

Gliederung

1. Anlass.....	2
2. Arbeitspakete	3
AP 1: Neuerung des Rechtsrahmens	3
AP 2: Daten und Entwicklungen	4
AP 3: Bilanzierung 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans	4
AP 4: Auswirkungen der Corona-Pandemie	5
AP 5 : Schwerpunktthema Effizienz- und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV	5
AP 6: Schwerpunktthema Barrierefreiheit im ÖPNV.....	6
AP 7: Straßenbahnausbau	6
AP 8: Partizipation und Beteiligungsverfahren	8
3. Umgang mit Daten und Quellen.....	10
4. Zeitplan und Kosten.....	10
5. Ansprechpartner:in	11

1. Anlass

Die Stadt Mainz steht wie viele andere Städte vor der Aufgabe, die Attraktivität und Qualität der Stadt zu sichern und zu erhöhen. Hierfür sind der öffentliche Personennahverkehr (folgend: ÖPNV) und das damit verbundene ergänzende Mobilitätsmanagement wesentliche Bestandteile und Hebel, um grundsätzliche politische Ziele aus den Bereichen Umwelt-, Klimaschutz und soziale Standards aber auch Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung zu unterstützen.

Die Rolle des Nahverkehrsplans gewinnt jüngst durch die neu geltenden Gesetzesregelungen insbesondere auf Landesebene weiter an Bedeutung. Er ist ein wichtiges Planungs- und Steuerungsinstrument der Stadtverwaltung, mit dem sie als Aufgabenträger die Anforderungen an den künftigen ÖPNV definiert. Diesem Ziel ist mit der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (folgend: NVP) Rechnung zu tragen.

Vor dem Hintergrund knapper finanzieller Mittel und darüber hinaus aktueller gesellschaftlicher Veränderungen durch die Corona-Pandemie stellt dies allerdings eine besondere Herausforderung dar. Ein klar formulierter NVP soll dabei unterstützen aktuelle Gegebenheiten aufzuzeigen, Ziele zu benennen, diese zu quantifizieren und in ein konkret beschriebenes Mobilitätsangebot – welches gleichzeitig die aktuellen Entwicklungen und Rahmenbedingungen berücksichtigt – für den Nahverkehr umzusetzen.

Die 4. Fortschreibung des NVP ist aus folgenden Gründen geboten:

- Die Laufzeit der aktuellen 3. Fortschreibung erstreckt sich auf die Jahre 2019 bis 2023 (Beschlussfassung am 13.02.2019). Nach § 12 des Landesgesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr (folgend: NVG RLP) ist der NVP entsprechend den sich ändernden verkehrlichen Rahmenbedingungen fortzuschreiben. Wenngleich ein 5-Jahre-Turnus in der neuen Landesgesetzgebung nicht mehr gefordert ist, sollte ein NVP regelmäßig aktualisiert werden, was die Stadt Mainz anvisiert.
- Die aktualisierte rheinland-pfälzische Landesgesetzgebung erfordert ebenfalls eine Überprüfung des aktuell geltenden NVP dahingehend, welche Auswirkungen diese auf die Stadt Mainz als ÖPNV-Aufgabenträger im Stadtgebiet bzw. räumlichen Zuständigkeitsbereich hat, welche Rolle/Funktion sie als Teil der neuen landesweiten ÖPNV-Organisationstruktur einnimmt und welche Konsequenzen sich davon ableiten lassen.
- Das Personenbeförderungsgesetz (folgend: PBefG) nimmt z.B. in § 8 Abs. 3 explizit Bezug auf den NVP und fordert, dass mit Hilfe dieses eine vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 01.01.2022 erreicht werden soll. Die Stadt Mainz hat dieses Ziel bereits in der 3. Fortschreibung als Schwerpunktthema beleuchtet, das Vorgehen zur Umsetzung ausführlich beschrieben und die dringlichsten Haltestellen definiert. Das bereits begonnene Projekt zur Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit soll jetzt evaluiert und fortgeführt werden.
- Die Novellierung des PBefG im Jahr 2021 öffnete den Markt für neue digitale Mobilitätsangebote/-dienste und Geschäftsmodelle, welche genehmigungspflichtig sind. Auch mit dieser Neuerung muss sich kritisch auseinandergesetzt werden, insb. welche Steuerungsmöglichkeiten bzw. -instrumente es für den kommunalen Aufgabenträger Stadt Mainz gibt, um die Funktionsfähigkeit des ÖPNV und ein geregeltes sowie effizientes Zusammenwirken der verschiedenen Verkehrsformen zu gewährleisten.

