



# Abschlussbericht

## des Interessenbeirats im Teilprojekt 2 „M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt: Innenstadt“

Stand: Februar 2025

---

In Zusammenarbeit mit:



Landeshauptstadt  
Mainz

# Inhalt

<b>1. Präambel .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Einführung.....</b>	<b>4</b>
<b>3. Der Interessenbeirat im Beteiligungsprozess .....</b>	<b>5</b>
3.1 Wie ist der Interessenbeirat entstanden? .....	5
3.2 Welche Spielregeln hat sich der Interessenbeirat gegeben?.....	7
3.3 Wie hat der Interessenbeirat gearbeitet?.....	7
<b>4. Entscheidungsfindung.....</b>	<b>9</b>
4.1 Grundlagen für die Entscheidung .....	9
<b>5. Empfehlung und Beschluss .....</b>	<b>17</b>
5.1 Betrachtete Varianten in der Neustadt.....	17
5.2 Spezifische Hinweise zum Umgang mit der Altstadtroute .....	18
5.3 Beschluss.....	18
5.4 Ausschluss des Streckenabschnitts über den Goetheplatz.....	19
5.5 Begründung für die Entscheidung der Vorzugsvariante .....	20
5.6 Weitere variantenübergreifende Hinweise an die Planung.....	22
5.7 Ergänzende Hinweise zur Vorzugsvariante Rheinallee über die Große Bleiche .....	22
5.8 Generelle Hinweise für alle Varianten:.....	25

# 1. Präambel

Wir freuen uns, Ihnen den Abschlussbericht des Interessenbeirats zum Teilprojekt „Innenstadt“ im Rahmen des Programms „M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt“ vorlegen zu können. In den vergangenen zwei Jahren haben wir als Gremium die Planung für den Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes intensiv begleitet und aktiv mitgestaltet.

Unsere Aufgabe bestand darin, in einem konstruktiven Austausch mit der Mainzer Mobilität, der Stadtverwaltung und externen Fachleuten fundierte Empfehlungen zu erarbeiten und dabei die Interessen sowohl von Altstadt und Neustadt als auch die aller anderen Menschen bestmöglich zu berücksichtigen, die sich in diesem Bereich bewegen. Die Abwägungen zwischen verschiedenen Anforderungen und Interessen waren sehr komplex und herausfordernd. Wir haben uns dieser Aufgabe mit Engagement und Sorgfalt gestellt, offen diskutiert, gemeinsam tragfähige Lösungen gefunden und im Prozess viel gelernt.

Unsere Arbeit war geprägt von respektvollem Austausch, konstruktiven Diskussionen und einem großen Verantwortungsbewusstsein gegenüber den Bedürfnissen der Mainzerinnen und Mainzer. Dabei standen Aspekte wie Sicherheit, Nachhaltigkeit und die soziale Verträglichkeit des Straßenbahnausbaus im Mittelpunkt. Erklärtes Ziel war es, eine moderne Verkehrsinfrastruktur zu fördern, die eine zentrale Erschließung der Innenstadt sowie eine attraktive Anbindung der Neustadt sicherstellt und langfristig die Lebensqualität in unserer Stadt verbessert.

Besonders wichtig war uns, den Dialog sowohl innerhalb des Gremiums als auch mit allen Beteiligten auf Augenhöhe zu führen. Die Unterstützung durch die Mainzer Mobilität, die Stadtverwaltung und die Kommunikationsagentur Lots\* hat maßgeblich dazu beigetragen, dass wir als Gremium von und für Bürgerinnen und Bürger effektiv arbeiten konnten. Unsere Fragen und Anliegen wurden offen und fachlich fundiert beantwortet.

In diesem Bericht präsentieren wir die Ergebnisse unserer intensiven Zusammenarbeit. Er dokumentiert die Bewertung der von uns favorisierten Variante Ludwigsstraße - Flachsmarkt - Große Bleiche - Rheinallee - Goethe- und Nahestraße - Zollhafen sowie der weiteren Varianten. Da sich das Projekt derzeit in der Phase der Vorplanung befindet, konnten wir uns ausschließlich mit dem aktuellen Stand befassen. Mit der Übergabe des Berichts endet unsere ehrenamtliche Arbeit. Wir vertrauen darauf, dass unsere Vorschläge in den weiteren Entscheidungs- und Planungsprozess einfließen und einen Beitrag dazu leisten, Mainz zu einer noch lebenswerteren Stadt zu machen.

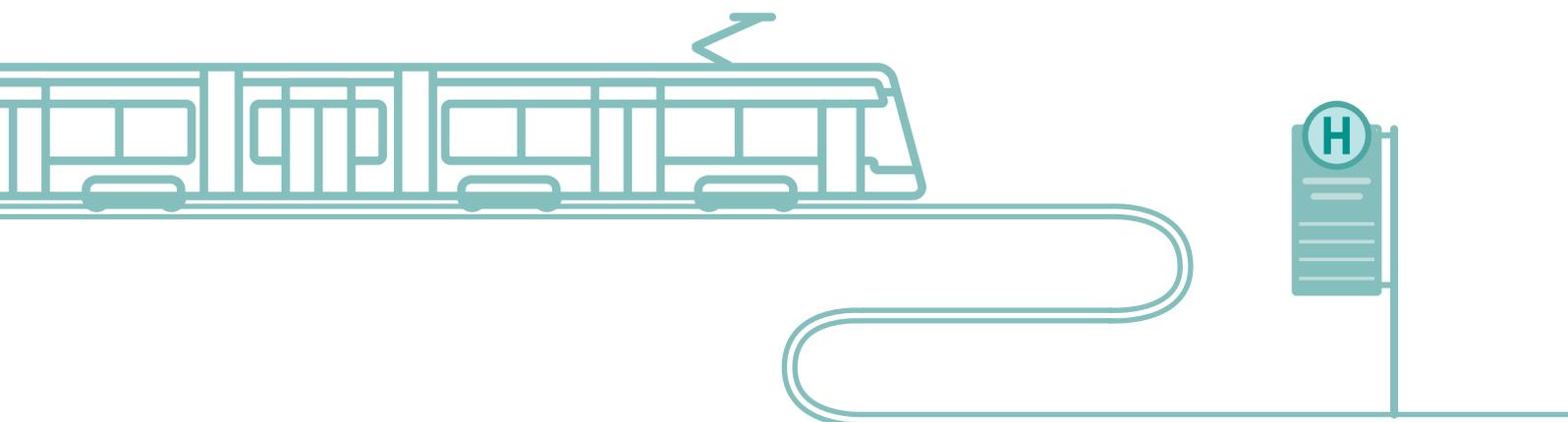
## 2. Einführung

Mit diesem Abschlussbericht dokumentieren wir die Ergebnisse unserer zweijährigen Tätigkeit als Interessenbeirat (IB) im Teilprojekt „Innenstadt“ des Ausbauprogramms **„M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt“**. Unser Ziel war es, die Planung für den Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes kritisch zu begleiten und eine ausgewogene Empfehlung für eine Vorzugsvariante zu erarbeiten. Den Rahmen unserer Arbeit bildet dabei der Beschluss des Mainzer Stadtrats vom 3. Juni 2020, in welchem dem Ausbau mit großer Mehrheit zugestimmt wurde.

Der Bericht bietet eine transparente Darstellung unserer Arbeit und eine fundierte Begründung unserer Ergebnisse. Neben einer Übersicht über die Zusammensetzung und Arbeitsweise des Interessenbeirats erläutern wir die von uns entwickelten Entscheidungskriterien sowie die Schritte unseres Bewertungsprozesses.

Ein zentraler Bestandteil des Berichts ist die Dokumentation des gesamten Beteiligungsprozesses. Die Herausforderungen, Diskussionen und Kompromisse, die in der Zusammenarbeit entstanden, werden dabei offen thematisiert. Wir möchten mit diesem Bericht nicht nur zur Entscheidungsfindung für das aktuelle Projekt beitragen, sondern auch Impulse für zukünftige Beteiligungsformate geben.

Abschließend präsentieren wir die von uns erarbeitete Rangfolge der Varianten. Diese Bewertung soll neben den Eingaben der Stadtverwaltung Mainz und der Mainzer Mobilität eine Grundlage für die politische Entscheidungsfindung und die weiteren Planungen bilden.



# 3. Der Interessenbeirat im Beteiligungsprozess

## 3.1 Wie ist der Interessenbeirat entstanden?

Der Interessenbeirat war ein zentrales Element im Beteiligungsprozess des Teilprojekts „Innenstadt“. Ziel des Beirats war es, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen und gemeinsam eine Empfehlung für die Vorzugsvariante zu erarbeiten.

