	64	80	0	144	290	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Hindenburgplatz/Architektenk.A Hindenburgplatz (> Kurfürstenstraße)	104	40	0	144	290	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Sömmerringstraße Sömmerringstr. (> Goetheplatz)	70	70	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Schott AG Hattenbergstr. (> Bismarckplatz)	80	60	0	140	312	keine	Sonderliste
Neustadt	Straßenbahnamt F Kaiser-Karl-Ring (> Ersatzhaltestelle)	40	90	10	140	312	keine	Ersatzhaltestelle; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Wallaustraße	60	50	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Sömmerringstraße Sömmerringstr. (> Synagogenplatz)	70	40	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Goetheplatz Goethestr. (> Goethestraße)	58	50	0	108	558	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Straßenbahnamt C Rheinallee (> Mainstraße)	50	30	10	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Straßenbahnamt A Kaiser-Karl-Ring (> Bismarckplatz)	50	40	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Goetheplatz Goethestr. (> Sömmeringstraße/Mainstraße)	58	30	0	88	599	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Mainstr./Bewegungsz. B Rheinallee (> Wallaustraße)	64	10	10	84	601	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Straßenbahnamt B Kaiser-Karl-Ring (> Zollhafen)	50	30	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Neustadt	Zollhafen (> Hochschule Mainz)	30	30	0	60	617	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Trajanstraße Augustusstr. (> Hauptbahnhof)	62	120	30	212	6	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus A Freiligrathstrasse (> Pariser Tor)	86	110	10	206	13	keine	Vorzugshaltestelle
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus D An d.Goldgrube (> Jägerstraße)	96	80	20	196	26	keine	Vorzugshaltestelle
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus C An d.Goldgrube (> Fichteplatz)	96	80	20	196	26	keine	Vorzugshaltestelle
Oberstadt	An der Philippsschanze B Pariser Straße (> Am Gautor)	106	90	0	196	26	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universitätsmedizin B Am Römerlager (> Trajanstraße)	91	70	30	191	38	keine	Nachrücker
Oberstadt	Am Gautor B Am Gautor (> An der Philippsschanze)	97	90	0	187	54	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Am Gautor A Am Gautor (> Schillerplatz)	97	90	0	187	54	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippsschanze A Pariser Straße (> Pariser Tor)	106	70	10	186	58	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zitadellenweg/Bf. Römisches Theater Salvatorstraße (> Ritterstraße)	84	90	10	184	61	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften D Geschw.-Scholl-Straße (> Jägerhaus)	70	90	20	180	74	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Vincenz-Krankenhaus B Freiligrathstrasse (> Eisgrubweg)	96	70	10	176	99	keine	Vorzugshaltestelle
Oberstadt	An der Philippsschanze D An d.Goldgrube (> Vincens-Krankenkaus)	96	70	10	176	99	BSV: Aufgrund Nähe zu nahegelegenen Schulen Überprüfung Barrierefreiheit	Nachrücker
Oberstadt	Hechtsheimer Straße E An der Goldgrube (> Rosengarten)	83	80	10	173	111	keine	Nachrücker
Oberstadt	Berliner Straße B Geschw.-Scholl-Straße (> Kurmainz-Kaserne)	82	90	0	172	113	keine	Sonderliste
Oberstadt	Berliner Straße A Geschw.-Scholl-Straße (> Pariser Tor)	82	90	0	172	113	keine	Sonderliste
Oberstadt	Universitätsmedizin A Langenbeckstr. (> Obere Zahlbacher Straße)	91	60	20	171	119	keine	Nachrücker
Oberstadt	Universität I Albert-Schweitzer-Straße (> Botanischer Garten)	80	70	20	170	121	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Bodelschwinghstraße Hechtsheimer Strasse (> Hechtsheimer Straße)	60	80	30	170	121	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Martin-Luther-Straße/Antenne Mainz 106,6 Hechtsheimer Strasse (> Heiligkreuzweg)	88	60	20	168	137	keine	Berücksichtigung bei Planung HKV-Erschließung

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Haltepoisition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Oberstadt	Pariser Tor C Pariser Strasse (> Alfred-Mumbächer-Straße)	82	80	0	162	150	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor B Geschw.-Scholl-Straße (> Berliner Straße)	92	70	0	162	150	keine	Sonderliste