- Auch wichtige Änderungen in der Förderkulisse, welche den ÖPNV betreffen sind darzustellen, wie u.a. die deutliche Verbesserung der Bundesförderung durch die GVFG-Novelle, die Änderung der Verwaltungsvorschrift zur Förderung des ÖPNV sowie die Änderung des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes auf Landesebene.
- Die Auswirkungen der Corona-Pandemie treffen auch den städtischen ÖPNV in Mainz enorm und müssen in dieser Fortschreibung, insbesondere im Zusammenhang mit der künftigen Finanzierung des ÖPNV sowie der dringenden Erreichung von Klimaschutzziele und der Verkehrswende, beleuchtet werden. Themen wie u.a. Luftreinhaltung und Umweltschutz nehmen in der politischen sowie öffentlichen Diskussion weiterhin einen großen Raum ein und müssen, trotz der Restriktionen der öffentlichen Haushalte bzw. steigender Anforderungen an die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV, mit sehr hoher Priorität weiterverfolgt werden.

2. Arbeitspakete

Die nachfolgend dargestellten Arbeitspakete (folgend: AP) stellen eine Inhaltssammlung dar, die aus Sicht des Auftraggebers (folgend: AG) gutachterlich zu bearbeiten ist. Es wird erwartet, dass der Auftragnehmer (folgend: AN) eine Gliederungsstruktur für den NVP erarbeitet und diese mit dem AG abstimmt.

Parallel zu den in den AP gegliederten Bearbeitungsschritten werden in der Praxis die – im Folgenden noch eingehend beschriebenen – Beteiligungsrunden stattfinden. Grundsätzlich gilt, dass die in diesen Runden gewonnenen Erkenntnisse und Anregungen an den betreffenden Stellen – sofern nach Vorabstimmung mit dem AG relevant – zusätzlich zu berücksichtigen sind.

Als digitale Kartengrundlage soll möglichst mit der Plattform „OpenStreetMap“ gearbeitet werden, damit diese u.a. für weitere Planungen verwendet werden können. Bereits vorhandene Datenbestände sind jeweils zu prüfen und ggf. anzupassen.

AP 1: Neuerung des Rechtsrahmens

Die rechtlichen Rahmenbedingungen für den NVP haben sich zum einen mit der Novellierung des NVG RLP auf Landesebene, zum anderen mit der Novellierung des PBefG auf Bundesebene deutlich geändert.

Mit der Änderung des NVG RLP erhält der ÖPNV in Rheinland-Pfalz eine neue Organisationsstruktur. Das am 03.02.2021 beschlossene und am 13.02.2021 in Kraft getretene Gesetz erklärt den gesamten ÖPNV zur Pflichtaufgabe der kommunalen Selbstverwaltung. Künftig soll ein sog. Landesnahverkehrsplan (§ 12 NVG RLP, folgend: LNVP) das zentrale Instrument zur Entwicklung eines landesweiten und ganzheitlichen Verkehrssystems darstellen. Nach den Zielen und Rahmenvorgaben aus dem LNVP stellt jeder Aufgabenträger nach § 11 des NVG RLP für sein Gebiet einen lokalen NVP auf.

Die zum 01.08.2021 in Kraft getretene PBefG-Novelle schafft eine eigene Rechtsgrundlage für neue, digitale Mobilitätsangebote und Geschäftsmodelle. Die Änderung führt zwei neue Verkehrsformen ein. Den sog. „Linienbedarfsverkehr“ nach § 44 PBefG und den „gebündelten Bedarfsverkehr“ nach § 50 PBefG. Mit der Modernisierung des Gesetzes wird für diese flexiblen

Mobilitätsangebote ein eigener Rechtsrahmen geschaffen und Aufgabenträger erhalten Steuerungselemente, um den lokalen öffentlichen Verkehr so effizient wie möglich zu gestalten.