Der Beteiligungsprozess begann mit einer digitalen Auftaktveranstaltung im März 2022, in der der Projekthintergrund und der Ablauf der Bürgerbeteiligung vorgestellt wurden. Darauf folgten eine kartengestützte Onlinebeteiligung, ein Themenmarkt und mehrere themenspezifische Werkstattformate. Hier wurden Anregungen und Hinweise gesammelt, die später in die Arbeit des IB einfließen. In einer zweiten Online-Beteiligung wurden die Zwischenergebnisse des IB der Öffentlichkeit vorgestellt und zur Kommentierung freigegeben. Die hier getätigten Eingaben wurden in den weiteren Abwägungen des IB berücksichtigt.

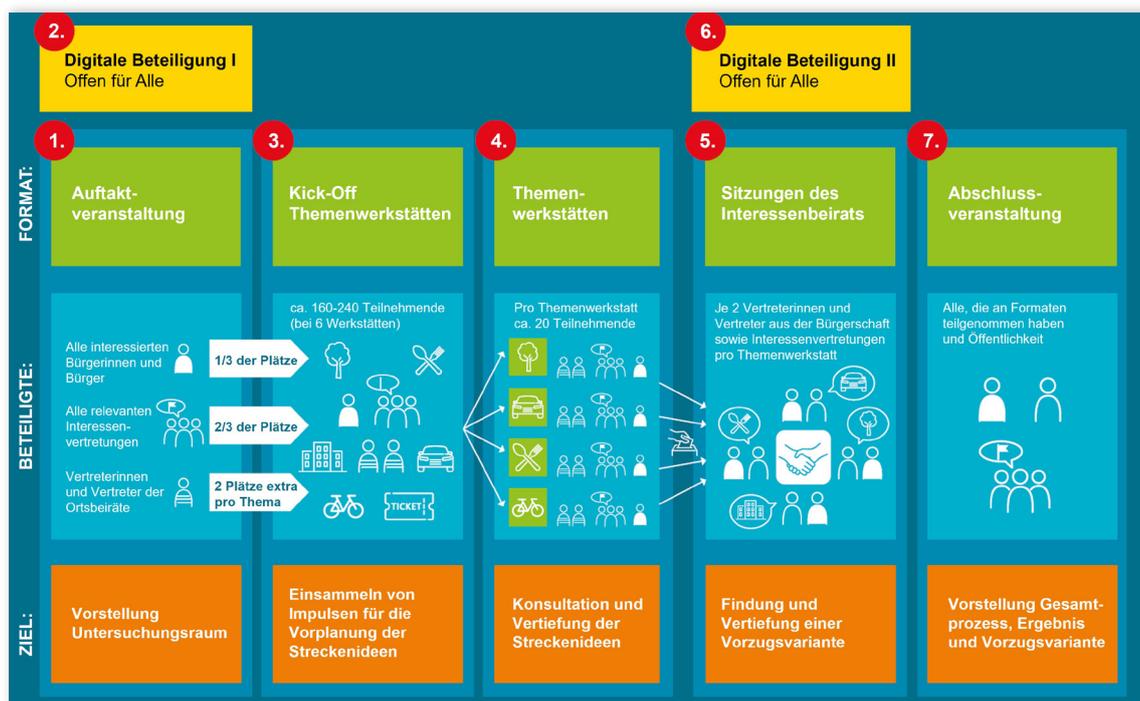


Abbildung 1: Darstellung des gesamten Beteiligungsprozesses

In den sechs Themenwerkstätten wurden Vertreterinnen und Vertreter gewählt, die als Mitglieder des IB die Perspektiven unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen vertreten sollten. So entstand ein Gremium, das sowohl die Meinungen der Anwohnerinnen und Anwohner, interessierter Bürgerinnen und Bürger als auch die Interessen von Gewerbetreibenden, Verkehrsteilnehmenden und weiteren Gruppen repräsentierte. Aus jeder Werkstatt wurden zwei Bürgerinnen und Bürger sowie zwei Mitglieder diverser Interessensvertretungen entsandt. Insgesamt bestand der IB aus 24 Mitgliedern (Haupt- und Stellvertretungen) und folgende Interessensvertretungen waren vertreten: MainzZero – Klimaentscheid Mainz, Verkehrsclub Deutschland Landesverband Rheinland-Pfalz, Landesmuseum Mainz,

BUND Kreisgruppe Mainz, ADFC Kreisverband Mainz-Bingen e.V., Förderverein des Kindergarten Goetheplatz Mainz e.V., Zentrum für selbstbestimmtes Leben behinderter Menschen, Mainz e.V., Mainz City Management e.V., Elterninitiative Sausewind, geMAINZam Initiative urbaner Unternehmen aus Mainz, Straßenbahnfreunde Mainz e.V..

Rolle	Name
<b>Gastronomie und Einzelhandel</b>	
Interessenvertretung Gastronomie	N. N.
Bürger	Benedikt Breitenbach
Interessenvertretung Gastronomie und Einzelhandel	Sandra Klima
<b>Grünflächen und Denkmalschutz</b>	
Bürgerin	Michaela W.
Bürger	Uwe F.
Interessenvertretung Natur- und Artenschutz ab 09/2024	N. N.
Interessenvertretung Natur- und Artenschutz bis 06/2024	N. N.
Interessenvertretung Umwelt- und Klimaschutz	Matthias Gill
<b>Öffentliches Leben</b>	
Bürgerin	Hannah Gruber
Interessenvertretung Museen	Dr. Eva Brachert
Interessenvertretung Kinder und Eltern	Katrin Kühner
Bürger	Thomas Löffler
<b>ÖPNV Nutzende und Anwohnende</b>	
Bürgerin	N. N.
Interessenvertretung Straßenbahn	Prof. Dr. Martin Pächer
Bürger	Leonard Pesch
Interessenvertretung Verkehr	Michael Gutmann
<b>Sicherheit und Barrierefreiheit</b>	
Interessenvertretung Menschen mit Behinderung	Carsten Trimpop
Bürgerin	Nora Trinkner
Bürgerin	Mariana Almeida Magaña
Interessenvertretung Kinder und Eltern	Stephanie Röttger
<b>Verkehrsraumaufteilung</b>	
Interessenvertretung Umwelt- und Klimaschutz bis 06/2024	H.-G. Frischkorn
Interessenvertretung Umwelt- und Klimaschutz ab 09/2024	Roswitha Kerz
Bürger	Philipp Körber
Bürgerin	Marianne Herr
Interessenvertretung Radfahren in Mainz	Rolf Pinckert

## 3.2 Welche Spielregeln hat sich der Interessenbeirat gegeben?

Um die Zusammenarbeit im IB strukturiert und effizient zu gestalten, verabschiedeten wir zu Beginn unserer Arbeit Leitlinien. Diese bildeten den Rahmen für unsere Sitzungen und sorgten für Verlässlichkeit und Transparenz.

Die Leitlinien deckten eine Vielzahl von Themen ab, die für die Arbeit des Beirats zentral waren:

- **Zusammenarbeit und Organisation:** Klare Regeln zur Teilnahme, Sitzungsführung und Moderation sorgten dafür, dass die Arbeit strukturiert ablief.
- **Verantwortungsbewusstsein:** Festgelegte Zuständigkeiten und transparente Entscheidungswege stellten sicher, dass Ergebnisse fundiert und abgestimmt waren.
- **Beschlussfähigkeit:** Mit der Vorgabe, dass Entscheidungen nur mit einer Zweidrittelmehrheit getroffen werden konnten, wurden wichtige Beschlüsse auf eine breite Basis gestellt.
- **Kommunikation:** Die Leitlinien regelten auch, wie Ergebnisse und Positionen des Beirats dokumentiert und nach außen kommuniziert werden beziehungsweise, wie Verschwiegenheit zur aktuellen Arbeit vereinbart wird.
- **Zugang zu Informationen:** Umfassende Regelungen stellten sicher, dass der Beirat alle notwendigen Unterlagen und fachliche Unterstützung für seine Arbeit und die Entscheidungsfindung erhielt.

Unter Einhaltung dieser Spielregeln konnten wir die Vielfalt der Perspektiven im Beirat bündeln und produktiv in die Planungen einbringen.

## 3.3 Wie hat der Interessenbeirat gearbeitet?

Eine strukturierte und zielorientierte Herangehensweise ermöglichte es uns, fundierte Empfehlungen für die Planungen des Straßenbahnausbaus zu entwickeln. Von unserer Konstituierung bis zur abschließenden Empfehlung arbeiteten wir in 13 Sitzungen und zwei Begehungen, die von einer externen Moderation geleitet wurden. Diese regelmäßigen Treffen boten Raum für offene Diskussionen, sorgfältige Analysen und eine breite Abwägung der verschiedenen Interessen.