Oberstadt	Pariser Tor A Geschw.-Scholl-Straße (> An der Philippsschanze)	92	70	0	162	150	keine	Sonderliste
Oberstadt	Universität H Albert-Schweitzer-Straße (> Hauptbahnhof West/ Taubertsbergbad	80	80	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften B Geschw.-Scholl-Straße (> Jägerhaus)	110	50	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften A Geschw.-Scholl-Straße (> Berliner Straße)	110	50	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Martin-Luther-Straße/Antenne Mainz 106,6 Hechtsheimer Strasse (> Bodelschwinghstraße)	88	50	20	158	194	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zitadellenweg/Bf. Römisches Theater Salvatorstraße (> Stadtpark)	84	60	10	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Rosengarten Am Stiftswingert (> Hechtsheimer Straße)	54	100	0	154	210	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hechtsheimer Straße C Am Stiftswingert (> Rosengarten)	43	100	10	153	221	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor D Pariser Straße (> Vincens-Krankenhaus)	92	50	10	152	230	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Obere Zahlbacher Strasse An d.Philippsschanze (> An der Philippsschanze)	80	60	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Fichteplatz Fichteplatz (> Universitätsmedizin)	80	50	20	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universität C Saarstraße (> Hauptbahnhof West/ Taubertsbergbad)	100	40	10	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Kurmainz-Kaserne/Akademie der Wissenschaften C Geschw.-Scholl-Straße (> Berliner Straße)	70	80	0	150	237	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Eisgrubweg Windmühlenstr. (> Altstadt Holzhof/Bf. Römisches Theater)	58	90	0	148	269	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippsschanze C/Schulbus Pariser Str. (> Pariser Tor/E-Wagen Linie 6)	46	100	0	146	279	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zahlbach Am Wildgraben (> Römersteine/St. Hildegardis-Krkhs.)	63	80	0	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Zahlbach Am Wildgraben (> Lindenmühle)	63	80	0	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hechtsheimer Straße D Hechtsheimer Str. (> Bodelschwinghstraße)	93	40	10	143	298	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Volkspark Göttelmannstr. (> Am Viktorstift/DJH)	72	60	10	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Am Viktorstift/Jugendherberge Göttelmannstr. (> Volkspark)	62	70	10	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor E Geschw.-Scholl-Straße (> Berliner Straße)	62	80	0	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universität B Saarstraße (> Friedrich-von-Pfeiffer-Weg)	100	40	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Landwehrweg Landwehrweg (> Unikliniken Süd)	40	100	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hanns-Dieter-Hüsch-Weg Hanns-Dieter-Hüsch-Weg (> Staudinger Weg)	40	100	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Eisgrubweg Windmühlenstr. (> Vincens-Krankenhaus)	58	80	0	138	353	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippsschanze E An d.Philippsschanze (> Pariser Tor [Gutenberg-Gymnasium])	56	80	0	136	359	keine	ggf. im Zusammenhang mit Umbau Einfahrt Gutenberg-Gymnasium;
Oberstadt	Hechtsheimer Straße A Hechtsheimer Str. (> Ritterstraße)	83	40	10	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hechtsheimer Straße F/SB An der Goldgrube (> Jägerstraße - Schulbus)	63	60	10	133	364	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Römersteine/Hildegardis-Krank. Untere Zahlbacher Strasse (> Zahlbach)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Römersteine/Hildegardis-Krank. Untere Zahlbacher Strasse (> Hauptfriedhof)	60	70	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Backhaushohl A Albert-Schweitzer-Str. (> Botanischer Garten)	60	50	20	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Agentur für Arbeit B Untere Zahlbacher Strasse (> Hauptfriedhof)	60	70	0	130	380	BSV: keine ausreichende Abgrenzung zur Fahrbahn; Gefahr für Blinde	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Ritterstraße Hechtsheimer Str. (> Zitadellenweg)	50	70	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Obere