Die Bedeutung und Auswirkungen der jeweiligen Novellierung für den Aufgabenträger Stadt Mainz und abgeleitet davon für das Verkehrsangebot im Stadtgebiet bzw. Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers sollen herausgearbeitet, aufgezeigt und kritisch hinterfragt werden.

Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Änderungen, welche den ÖPNV direkt betreffen, zu beleuchten und deren Konsequenzen bzw. Chancen für den Aufgabenträger aufzuzeigen.

AP 2: Daten und Entwicklungen

Gemeinsam mit dem AG ist festzulegen, welche soziodemographischen Daten relevant und in welcher Darstellungsart fortzuschreiben sind. Neben den gängigen Werten (Einwohnerentwicklung, ÖPNV-Fahrgastentwicklung, Schul- und Ausbildungsstruktur etc.) liegen aktuell auch zahlreiche spezielle Indikatoren aus der von der Stadt Mainz durchgeführten Haushaltsbefragung „Mobilitätsbefragung 2019“ vor. Neueste Erkenntnisse wie u.a. zur Verkehrsmittelwahl/Modal Split (insb. ÖV-Nutzung), Ticketbesitz, Bewertung des ÖPNV-Angebotes sind zu thematisieren sowie die Auswirkungen für die Stadt Mainz im Gültigkeitszeitraum der 4. Fortschreibung aufzuzeigen. Im gleichen Zeitraum zu erwartende städtebauliche Entwicklungsvorhaben sind hinsichtlich ihrer Relevanz für den ÖPNV darzustellen.

Zusätzlich ist der aktuelle ÖPNV-Zuständigkeitsbereich der Stadt Mainz grafisch darzustellen und zu erläutern, da sich dieser seit dem Jahr 2020/der Vorabbekanntmachung zum öffentlichen Dienstleistungsauftrag (folgend: öDA) vergaberechtlich nicht ausschließlich auf das Stadtgebiet beschränkt. Auch Aspekte wie z.B. aktuellere Eingemeindungen (z.B. Heidesheim und Wackenheim zu Ingelheim) sind im Hinblick auf die ein- und ausbrechenden Verkehre und weitere Mobilitätsangebote zu beleuchten.

AP 3: Bilanzierung 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Bezüglich der 3. Fortschreibung des NVP soll Bilanz gezogen werden. Dazu sind die Maßnahmevorschläge aus der Bearbeitung 2019 aufzugreifen, bzgl. ihrer heutigen Relevanz zu prüfen und hinsichtlich ihres Stands der Umsetzung zu bewerten und hinsichtlich ihrer Wirkung zu analysieren.

Dabei soll der Fokus auf die folgenden Punkte gelegt werden:

- Mit dem Zielliniennetz wurde in der 3. Fortschreibung des NVP das Busangebot umfassend verändert. Die Umsetzung sowie Wirkung soll (unter Berücksichtigung der Pandemiebedingungen) evaluiert werden.
- Des Weiteren soll der aktuelle Stand des barrierefreien Umbaus im Bus- und Bahnverkehr analysiert werden. Hierbei soll ein aktueller Sachstand (Ausbauquote inkl. Straßenbahn) insgesamt ermittelt sowie eine Evaluation der 2019 definierten Ziele vorgenommen werden. Die Rahmenbedingungen insgesamt sollen in diesem Zusammenhang kritisch beleuchtet werden.

- Eine thematisch sortierte Bestandsaufnahme der Förderprojekte, welche im Rahmen des „Sofortprogramm saubere Luft“ umgesetzt wurden, soll erfolgen und deren Bedeutung für den ÖPNV kurz anhand von ausgewählten Projekten dargestellt werden.
- Es sind die in Mainz angebotenen, weiterführenden Mobilitätsangebote, welche den ÖPNV ergänzen (z.B. MainzRIDER, MVGmeinRad) zu evaluieren.