Die Sitzungen folgten einer festen Agenda, die jeweils im Vorfeld von der Mainzer Mobilität bereitgestellt und so gestaltet wurde, dass wir die Vielzahl der relevanten Themen effizient bearbeiten konnten. Aufgrund der Komplexität der Planungsinhalte und der Vielzahl an Fragen war es notwendig, die ursprünglich geplanten vier Sitzungen zu erhöhen. Die Sitzungen wurden durch eine digitale Plattform unterstützt, über die uns alle relevanten Unterlagen und Protokolle bereitgestellt wurden (siehe auch Kapitel 4.1 d).

Ein zentraler Bestandteil unserer Arbeit war die gemeinsame Entwicklung eines Kriterienkatalogs, der als Bewertungsgrundlage für die verschiedenen Streckenvarianten diente. Dieser Katalog umfasste Themen wie die Anbindung an das bestehende Straßenbahnnetz, Auswirkungen auf schützenswerte Orte, Verkehrssicherheit und ökologische Belange. Die Kriterien ermöglichten es uns, die Varianten sachlich und systematisch zu bewerten und miteinander zu vergleichen.

Ergänzend führten wir Fragerunden mit Fachleuten beispielsweise zu den Themen Schall, Erschütterungen, Bäume und Grünflächen sowie Verkehrsführung durch, die unsere Diskussionen maßgeblich bereicherten.

Die externe Moderation half uns, auch bei kontroversen Themen konstruktiv zu diskutieren. Besonders herausfordernd war der Zeitaufwand für die ehrenamtliche Arbeit. Mitglieder, die regelmäßig teilnahmen und sich zu Hause mit den bereitgestellten Dokumenten befassten, investierten insgesamt etwa 100 Stunden und mehr. Nicht immer konnten alle Mitglieder an den Sitzungen teilnehmen, was in einigen Fällen bedeutete, mit reduzierter Besetzung zu arbeiten. Die digitale Plattform stellte jedoch sicher, dass alle Unterlagen und Protokolle jederzeit zugänglich waren.

In den folgenden Abschnitten legen wir die Grundlagen und Schritte unserer Entscheidungsfindung detailliert dar. Dabei beleuchten wir:

- den Beteiligungsprozess,
- die Entwicklung und Anwendung des Kriterienkatalogs,
- Beispiele für Zwischenentscheidungen, die unsere Arbeit geprägt haben.

# 4. Entscheidungsfindung

## 4.1 Grundlagen für die Entscheidung

Wir haben uns intensiv mit den verschiedenen Aspekten des Straßenbahnausbaus auseinandergesetzt. Dabei betrachteten wir sowohl planerische Unterlagen als auch Hinweise aus der Bevölkerung. Außerdem hörten wir Fachexpertinnen und -experten für spezifische Themen an, lasen Gutachten und sahen uns die Gegebenheiten vor Ort an. Schritt für Schritt erarbeiteten wir so einen Kriterienkatalog, der die Grundlage für die abschließende Bewertung der einzelnen Streckenabschnitte (A – Ö) bildete. Für eine detaillierte Bewertung haben wir die ursprünglichen Variantenideen und neu hinzugekommene Abschnitte in einzelne Streckenabschnitte unterteilt und nummeriert. Der folgende Überblick zeigt, wie wir zu einer Entscheidungsfindung gelangt sind, welche Aspekte wir dabei betrachtet und welche Zwischenschritte wir unternommen haben.

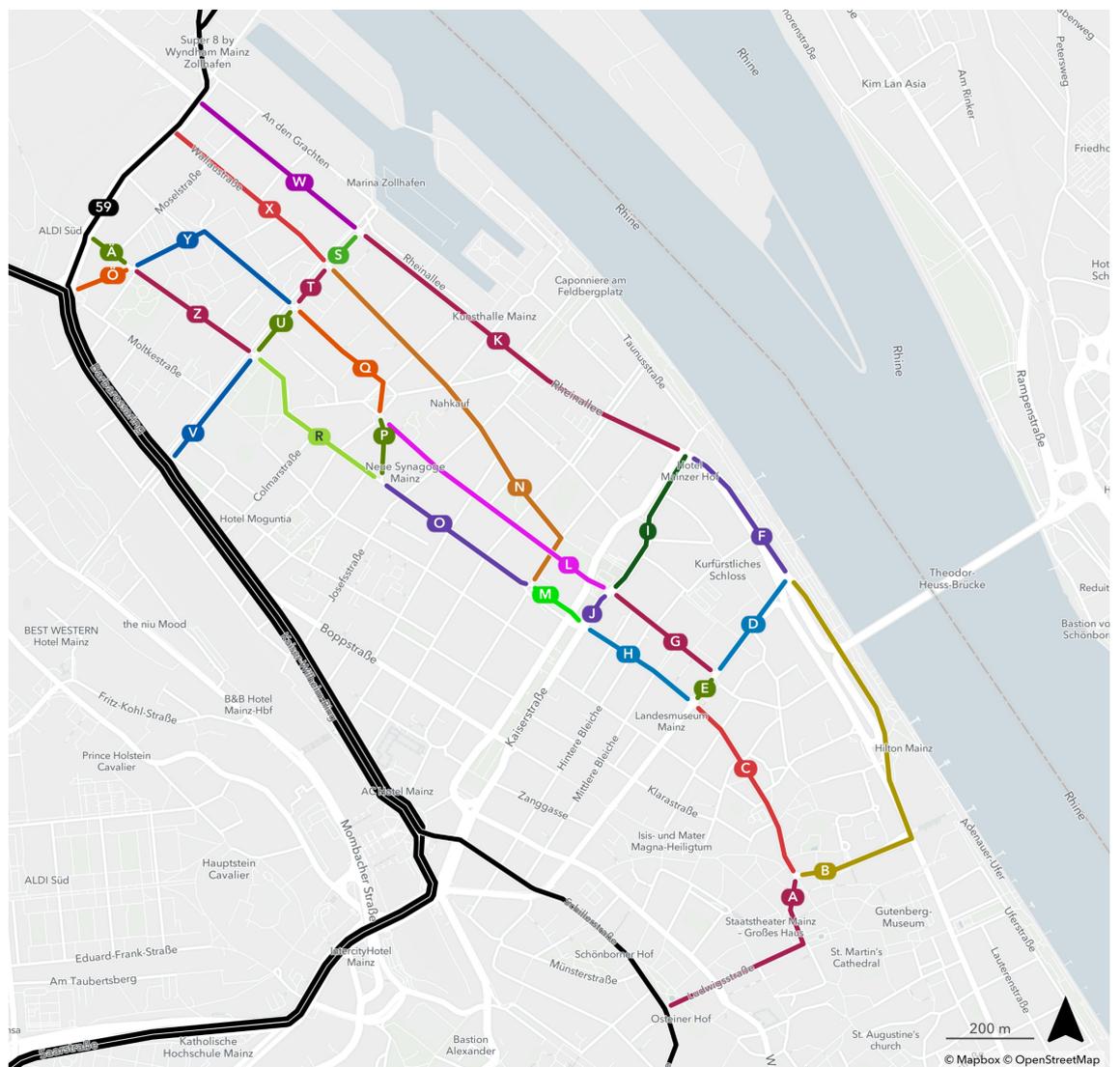


Abbildung 2: Ursprüngliche Variantenideen mit Unterteilung in einzelne Streckenabschnitte

## Beteiligungsprozess

Wie bereits in Kapitel 3.1 beschrieben, sind wir als Interessenbeirat Teil eines umfassenden Beteiligungsprozesses. In den vorangegangenen Formaten wie der Auftaktveranstaltung, der Online-Beteiligung sowie dem Themenmarkt und Themenwerkstätten waren dabei bereits eine Vielzahl an Hinweisen aus der Bevölkerung eingegangen. Diese wurden gesammelt, gebündelt und – teilweise mit Hilfe von Algorithmen – analysiert. Dabei wurden nach und nach Orte und neuralgische Punkte erkennbar, die von besonderem Interesse für die Mainzerinnen und Mainzer sind. Wir haben in unserer Arbeit Chancen und Risiken dieser Punkte herausgearbeitet und Bedingungen formuliert, unter denen eine Straßenbahntrasse an diesen Punkten möglich ist.

## Diskussion neuralgischer Punkte am Beispiel Goetheplatz

Der Goetheplatz war von Anfang an ein kontrovers diskutierter neuralgischer Punkt. Bereits in der ersten Online-Beteiligung zeigte sich, dass viele Mainzerinnen und Mainzer sich kritisch zu diesem Gebiet äußerten.