Zahlbacher Strasse Obere Zahlbacher Str (> Universitätsmedizin)	40	90	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg Saarstr. (Universität)	100	30	0	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	An der Philippsschanze F	46	80	0	126	438	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Oberstadt	Rosengarten Am Stiftswingert (> Volkspark)	54	70	0	124	440	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Volkspark Göttelmannstr. (> Rosengarten)	72	50	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor F Pariser Strasse (> SB-Halt / Alfred-Mumbächer-Straße)	42	80	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Berliner Straße C Geschw.-Scholl-Straße (> Pariser Tor)	42	80	0	122	455	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Universität A Saarstr. (> Hauptbahnhof West)	100	20	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Ritterstraße Hechtsheimer Str. (> Hechtsheimer Straße)	50	60	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Landwehrweg an Landwehrweg (Endhaltestelle)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Johannes-von-Müller-Weg Johannes-von-Müller-Weg (> Botanischer Garten)	30	90	0	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Bodelschwinghstraße Hechtsheimer Strasse (> Martin-Luther-Straße)	60	50	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Pariser Tor H Schulbushaltestelle	42	70	0	112	517	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Berliner Straße D Geschw.-Scholl-Straße (> Kurmainz-Kaserne)	32	80	0	112	517	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Staudingerweg Staudingerweg (> Duesbergweg)	40	70	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Johannes-von-Müller-Weg Johannes-von-Müller-Weg (> Colonel-Kleinmann-Weg)	40	70	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hauptfriedhof/Blindenzentrum Untere Zahlbacher Strasse (> Römersteine/Hildegardis-Krankenhaus)	50	60	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Duesbergweg Ackermannweg (> Koblenzer Straße)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Colonel-Kleinmann-Weg Colonel-Kleinmann-Weg (> Hanns-Dieter-Hüsch-Weg)	30	80	0	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hauptfriedhof/Blindenzentrum Untere Zahlbacher Strasse (> Arbeitsamt)	50	50	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Am Gautor C Am Gautor	37	60	0	97	584	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Botanischer Garten B Albert-Schweitzer-Str. (> Backhaushohl)	50	40	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Duesbergweg Duesbergweg(> Staudinger Weg)	30	60	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Botanischer Garten A Albert-Schweitzer-Str. (> Universität)	50	40	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Staudingerweg Staudingerweg (> Hanns-Dieter-Hüsch-Weg)	30	50	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hanns-Dieter-Hüsch-Weg Hanns-Dieter-Hüsch-Weg (> Johannes-von-Müller-Weg)	30	50	0	80	602	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochschule Mainz B Koblenzer Straße (>Draiser Weg)	32	20	10	62	616	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Oberstadt	Hochschule Mainz A Koblenzer Straße (> Friedrich-von-Pfeiffer-Weg)	32	20	0	52	618	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bleichstraße Portlandstraße (> Laubenheimer Straße)	74	120	0	194	29	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	schwierige Situation, Ausstiegshaltestelle; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bleichstraße Laubenheimer Straße (> Schillerschule)	54	130	10	194	29	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	Vorzugshaltestelle (Planungsansätze+Haushaltsanmeldung bereits vorhanden; Erweiterung Seniorenwohnheim)
Weisenau	Laubenheimer Straße Laubenheimer Straße (> Bleichstraße)	50	130	0	180	74	keine	Nachrücker
Weisenau	Alter Friedhof B Göttelmannstr. (> Am Viktorstift/DJH)	86	80	10	176	99	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	Vorzugshaltestelle
Weisenau	Laubenheimer Straße Bleichstraße (> Friedrich-Ebert-Straße)	60	100	10	170	121	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wilh.-Theodor-Römheld-Str Heiligkreuzweg (> Friedhof)	40	130	0	170	121	keine	Planung im Rahmen des HKV