AP 4: Auswirkungen der Corona-Pandemie

Die Corona-Pandemie hat auch starke Auswirkungen auf den ÖPNV der Stadt Mainz. Es soll zunächst eine übersichtliche Abhandlung über die Veränderungen im Betrieb und die Reaktion des Verkehrsunternehmens auf die Pandemiebedingungen erstellt werden. Die Entwicklung und Auswirkungen auf den Schülerverkehr sind in diesem Zusammenhang ebenfalls zu beleuchten, was auch die aus der Pandemie resultierenden Maßnahmen mit beinhaltet (u.a. „Entzerrung der Schulanfangszeiten“, Bestellung zusätzlicher Busse). Die Umsetzung der Antragsstellung zum ÖPNV-Rettungsschirm („Corona Billigkeitsleistung“ und Corona „Schülerverkehr“) ist kurz darzustellen. Diese soll auch in einer kritischen Bewertung zur künftigen ÖPNV-Finanzierung berücksichtigt werden. Ebenfalls sind umgesetzte Maßnahmen zur Fahrgastrückgewinnung aufzuzeigen.

AP 5 : Schwerpunktthema Effizienz- und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

Der ÖPNV muss weiterhin an Attraktivität gewinnen - aufgrund der Pandemie mehr denn je. Deshalb bedarf es konkreter Lösungen, um Auswirkungen der noch immer anhaltenden Pandemie entgegenzuwirken, Fahrgäste wieder zurückzuholen und neue ÖPNV-Kundschaft dazuzugewinnen. Der AN soll den Fokus der Untersuchung dabei auf folgende Kernpunkte richten:

- Optimierungspotenziale Busbeschleunigung
- Optimierungspotenziale LSA Vorrang
- Einrichtung von Expressbussen
- Ticketvergünstigungen
- Erweiterung von Konzepten zum Ausbau der Inter- bzw. Multimobilität
- Ideen für Modellprojekte zur direkten bzw. indirekten Förderung alternativer und multimodaler Verkehrskonzepte (z.B. Verwendung von Stellplatzablösemitteln, Überschüsse aus Parkraumbewirtschaftung, Umlagekonzepte etc.)

Zur Bearbeitung des AP ist zunächst die Darstellung des Status Quo notwendig, um einen aktuellen Überblick zu den jeweiligen Themenbereichen zu erhalten. Dabei sollten in Absprache mit dem AG auch alle relevanten Akteure (u.a. Fachämter/-abteilungen, Verkehrsunternehmen) mit einbezogen werden. Anschließend sind von der Daten-/Informationslage Optimierungsvorschläge abzuleiten, konkrete Maßnahmen zu benennen und zu priorisieren.

Der AN erhält vom AG die aktuellen Sachstände zu den einzelnen Themenfeldern und filtert alle relevanten Informationen, welche benötigt werden, um im Anschluss eine verkehrliche Betrachtung vorzunehmen.

Zu den technisch geprägten Untersuchungsinhalten erstellt der AN in Absprache mit dem AN eine aktuelle Übersicht zur vorhandenen Infrastruktur, z.B. zu allen im Stadtgebiet Mainz befindlichen Busspuren in tabellarischer Form. Diese sind dann mit den aktuellen vorliegenden Daten zur LSA-Vorrangschaltung sowie der Geschwindigkeitskarte zu bündeln und anschließend grafisch aufzuarbeiten.

Die konzeptionellen und innovativen Gedankenansätze sollen in enger Zusammenarbeit und im Austausch mit der Fachverwaltung erarbeitet werden.

6

AP 6: Schwerpunktthema Barrierefreiheit im ÖPNV

In der 3. Fortschreibung des NVP wurde eine Priorisierung zum barrierefreien Haltestellenumbau vorgenommen und die dringlichsten Haltestellenpositionen anhand mehrerer Kriterien (u.a. Fahrgastzahlen, Grad der Barrierefreiheit) definiert. Der aktuelle Stand bzw. Fortschritt zur Umsetzung der sog. „TOP 53“ wird, wie unter AP 3: Bilanzierung 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschrieben, analysiert und dargestellt. Unter diesem AP soll, abgeleitet von dem Evaluationsergebnis, eine sinnvolle Fortführung des Programms festgelegt werden. Dabei sollen sowohl die Ergebnisse aktuellster Haltestellenerhebungen (Stadt Mainz, Verbund) sowie die Haltestellendatenbank der Stadt Mainz – hier abhängig vom Umsetzungsstand – mit berücksichtigt bzw. genutzt werden.