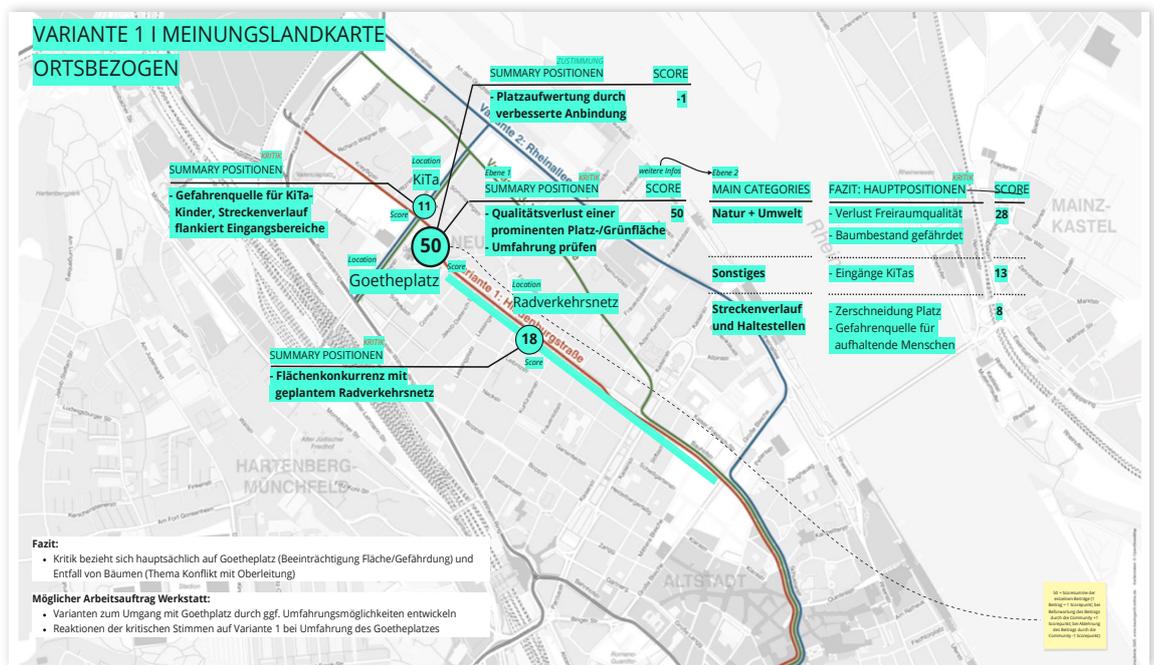


Abbildung 3: Ergebnisse aus der 1. Online-Beteiligung als Meinungslandkarte (Der Score markiert die Zustimmung oder Ablehnung zu den jeweiligen Argumenten.)

Der Goetheplatz ist in seiner heutigen Form eine zentrale Naherholungsfläche mit großer Aufenthaltsqualität für die Neustadt. In den weiteren Formaten verfestigte sich dieser Eindruck. Wir haben den Goetheplatz im Interessenbeirat intensiv diskutiert und folgende Chancen und Risiken im Zusammenhang mit dem zugehörigen Trassenabschnitt erarbeitet:

**Chancen:**

- Gute Anbindung
- Gerade, kurze Linienführung
- Hohes Erschließungspotenzial

**Risiken:**

- Sicherheit von Kindern und Jugendlichen gefährdet
- Symbolcharakter des Platzes
- Platz mit hoher Aufenthaltsqualität in der Neustadt
- Lärmbelästigung
- Wegfall von Bäumen

**Wenn-Dann-Bedingungen:**

- Straßenbahnführung nur, wenn der Platz nicht beeinträchtigt wird → Untertunnelung oder Überführung (planerisch und wirtschaftlich nicht sinnvoll / unwahrscheinlich)

Nach intensiver Abwägung sind wir zu dem Schluss gekommen, dass eine Trassenführung entlang des Goetheplatzes zwar planerisch machbar ist, wir diese aber aus anderen Gründen ablehnen. Als Bürgergremium sind für uns Faktoren wie der Erhalt der Aufenthaltsqualität sowie von Freizeit- und Erholungsflächen und nicht zuletzt die Sicherheitsaspekte von wesentlicher Bedeutung. Da die potenziell negativen Auswirkungen aus unserer Sicht die positiven überwogen haben, sprechen wir uns als IB gegen eine Trassenführung über oder entlang des Goetheplatzes aus. Der Streckenabschnitt wurde dabei nicht aus der Bewertung ausgenommen, erhielt letztlich jedoch ausreichend Gegenstimmen und wurde daher mehrheitlich als einziger Streckenabschnitt ausgeschlossen.

**a) Begehungen**

Als eine der ersten Handlungen nach unserer Konstitution als Gremium sind wir die geplanten Variantenideen gemeinsam abgegangen. Wir wollten uns so ein Bild von den Gegebenheiten vor Ort verschaffen. Plätze, Straßenquerschnitte und Kreuzungen lassen sich zwar auf Karten darstellen, hinterlassen jedoch in der Realität häufig einen ganz anderen Eindruck. Wir hatten den Anspruch, auch die Atmosphäre und den Charakter der möglichen Trassen in unsere Betrachtung einfließen zu lassen.

## **b) Fachleute**

Alle Mitglieder des IB brachten ihre eigene Expertise in das Gremium ein. Der Wissensstand innerhalb des IB war dabei so unterschiedlich wie die Personen selbst. Einige Themen, die für die Planungen relevant sind, wollten wir vertiefen, um uns ein fundiertes Urteil bilden zu können. Dazu luden wir Fachexpertinnen und -experten aus Planung und Verwaltung ein. Diese informierten uns teilweise in separaten Sitzungen inhaltlich und beantworteten unsere Fragen. Speziell ging es dabei um diese Themen:

- Schall und Erschütterung
- Bäume und Grünflächen
- Lichtsignalanlagen
- Netzerweiterung
- Nutzen-Kosten-Untersuchung
- Fahrradkonzept

## **c) Planungsunterlagen**

Für unsere Arbeit wurden umfangreiche Planungsunterlagen und Visualisierungen bereitgestellt, darunter:

- Karten zu Betriebskonzepten für Busse und Straßenbahnen
- Detaillierte Lagepläne aller Varianten über die gesamte Streckenlänge
- Lageplanausschnitte zu neuralgischen Punkten
- Querschnittsaufteilungen
- Fotografien und Messergebnisse
- Bewertungsmatrizen und Steckbriefe zu Streckenabschnitten

Die Fortschritte in der Planung hatten direkten Einfluss auf unsere Arbeit im Interessenbeirat und umgekehrt. Neue Erkenntnisse durch Gutachten oder Untersuchungen wurden uns in den Sitzungen vorgestellt oder an die Mitglieder versendet. Außerdem lösten wir als Gremium selbst Untersuchungen in Form von Prüfaufträgen aus oder baten um Einschätzungen von Expertinnen und Experten. In dieser frühen Phase des Planungsprozesses waren detaillierte Untersuchungen nicht vorgesehen und wirtschaftlich nicht sinnvoll. Es handelte sich daher häufig um belastbare Einschätzungen von Fachleuten, die Identifikation bzw. den Ausschluss von K.o.-Kriterien (siehe dazu auch Kapitel 4, Abschnitt e) oder Erfahrungen aus ähnlichen Projekten.

## d) Prüf- und Arbeitsaufträge

Ein wesentlicher Teil unserer Arbeit war es, Fragen aus der Bevölkerung sowie aus unserem Gremium in Prüf- und Arbeitsaufträge an die Mainzer Mobilität und die Stadtverwaltung umzuwandeln – mit dem Ziel, die einzelnen Strecken(abschnitte) besser bewerten zu können. Aus diesen Aufträgen sind auch weitere Streckenabschnitte und Untervarianten entstanden, die vorher nicht in der Planung berücksichtigt waren. Wir haben insgesamt 315 Prüfaufträge über den Verlauf unserer Zusammenarbeit gesammelt. Einige der Aufträge sind bereits verarbeitet worden, andere noch nicht. Das liegt in Teilen daran, dass eine genauere Betrachtung bestimmter Aspekte zu diesem Zeitpunkt in der Planung noch nicht möglich ist. Wir geben diese Liste der Aufträge für den weiteren Prozess an die Planenden weiter. Damit wollen wir sicherstellen, dass die identifizierten Aspekte nicht verloren gehen und zum jeweilig vorgesehen Zeitpunkt einbezogen werden.

### Umgang mit Prüfaufträgen am Beispiel Grüne Brücke:

Zu den neuralgischen Punkten gehörte auch die denkmalgeschützte Grüne Brücke auf der Rheinallee. Es liegt in unserem Interesse, das Bauwerk zu erhalten. Der Prüfauftrag an die Planenden lautete: „Ist eine Unterführung der Grünen Brücke durch Straßenbahnen möglich?“

Dies wurde durch die Mainzer Mobilität gemeinsam mit den Trägern der Versorgungsleitungen geprüft und konnte bejaht werden. Der Prüfauftrag war damit abgeschlossen und die Rheinallee konnte als mögliche Trasse weiterverfolgt werden.