Weisenau	Wormser Straße Wormser Strasse (> Zur Alten Portland)	89	70	10	169	134	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Zur alten Portland Wormser Strasse (> Ginsheimer S./Weisenauer Br./Bouguenaiseallee)	70	90	0	160	158	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wormser Straße Wormser Strasse (> Weisenauer Synagoge / Hohlstraße)	89	70	0	159	190	keine	Sonderliste
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße A an Jakob-Anstatt-Strasse (> Laubenheimer Straße)	69	80	10	159	190	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP the mind of movement

1. Schritt (Bestandsaufnahme/Haltestellenerhebung) + 2. Schritt (Bewertung)							3. Schritt (Einschätzung Behindertenvertreter/ Betroffenenkreis)	4. Schritt (Einschätzung zur planerischen und technischen Machbarkeit durch die Verkehrsverwaltung)
Ortsteil	Halteposition + Adresse (>Richtung)	Ergebnis der Haltestellenerhebung: Punkteverteilung nach Blöcken (Grundlage für Erstellung "vorläufigen Haltestellen-Rangliste")			Ergebnis "vorläufige Haltestellen-Rangliste"		Anmerkungen "AK Barrierefreies Mainz + Kultur" und BLINDEN- u. SEHBEHINDERTENVEREIN RHEINHESSEN e. V. (BSV Rheinhessen)	Anmerkungen Stadt/Stadtplanungsamt Abt. Verkehrswesen
		1. Bedeutung der Haltestelle	2. Grad der Barriere-freiheit	3.Zusätzlicher Umbaubedarf	Gesamtpunkt-zahl (Summe Blöcke 1+2+3)	Rang (über alle Haltestellen im Stadtgebiet)		
Weisenau	Scheck-in-Center Max-Hufschmidt-Straße (> Wilh.-Theodor-Römheld-Str.)	57	100	0	157	199	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Schillerschule Portlandstraße (> Alter Friedhof)	76	80	0	156	206	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	Nachrücker
Weisenau	Schillerschule Portlandstraße (> Bleichstraße / Paul-Gerhard-Weg)	76	70	0	146	279	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	Ausstiegshaltestelle; planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Alter Friedhof A Göttelmannstr. (> Schillerschule)	86	60	0	146	279	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	Sonderliste
Weisenau	Alter Friedhof D Heiligkreuzweg (> Wilhelm-Theodor-Römheld-Straße)	66	80	0	146	279	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Alter Friedhof C Heiligkreuzweg (> Hohlstraße/Alter Friedhof B)	66	70	10	146	279	BSV: kein Fahrgastunterstand vorhanden; Prüfung Beleuchtung	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Am Viktorstift/Jugendherberge Göttelmannstr. (> Weisenau/Friedhof)	62	70	10	142	306	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Zur alten Portland Wormser Strasse (> Wormserstraße)	70	70	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Paul-Gerhardt-Weg an Paul-Gerhardt-Weg (Endhaltestelle)	30	110	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Paul-Gerhardt-Weg ab Paul-Gerhardt-Weg (> Schillerschule)	40	90	10	140	312	keine	Sonderliste
Weisenau	Hohlstraße Hohlstr./Treppe (> Alter Friedhof)	40	100	0	140	312	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Wilh.-Theodor-Römheld-Str Heiligkreuzweg (> Weberstraße)	40	80	10	130	380	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße C Friedrich-Ebert-Str. (> Weisernau Friedhof)	29	100	0	129	427	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bauhaus / Am Großberg Max-Hufschmidt-Str. (> Weisenauer Weg)	60	50	10	120	464	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Hohlstraße Hohlstr/Früchtstr. (> Wormser Straße)	40	60	10	110	521	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Friedrich-Ebert-Straße B ab Jakob-Anstatt-Strasse (> Endhaltestelle)	39	60	10	109	557	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Weisenauer Synagoge / Theis Modellbahn Wormser Strasse (> Favorite-Parkhotel)	60	40	0	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Bauhaus / Am Großberg Max-Hufschmidt-Str. (> Weberstraße)	60	30	10	100	567	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Weisenauer Synagoge / Theis Modellbahn Wormser Strasse (> Wormser Straße)	50	40	0	90	587	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt
Weisenau	Scheck-in-Center Max-Hufschmidt-Straße (> Bauhaus/ Am Großberg)	57	30	0	87	600	keine	planerische Überprüfung zu einem späteren Zeitpunkt

© 2019 PTV Transport Consult GmbH

PTV GROUP
the mind of movement