Ebenfalls soll die Weiterführung des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen, unter Berücksichtigung der pandemiebedingten Wirtschaftslage des Verkehrsunternehmens, aber auch der Fördermöglichkeiten auf Bundes- und Landesebene dargestellt werden.

AP 7: Straßenbahnausbau

Die Straßenbahn ist ein emissionsfreies, CO₂-neutrales und damit stadtverträgliches Verkehrsmittel. Darüber hinaus weist sie deutlich höhere Kapazitäten auf als der Bus und wird von vielen Fahrgästen auch als das attraktivere Verkehrsmittel angesehen. In der aktuellen Debatte zum Klimawandel nimmt der ÖPNV eine entscheidende Rolle ein, denn nur durch die weitere Stärkung des ÖPNV kann eine Verkehrswende gelingen und Klimaschutzziele erreicht werden.

Die Mainzer Mobilität verzeichnet seit vielen Jahren steigende Fahrgastzahlen. Auch ein deutlicher Fahrgastzuwachs auf den Straßenbahnlinien in den Stadtteilen Bretzenheim, Marienborn sowie Lerchenberg ist nach der Inbetriebnahme der „Mainzelbahn“ zu verzeichnen. Damit künftige Zuwächse im ÖPNV adäquat bedient werden können und, weil die Straßenbahn als Verkehrsmittel einen hohen Stellenwert bei der Mainzer Bevölkerung einnimmt, wird der Ausbau weiterer Straßenbahntrassen als notwendig angesehen.

Erfreulich ist, dass mit der Änderung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (folgend: GVFG) auf Bundesebene die Fördermöglichkeiten für den Großprojekte des Nahverkehrs (Straßenbahnausbau) zudem spürbar verbessert wurden. Die Fördermittel werden bis zum Jahr 2025 auf zwei Milliarden Euro jährlich versechsfacht. Künftig können Planungskosten bei neuen Straßenbahn-

projekten mit bis zu zehn Prozent der Baukosten in die Förderung miteinbezogen werden. Von dieser Möglichkeit wird auch die Mainzer Mobilität Gebrauch machen.

Gleichwohl es nach dem negativen Bürgerentscheid auf hessischer Seite zum Projekt „CityBahn“ keine Straßenbahnverbindung zwischen den Landeshauptstädten Wiesbaden und Mainz geben wird, verfolgt Mainz den Straßenbahnausbau in ihrem Stadtgebiet weiter. Erste Streckenpotenziale wurden bereits während der CityBahn-Planung, welche ergänzend zur CityBahn oder alternativ tragfähig sind, überschlägig ermittelt. Der Mainzer Stadtrat hat unabhängig von der Entscheidung zum Wiesbadener Bürgerentscheid bereits am 03.06.2020 (BV 0943/2020) ¹ seinen Auftrag an die Verwaltung bzw. die Mainzer Mobilität, federführend für das Projekt „Straßenbahnausbau Mainz S2030“, gerichtet. Unabhängig von der damaligen CityBahn-Planung soll das Mainzer Straßenbahnnetz wie folgt weiter ausgebaut werden:

- **Die Verbindungsspanne Aliceplatz – Münsterplatz:**
Der Bahnhofsvorplatz ist vor allem in den Stoßzeiten an seinen Kapazitätsgrenzen angekommen. Um zusätzliche Angebote im ÖPNV schaffen zu können und das Straßenbahnnetz weniger störungsanfällig zu machen, ist eine Entlastung dieses Knotenpunktes von zentraler Bedeutung für die Mobilität der Stadt Mainz. Die Strecke durch die Binger Straße zwischen Alice- und Münsterplatz ermöglicht eine Entlastung des Hauptbahnhofs als ÖPNV-Knoten. Gleichzeitig verkürzt sich für viele Fahrgäste die Fahrtzeit in Richtung Innenstadt. Geplant ist eine Fertigstellung bis 2024.
- **Anbindung neues Heiligkreuzviertel (HKV):**
Das HKV als neues, verdichtetes Wohnquartier bedarf einer attraktiven und leistungsfähigen ÖPNV-Erschließung. Für die Bewohnerschaft des autoarmen geplanten Bereiches HKV, aber auch für die Schulen in der Umgebung des Areals soll eine adäquate ÖPNV-Erschließung insb. mit der Straßenbahn hergestellt werden. Die Mainzer Mobilität hat hierzu bereits eine Machbarkeitsstudie beauftragt, die momentan die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit eines entsprechenden Infrastrukturprojekts bis zum Jahr 2022 untersucht. Eine genaue Streckenführung ist bisher noch nicht festgelegt. Der Untersuchungskorridor erstreckt sich aktuell über den Bereich zwischen dem bestehenden Straßenbahnnetz (Geschwister-Scholl-Straße) und dem HKV bzw. Hechtsheimer Straße. Weitere Überlegungen könnten auch eine Streckenführung über die Göttelmannstraße beinhalten, durch die dann auch Teile von Weisenau angebunden würden.
- **Innenstadtring mit Neustadterschließung:**
Der Innenstadtring bietet sich als Ausbaumaßnahme an, da in der Mainzer Neustadt das Potenzial für die Nutzung des ÖPNV besonders hoch ist (u.a. bevölkerungsreichster Stadtteil) und eine Verstärkung der Kapazität durch ein schienengebundenes System an dieser Stelle eine deutliche Steigerung der Nachfrage zur Folge hat. Der Innenstadtring könnte an den bestehenden Gleisen am Schillerplatz abzweigen und über die Ludwigsstraße, Höfchen, Schusterstraße, Bauhofstraße, Hindenburgstraße und Sömmeringstraße zum Bismarckplatz führen. Weitere Streckenalternativen sind in der Diskussion, der Untersuchungskorridor erstreckt sich zwischen Hindenburgstraße und Rheinallee. Bis 2022 soll ei-

¹ siehe Ratsinformationssystem der Stadt Mainz https://bi.mainz.de/to0050.php?_ktonr=84864

ne Machbarkeitsstudie zum Ausbau der Trasse vorliegen. Eine Realisierung wird aktuell bis zum Jahr 2030 anvisiert.

▪ **Eine Anbindung des rheinhessischen Umlandes:**

Insbesondere soll unter Berücksichtigung der geänderten Fördermöglichkeiten (GVFG) eine Erweiterung des Straßenbahnnetzes, auch mit möglichen Anbindungen des rheinhessischen Umlands geprüft werden. Hierzu wurden in der Vergangenheit bereits Überlegungen bzgl. einer Streckenführung über Ebersheim angestellt. Im Zusammenhang mit der Änderung des GVFG und der vom BMVI forcierten Überarbeitung zur Standardisierten Bewertung könnten sich diesbezüglich neue Möglichkeiten für eine Realisierung ergeben.

Der AN klärt, in welchen Umfang der aktuelle Bearbeitungsstand zum Projekt „S2030: Ausbau Straßenbahnnetz“ im NVP als Planungsinstrument verankert werden muss, da dieser eine wichtige Entscheidungsgrundlage für die Genehmigungsbehörde darstellt. Der AN stellt dann alle relevanten Informationen und Unterlagen für den NVP zusammen.

8

AP 8: Partizipation und Beteiligungsverfahren

Beteiligung Bürger:innen mithilfe eines Online-Tools

Erfahrungsgemäß ist die Beteiligung im Rahmen der Erarbeitung zum NVP insbesondere aus der Bevölkerung bzw. vonseiten der ÖPNV-Kundschaft sehr hoch. Damit ist auch bei der 4. Fortschreibung zu rechnen. Allerdings ist die Sichtung, thematische Sortierung, Priorisierung und anschließende Auswertung der eingebrachten Hinweise sowie Kritikpunkte zeitlich sehr aufwendig. Das liegt auch daran, dass bisher Änderungsvorschläge von Bürger:innen in Form von – häufig sehr umfangreichen – E-Mails und Briefen eingereicht werden konnten. Damit künftig der gesamte Prozess (Eingabe der Hinweise, Auswertung/Prüfung, Beantwortung) zeiteffizient erfolgt, erwartet die Verwaltung vom AN diesen mit Hilfe eines geeigneten Online-Tools durchzuführen. Auch Prüfaufträge aus den städtischen Gremien (Ortsbeiräte), von u.a. ÖPNV-Verbänden sowie benachbarten Gebietskörperschaften sollen im Programm mit aufgenommen werden/eingepflegt werden können und in den Auswertungsprozess mit einfließen. Die Möglichkeit der Beteiligung soll über entsprechende Medien, das städtische Social Media inbegriffen, beworben werden.