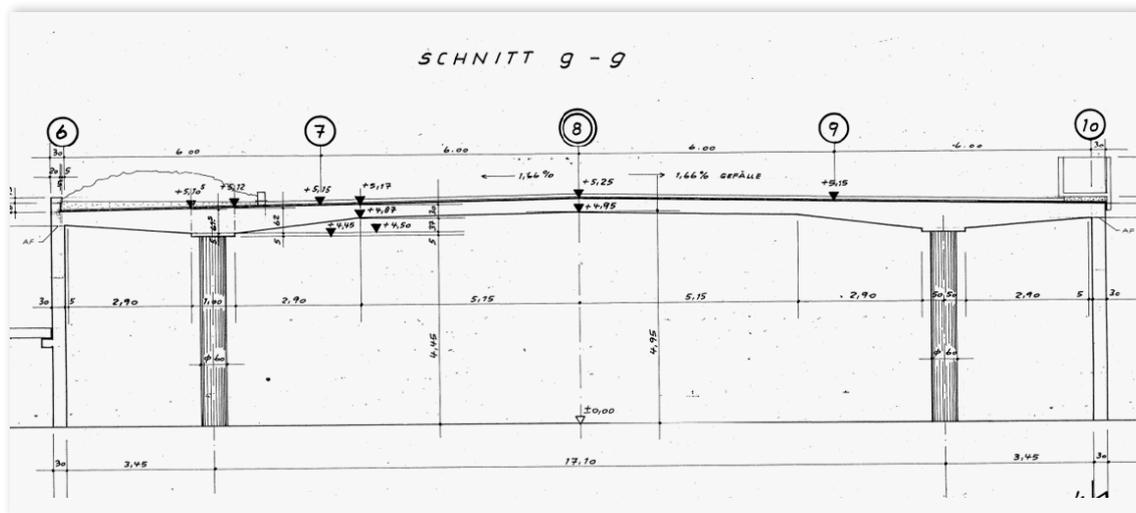


Abbildung 4: Bauwerksplan Grüne Brücke (Bestand)

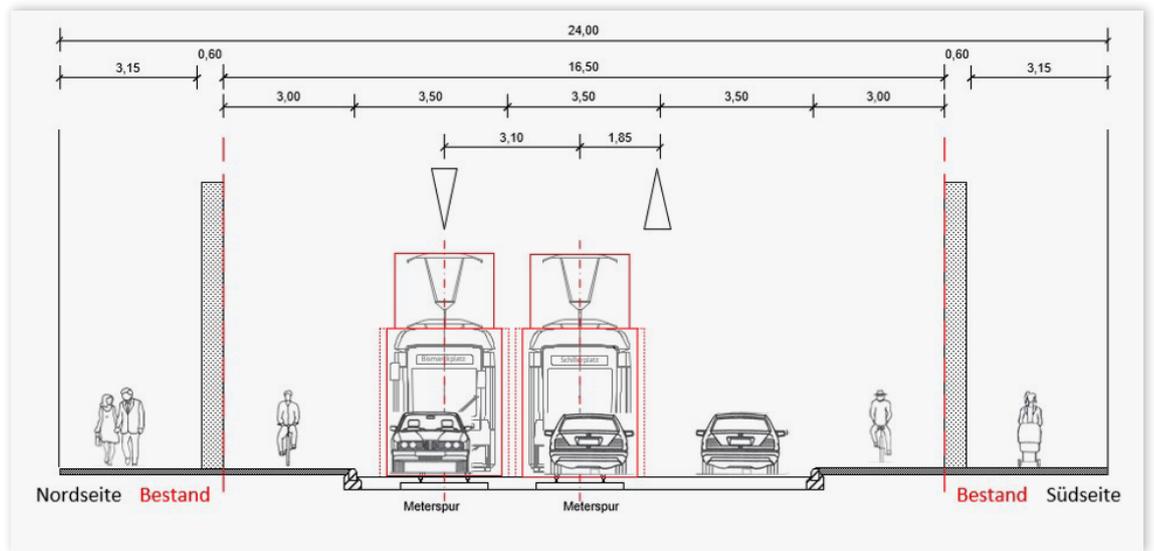


Abbildung 5: Mögliche Aufteilung des Verkehrsraums unter der Grünen Brücke

### Prüfung neuer Streckenabschnitte am Beispiel des 117er Ehrenhofs

Bereits in den vorangegangenen Beteiligungsformaten wurde der Bereich rund um das Denkmal „117er Ehrenhof“ als neuralgischer Punkt identifiziert. Besonders die mögliche Beeinträchtigung der Nutzung durch die benachbarte Schule (RaMa) sowie durch Seniorengruppen wurde kritisch gesehen. Aus diesem Grund wurden in einem frühen Stadium des Beteiligungsprozesses mehrere Prüfaufträge formuliert. Ziel war es, alternative Streckenführungen zu entwickeln oder eine Lösung zu finden, die den Platz als nutzbaren öffentlichen Raum erhält und die bestehende soziale Infrastruktur schützt und den vorhandenen Denkmalcharakter bei der Einbindung berücksichtigt.

Wir haben diese Prüfaufträge im Anschluss an die Begehung des Platzes aufgegriffen und in Zusammenarbeit mit den Planenden der Mainzer Mobilität verhandelt. Im Ergebnis entwickelten die Planerinnen und Planer zwei mögliche Ansätze: eine Randlage der Straßenbahntrasse entlang des Denkmals mit Fortführung der Strecke in die Forsterstraße sowie eine alternative Streckenführung über den Hindenburgplatz und die Adam-Karrillon-Straße mit Fortführung der Strecke in die Wallaustraße.

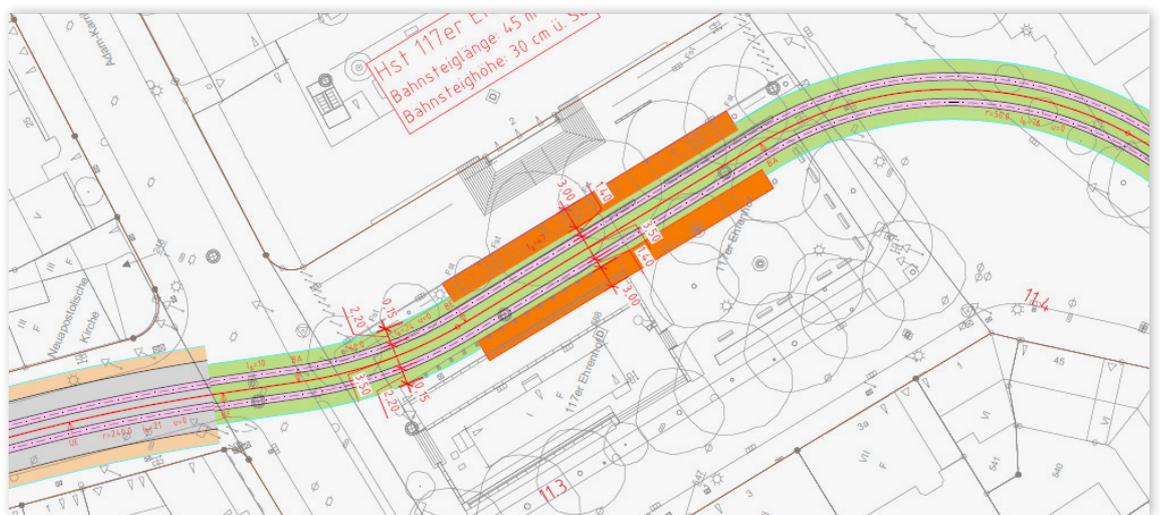


Abbildung 6: 117er Ehrenhof zerschnitten



## e) Entscheidungskriterien

Es war unser Anspruch als Gremium, gemeinsam Kriterien festzulegen, die als Basis für unsere abschließende Bewertung gelten konnten. Im Laufe unserer Arbeit nutzten wir vielfältige Quellen, um einen Kriterienkatalog zu erarbeiten. Diesen haben wir immer wieder überprüft, einzelne Punkte verworfen oder weiter geschärft.

Die Grundlage des Kriterienkatalogs bildeten der Themenmarkt und die Themenwerkstätten, bei denen bereits übergeordnete Kategorien gebildet wurden. Anschließend identifizierten wir in unseren Arbeitssitzungen einzelne Kriterien, die wir den Hauptkategorien zuordneten. Durch die Anhörung von Expertinnen und Experten wurden diese erweitert oder verworfen. Es war uns wichtig, nur diejenigen Kriterien in die Entscheidung einzubeziehen, die wir als Gremium auch bewerten konnten. Bei bestimmten Punkten lagen uns Prognosen oder Einschätzungen der Planenden und der Verwaltung vor. Beispielsweise wurden durch die Planerinnen und Planer Steckbriefe zu jedem Streckenabschnitt angefertigt, die eine Einschätzung bestimmter Kriterien ermöglichten (z. B. Wie viele Parkplätze gibt es aktuell auf der Strecke? Wie viele Bäume sind nach aktuellem Stand vorhanden/ abgängig/ gefährdet? Welche historischen oder stadtbildrelevanten Bauten/ Plätze sind betroffen?). Übergeordnete Hinweise zu Sicherheit, Rettungswegen und Barrierefreiheit haben wir nicht in die Bewertung einbezogen, da uns versichert wurde, dass diese für jede der Varianten wegen gültigen Gesetzen und Regelwerken Voraussetzung seien und damit keine Rolle für die Entscheidung einer Vorzugsvariante spielen würden.

Die erarbeiteten Kriterien haben wir im Rahmen der zweiten Onlinebeteiligung der Mainzer Bevölkerung vorgestellt und um Hinweise gebeten, falls ein Aspekt bisher nicht enthalten war. Aspekte, die uns als Interessenbeirat besonders wichtig sind, haben wir intensiver betrachtet als Punkte, die zum Beispiel aus planerischer Sicht eher im Vordergrund stehen. Den vollständigen Kriterienkatalog haben wir diesem Dokument beigefügt. Die Anzahl der Unterpunkte pro Kategorie spiegelt die Gewichtung relevanter Kriterien wieder.

Alle verfügbaren Materialien wie Gutachten, Steckbriefe, Protokolle der Sitzungen, Dokumentationen der anderen Beteiligungsformate standen jedem einzelnen Mitglied zu Verfügung. Letztlich handelt es sich aber um eine individuelle Bewertung. Die Mitglieder des IB haben die Abschnitte nach bestem Wissen und Gewissen anhand der vereinbarten Skala von 1 bis 5 für die Kriterien bewertet. Auch das Vergeben der Ziffer 0 als K.o.-Kriterium war möglich – der Abschnitt Goetheplatz wurde so durch die Teilnehmenden für eine Streckenführung ausgeschlossen. Aus den Einzelergebnissen ergab sich schließlich die am besten bewertete Variante. Diese wurde durch den IB am 26.11.2024 beschlossen.

# 5. Empfehlung und Beschluss

## 5.1 Betrachtete Varianten in der Neustadt

Dieser Abschlussbericht enthält eine detaillierte Übersicht der Kriterien, Gutachten, Hinweise und sonstigen Materialien, die in unseren Entscheidungsprozess eingeflossen sind. All das ist die Basis für unsere Bewertung. Wir haben uns entschieden, eine Rangfolge der von uns favorisierten Varianten in der Neustadt als Ergebnis in den politischen Prozess zu tragen. Im Laufe unserer Arbeit haben wir die ursprünglichen Varianten teilweise um neue Streckenabschnitte erweitert. Die letztendlich bewerteten Streckenvarianten sind auf der Karte grafisch dargestellt.

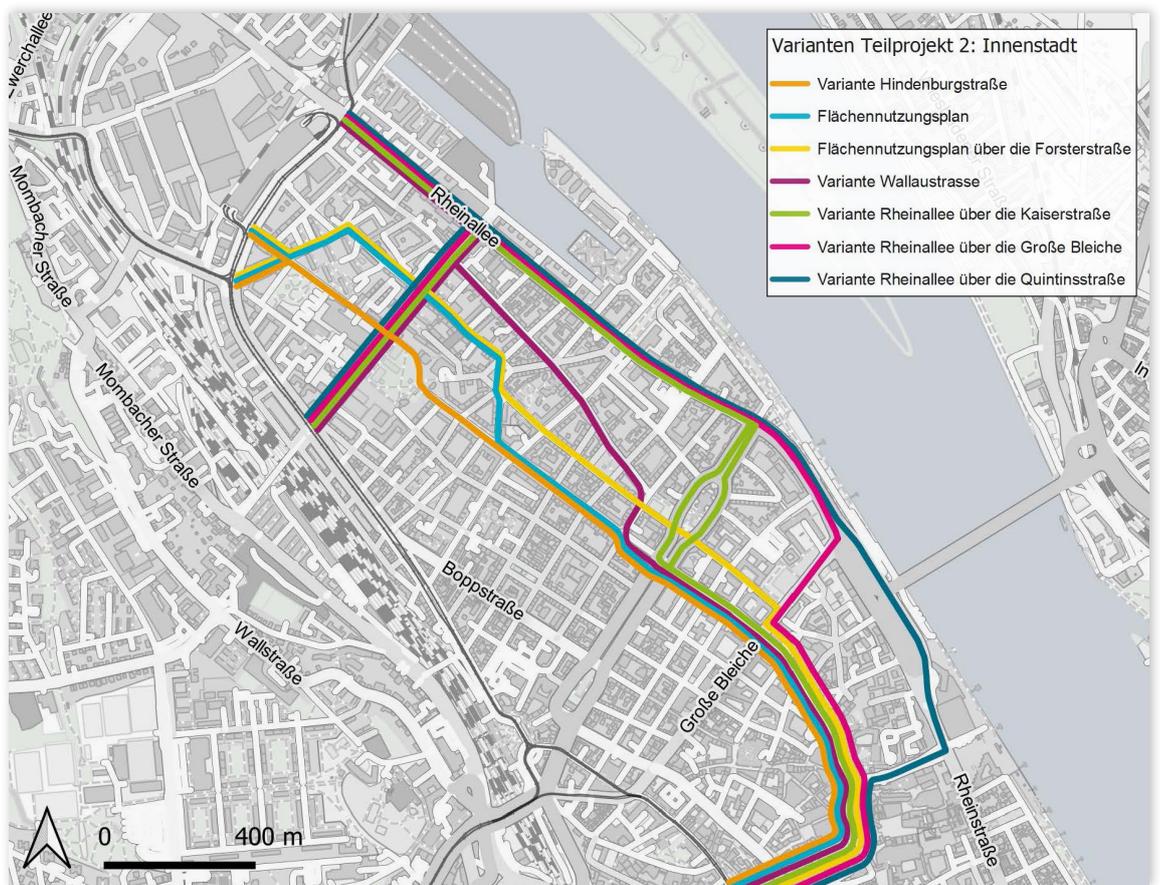


Abbildung 9: Darstellung der bewerteten Streckenvarianten

## 5.2 Spezifische Hinweise zum Umgang mit der Altstadttroute

Im Stadtratsbeschluss wurde festgelegt, dass eine Straßenbahnlinie Das Höfchen anschließen und die Innenstadt zentral erschließen muss. Dementsprechend haben wir uns mit der vorliegenden Route durch die Altstadt beschäftigt. Wir haben neuralgische Punkte auf diesem Abschnitt beleuchtet und möchten Hinweise für die weitere Betrachtung einbringen. Bei der Entscheidung für eine Vorzugsvariante spielt dieser Abschnitt jedoch keine Rolle, da er für alle Varianten derselbe ist.

Gleichzeitig möchten wir betonen, dass wir den festgelegten Streckenabschnitt A mit seinen besonderen städtebaulichen, kulturellen und verkehrlichen Herausforderungen als anspruchsvoll wahrgenommen haben. Aspekte, wie die räumlichen Einschränkungen am Schillerplatz und an der Alten Universitätsstraße sowie potenzielle Auswirkungen auf Fuß- und Radverkehr, Aufenthaltsqualität, Stadtbild und kulturelle Veranstaltungen in Mainz, wurden in unseren Diskussionen kritisch betrachtet. Eine Überlastung des Höfchens sollte vermieden und entsprechend bei der Planung berücksichtigt werden. Auch wenn dieser Abschnitt aufgrund seiner Festlegung im Untersuchungsrahmen nicht zur Wahl stand, sehen wir hier besonderen Bedarf für eine sorgfältige und umsichtige Ausgestaltung im weiteren Planungsprozess.

## 5.3 Beschluss

Aufbauend auf den Ergebnissen der Bewertung der Streckenabschnitte beschließen wir mehrheitlich folgendes:

**Unsere Vorzugsvariante ist die Variante Rheinallee über die Große Bleiche (Ludwigsstraße - Flachsmarkt - Große Bleiche - Rheinallee - Goethe- und Nahestraße - Zollhafen). Diese Vorzugsvariante belegt in unserer Rangfolge den ersten Platz.**

Sollte die Vorzugsvariante aus technischen oder wirtschaftlichen Gründen nicht umsetzbar sein, sprechen wir uns für folgende Rangfolge als Priorisierung in der weiteren Planung aus:

- Zweiter Platz: Variante Rheinallee über Quintinsstraße
- Dritter Platz: Variante Rheinallee über Kaiserstraße
- Vierter Platz: Variante Wallaustraße
- Fünfter Platz: Variante Flächennutzungsplan (FNP-Variante)
- Sechster Platz: Variante Flächennutzungsplan über Forsterstraße (FNP-Variante über Forsterstraße)

Aufgrund von K.o.-Kriterien schließen wir den Streckenabschnitt R (siehe dazu Abb. 2 in Kapitel 4.1) und damit die Variante Hindenburgstraße aus.