Beteiligung der Bürger:innen in Präsenz: Nahverkehrsforum

Der Kreis der einzubindenden Teilnehmenden des Nahverkehrsforums umfasst eine Vielzahl weiterer Institutionen sowie die interessierte Öffentlichkeit. Mit der zweimaligen Einberufung wird die im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz empfohlene Einbindung möglicher Planungsbeteiligter erreicht. Für beide Termine wird der AN einen Vortrag erstellen, diesen mit dem AG abstimmen und präsentieren. Der AN moderiert die Sitzungen und bereitet diese vor sowie nach. Eine Protokollierung seitens des AN ist notwendig. Anregungen, Hinweise und Prüfaufträge aus den beiden Sitzungen sollten ebenfalls in das Online-Tool arbeitseffizient aufgenommen und ausgewertet werden. Die Nahverkehrsforen sollen über entsprechende Medien, das städtische Social Media inbegriffen, beworben werden.

Anhörungsverfahren

Der AN begleitet den AG ebenfalls im Verfahren zur Einbeziehung Träger öffentlicher Belange (TöB). Dazu ist neben der Aktualisierung der Kontaktdatenliste die Sammlung, Auswertung sowie

Beantwortung der im Rahmen der TöB-Beteiligung eingegangenen Hinweise, Prüfungsaufträge notwendig. Auch hierbei sollte das Online-Tool zur Gewährleistung einer schnellen und arbeitseffizienten Durchführung herangezogen werden.

Abstimmung innerhalb der Verwaltung

a) Enger Arbeitskreis

Es kann davon ausgegangen werden, dass ca. 8 Abstimmungstermine des sog. „engeren Arbeitskreises“ (AN, AG/Stadt Mainz, Mainzer Mobilität) notwendig werden. Zu Beginn des Projektes ist zunächst der Umfang und Inhalt der einzelnen APs festzustecken und eine detaillierte Gliederung aufzustellen. Im weiteren Projektverlauf soll der AN kontinuierlich zum aktuellen Arbeitsstand je AP berichten und diesen gemeinsam mit den Teilnehmenden so abstimmen, dass weitere Arbeitsschritte eingeleitet werden können. Ist für ein AP eine aufwendigere Abstimmung notwendig (Schwerpunkthemen), kann ein Sitzungstermin auch AP-bezogen genutzt werden. Eine Protokollierung der Sitzungen ist seitens des AN notwendig. Der AN stellt zudem im fortgeschrittenen Projektverlauf dem AN bzw. Arbeitskreis den aktuellen Textentwurf des NVP vor der jeweiligen Sitzung zur Verfügung. Dabei sollten Änderungen zur vorherigen Version gekennzeichnet werden. Damit soll gewährleistet werden, dass er AN kontinuierliche über den Fortschritt der Erarbeitung informiert bleibt.

b) Erweiterter Arbeitskreis

Der erweiterte Arbeitskreis tagt bedarfsbezogen, wenn weitere Akteure thematisch einbezogen werden müssen. Dieser Fall trifft z.B. auf AP 7 zu, für das ein erweiterter Arbeitskreis „Barrierefreiheit“ einzurichten ist. In diesem sollen neben den Teilnehmenden des engen Arbeitskreises u.a. auch Vertreter des Beirats für die Belange von Menschen mit Behinderungen sowie der Behindertenbeauftragter Stadt Mainz teilnehmen. Angesetzt werden kann für AP 7 zwei Termine, die der AN vorbereitet, moderiert sowie protokolliert. Zu dem aktuellen Arbeitsstand des AP 7 sollte zudem im Turnustermin „Quartalsgespräch“ sowie im Beirat für die Belange von Menschen mit Behinderungen zu einem geeigneten Zeitpunkt berichtet werden. Die genaue Umsetzung (Anzahl Sitzungen) ist mit dem AG abzustimmen.

c) Verkehrsausschuss (VA)

Der zuständige Fachausschuss des Stadtrates ist voraussichtlich insgesamt drei Mal zu unterrichten:

- Sachstandsbericht zur Kenntnisnahme zum gutachterlichen Bearbeitungsumfang sowie erste Erkenntnisse (4. Quartal 2022)
- Sachstandsbericht zur Kenntnisnahme zum Arbeitszwischenstand (1.Quartal 2023)
- Sachstandsbericht Entscheidung zur Fertigstellung der Entwurfsfassung für das Anhörungsverfahren/TöB (3.Quartal 2023)

Für die Termine wird der AN vorab einen Entwurf für die Beschlussvorlage erstellen, für die Sitzung eine Präsentation erstellen und diese vortragen. Eine Protokollierung seitens des AN ist nicht notwendig.