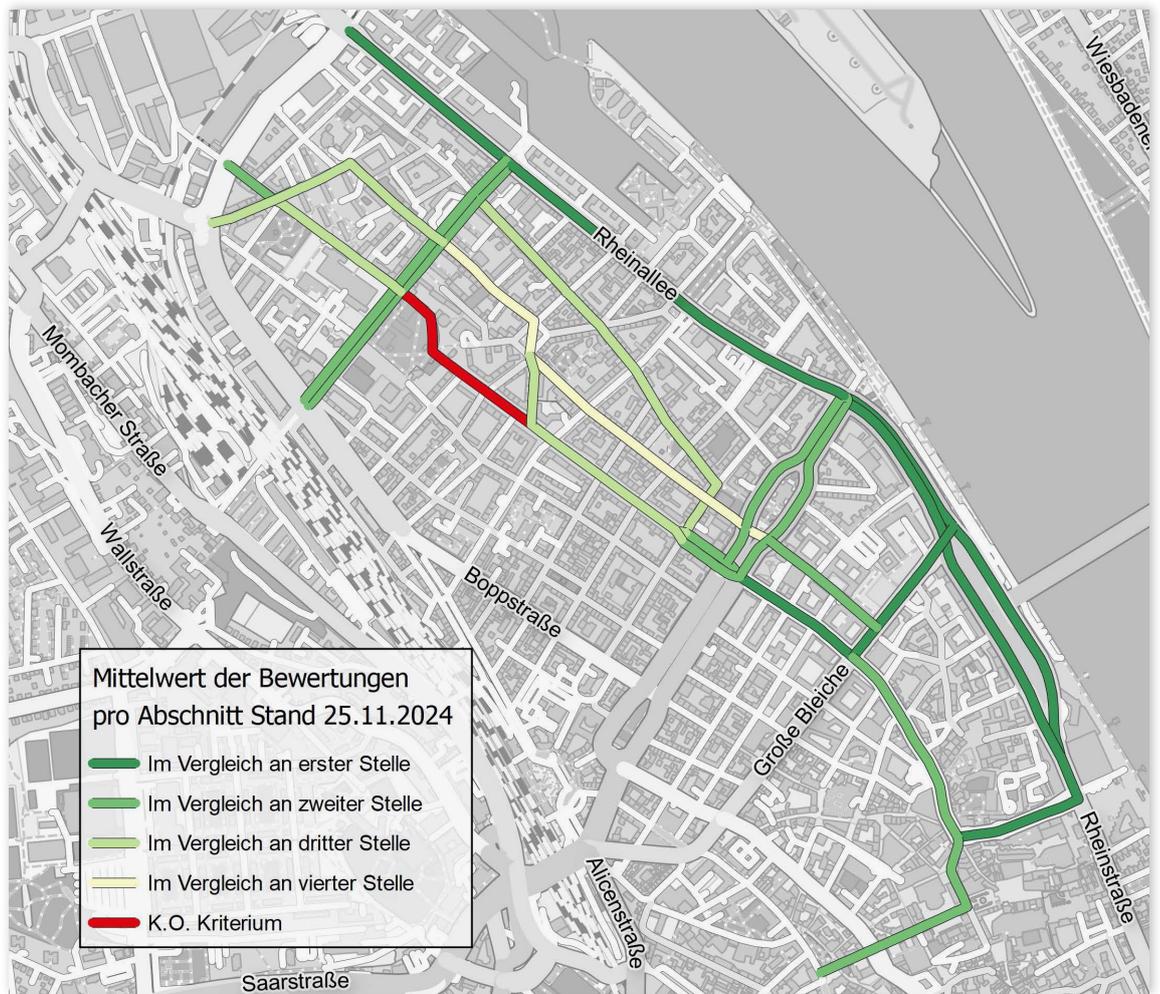


Abbildung 10: Darstellung Mittelwerte der Bewertungen pro Abschnitt

## 5.4 Ausschluss des Streckenabschnitts über den Goetheplatz

Wir haben alle Abschnitte im Hinblick auf Chancen und Risiken betrachtet. Unser Anspruch war es, an allen Punkten Bedingungen zu formulieren, unter denen eine Straßenbahnführung möglich sein kann, auch wenn die Nachteile aus unserer Sicht überwiegen. Wir sind dabei sehr umsichtig und verantwortungsvoll mit dem pauschalen Ausschluss von einzelnen Punkten umgegangen. Einzig die Querung des Goetheplatzes auf der Variante Hindenburgstraße schließen wir aus (s. o.). Die Bedeutung des Platzes als Freizeit- und Aufenthaltsfläche ist – gerade in der dicht besiedelten Neustadt – für uns nicht mit anderen Kriterien aufzuwiegen. Auch die Schaffung von Ausgleichsflächen kann diesen Verlust nach unserer Einschätzung nicht ausgleichen. Eine angedachte Überführung oder Untertunnelung musste aufgrund stadtgestalterischer sowie technischer Aspekte verworfen werden. Die Entscheidungsfindung zum Goetheplatz ist in Kapitel 4.1) detailliert beschrieben.

## 5.5 Begründung für die Entscheidung der Vorzugsvariante

Wir verstehen uns als Gremium der Bürgerschaft und Interessenvertretung der Mainzerinnen und Mainzer. Bei der Bewertung der für uns besten Variante haben wir daher besonderen Fokus auf folgende Aspekte gelegt:

- Erhalt oder Verbesserung der Lebensqualität der Mainzerinnen und Mainzer u. a. durch den Erhalt wichtiger Freizeit- und Aufenthaltsorte,
- Schutz von Bäumen, Boden und Grünflächen, um die Biodiversität und den Klimaschutz zu stärken,
- Sicherheit und gute Bedingungen für Radfahrende sowie Fußgängerinnen und Fußgänger,
- Städtebauliche und denkmalpflegerische Aspekte.

Zur Betrachtung wirtschaftlicher Aspekte wie Erschließungspotenziale, Fahrgastzahlen und Verkehrsverlagerungen lagen uns Prognosen der Planenden vor, die wir in der Bewertung berücksichtigt haben. Es ist uns ein Anliegen, die Attraktivität des ÖPNV zu steigern und den motorisierten Individualverkehr zu reduzieren.

Aspekte wie Barrierefreiheit, Sicherheit, Lieferzonen, Grundstückszufahrten oder der Zugang von Rettungsfahrzeugen sind uns ausdrücklich wichtig. Hier wurde uns seitens der Planerinnen und Planer zugesichert, dass diese für alle Varianten gesetzlich gewährleistet sein müssen. Daher spielen sie keine Rolle bei unserer Entscheidung für eine spezifische Variante.

Bei unserer Bewertung war es uns zudem wichtig, städtebauliche und denkmalpflegerische Aspekte angemessen zu berücksichtigen. Unser Ziel war es, den charakteristischen stadtbildprägenden Charme der Mainzer Alt- und Neustadt mit der Mischung aus historischer und moderner Bausubstanz, offenen Plätzen und öffentlichem Grün zu bewahren. Uns war es ein besonderes Anliegen, dass diese stadtbildenden Merkmale trotz der verkehrstechnischen Ertüchtigung erhalten bleiben und die Bedürfnisse aller Menschen im Planungsgebiet berücksichtigt werden.



**Nach intensiven Diskussionen, sorgfältigen Abwägungen und der Berücksichtigung vielfältiger Aspekte haben wir uns als Interessenbeirat für die Variante Rheinallee über die Große Bleiche ausgesprochen. Diese Streckenführung bietet aus unserer Sicht die beste Balance zwischen verkehrlicher Funktionalität, städtebaulicher Verträglichkeit und langfristiger Entwicklungsperspektive für die Mainzer Innenstadt.**

## Zentrale Argumente für unsere Entscheidung

### 1. Erhalt des Stadtbildes und der Aufenthaltsqualität

Die Variante schützt den besonderen städtebaulichen Charakter der Neustadt, insbesondere zentrale Plätze wie den Sömmerringplatz und den Goetheplatz, die als lebendige soziale und kulturelle Räume erhalten bleiben können. Auch das Rheinufer als Naherholungsbereich bleibt weiterhin attraktiv und wird durch die neue Verbindung sogar besser angebunden.