3. Umgang mit Daten und Quellen

a) Datenbereitstellung:

Folgende Daten, Leitfäden und Untersuchungen sind im Internet abrufbar:

- Liniennetz und Fahrplanangebot:
<https://www.mainzer-mobilitaet.de/fahrplaene/alle-linien-auf-einen-blick>
<https://netz.mainzer-mobilitaet.de/>
- 3. Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans:
<http://mainz.de/nvp>
- Taktile Leitlinie Mainz/Barrierefreiheit im öffentl. Raum (Datenblätter Fortschreibung 2013):
http://mainz.de/medien/internet/downloads/Datenblaetter_Barrierefreiheit_Mainz_2013.pdf
- Mobilitätsbefragung 2019:
<https://www.mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/mobilitaetsbefragung-mainz-2019.php>
- Luftreinhalteplan:
<http://mainz.de/leben-und-arbeit/umwelt/luftreinhalteplan.php>
- Handlungsstrategie Elektromobilität:
http://mainz.de/verwaltung-und-politik/buergerservice-online/verkehrsprojekte/e_handlungsstrategie.php

Daten zu den unter AP 2 genannten Themen können über die Projektkoordination u.a. von folgenden Ämtern/Abteilungen/Institutionen in aktueller Form bezogen werden:

- Stadtplanungsamt (Amt 61) – Verkehrswesen (61.1) und Abt. Stadtplanung (61.1.2)
- Amt für Stadtentwicklung, Statistik und Wahlen (Amt 12)
- Schulamt (Amt 40)
- Mainzer Mobilität (u.a. Abt. Mobilitätsangebote & Produkte, Abt. Verkehrssteuerung)

b) Umgang mit Daten

Alle vom Gutachter erarbeiteten Daten können vom Auftragnehmer unentgeltlich weiter verwendet werden.

Die gesetzlichen Vorgaben insbesondere in Bezug auf den Datenschutz sind vom Gutachter einzuhalten.

Der Gutachter trägt dafür Sorge, dass die von ihm bereitgestellten Daten für den vorgesehenen Zweck lizenzrechtlich verwendet werden dürfen.

4. Zeitplan und Kosten

Der nachfolgend dargestellte Zeitplan dient einer ersten Orientierung. Er ist im Detail zwischen AN und AG zu konkretisieren und weiter abzustimmen.

- 3. Quartal 2022: Bearbeitungsbeginn
- 3. Quartal 2023: Beteiligung Träger öffentlicher Belange

- Ende 3. Quartal 2023: Fertigstellung Bericht
- November 2023: Beschlussfassung im Verkehrsausschuss und Stadtrat

Die Kosten für die Arbeitspakete sind getrennt anzugeben. Darüber hinaus wird darum gebeten, die Angaben zu den Kosten ggf. zusätzlicher anfallender Leistungen auf Stundenbasis und für die Vor-Ort-Termine (Abstimmung-, Gremientermine) aufzuführen. Ein grober Zeitplan für die Erstellung des NVP und eine Aussage zu der entsprechenden Ressourcenverfügbarkeit des AN sind mit dem Angebot vorzulegen.

5. Ansprechpartner:in

Federführend für die 4. Fortschreibung ist die Abteilung Verkehrswesen (Sachgebiet Verkehrsmanagement) im Stadtplanungsamt Mainz.

Das Projekt wird koordiniert von
Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrswesen
Bettina Schumann
Sachgebiet Verkehrsmanagement

55131 Mainz
Zitadelle Bau B, Zimmer 122
Tel. 06131 12-3069
E-Mail: Bettina.Schumann@stadt.mainz.de