### 2. Verkehrliche Vorteile und Perspektiven

Diese Variante verbindet schnell und direkt den Zollhafen und die nördliche Neustadt mit der Altstadt sowie dem Hauptbahnhof. Sie ist zudem eine attraktive Option für Pendelverkehre, insbesondere durch die Überprüfung von potenziellen Park-and-Ride-Angeboten an der Rheinallee. Auch der Betriebshof profitiert durch eine zweite Anbindung, die die betriebliche Flexibilität erhöht.

### 3. Gute Integration in den öffentlichen Raum

Durch die Streckenführung werden Wohnquartiere nur minimal belastet, während das Regierungsviertel und wichtige öffentliche Einrichtungen optimal angebunden werden. Gleichzeitig werden Grünflächen geschont und das Straßenbahnamt sowie ein künftig denkbarer Lückenschluss zwischen Münsterplatz und Rheinufer effizient integriert.

### 4. Erweiterungs- und Entwicklungspotenziale

Langfristig ermöglicht die Variante aus unserer Sicht zukünftige Erweiterungen, etwa eine Verbindung nach Wiesbaden oder eine Erweiterung des Netzes Richtung Südosten über die Rheinstraße. Auch die geplante Neugestaltung des Ernst-Ludwig-Platzes kann im Zusammenhang mit der Straßenbahn gedacht und entwickelt werden.

## Berücksichtigung von Herausforderungen

Wir sind uns bewusst, dass mit dieser Variante auch Herausforderungen verbunden sind. Eine geringere Erschließungswirkung der Straßenbahn entlang des Rheins, die Einschränkungen für den motorisierten Individualverkehr auf der Rheinallee, potenzielle Ausweichverkehre in die Neustadt hinein, der Verlust von Parkplätzen in der Nahe- und Goethestraße, der Verlust von Bäumen stellen wichtige Punkte dar. Deshalb setzen wir uns für sozialverträgliche Lösungen wie Park-and-Ride-Angebote und Maßnahmen zur gesamthaften Förderung des Fuß- und Radverkehrs ein. Für uns ist es entscheidend, dass die Straßenbahn auf der Rheinallee nicht im Stau steht und ein verlässliches Angebot bietet. Weiterhin ist aus unserer Sicht die Führung über die Goethestraße wichtig, damit auch bei einer Trasse über die Rheinallee die besonders dicht besiedelte, zentrale Neustadt erschlossen werden kann. Außerdem verbessert sich so die Anbindung des Hauptbahnhofs an die Neustadt.

## Unser Fazit:

Trotz der genannten Herausforderungen sehen wir in dieser Variante die beste Möglichkeit, das Verkehrsnetz in Mainz nachhaltig und zukunftsorientiert zu stärken. Die Variante Rheinallee über die Große Bleiche verbindet die wichtigsten Ziele unseres Gremiums: die Erhaltung des Stadtbildes, eine nachhaltige Verkehrsentwicklung und die Förderung der Lebensqualität für die Mainzerinnen und Mainzer.

## 5.6 Weitere variantenübergreifende Hinweise an die Planung

Bei unserer Arbeit haben wir Hinweise in Form von Prüfaufträgen gesammelt, die zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht bewertet werden können. Diese liegen der Mainzer Mobilität und Stadtverwaltung vor und können bei Bedarf in weiteren Planungsschritten herangezogen werden.

## 5.7 Ergänzende Hinweise zur Vorzugsvariante Rheinallee über die nördliche große Bleiche

Bei den folgenden Hinweisen handelt es sich um Prüfaufträge durch den IB an die Planerinnen und Planer sowie die Stadtverwaltung. Wir bitten darum, diese in der weiteren Planung zu prüfen und zu berücksichtigen, sofern dies aus fachlicher und planerischer Sicht machbar ist.

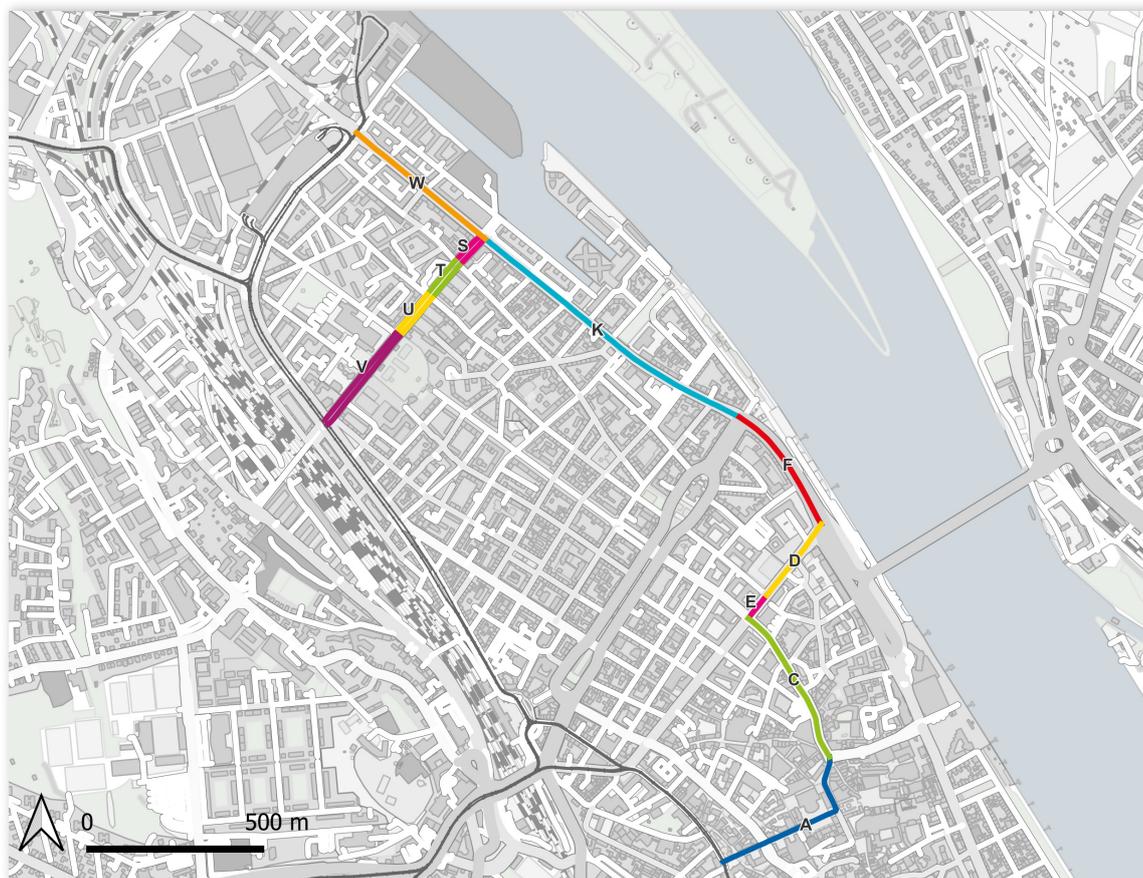


Abbildung 11: Abschnitte der Vorzugsvariante Rheinallee über die Große Bleiche Nord

## Hinweise zum Abschnitt A

- Masten und Fahrleitungsanlage sollen so gestaltet werden, dass das Platzbild von Schiller- und Gutenbergplatz möglichst wenig beeinflusst wird.
- Der Fahrbereich der Straßenbahn einschließlich Sicherheitsabstand für Passantinnen und Passanten sollte optisch und für Blinde taktil auf dem Boden hervorgehoben werden.
- Für den Radverkehr sollten zur Vermeidung von Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern parallele Ausweichrouten zur Ludwigsstraße/ Schöffersstraße (Haltestelle Höfchen) geschaffen werden (z. B. aus Richtung Schusterstraße/ Quintinsstraße über Georg-Moller-Passage, Tritonplatz und Dominikanerstraße zur Großen Langgasse bzw. aus Richtung Weißliliegasse über Eppichmauergasse, Bischofsplatz, Johanniststraße und Schöffersstraße zum Markt).
- Das Staatstheater und die Proben- und Aufführungsräume des Orchesters im neuen Karstadtgebäude sollen möglichst vor Lärm und Erschütterung geschützt werden.

## Hinweise zum Abschnitt C

- In der Schusterstraße zwischen Haltestelle Schusterstraße vor Galeria Kaufhof (von Westen kommend Ende des Radstreifens an der Zeitinsel) und der Kreuzung Quintinsstraße sollte ein verkehrsberuhigter Geschäftsbereich (Zone 20) mit Trennung von Fuß-, Rad bzw. Kfz- und Straßenbahnverkehr eingerichtet werden (keine Fußgängerzone wegen Konflikten mit Fußgängerinnen und Fußgängern in diesem belebten Abschnitt).



Abbildung 12: Schusterstraße als Geschäftsstraße

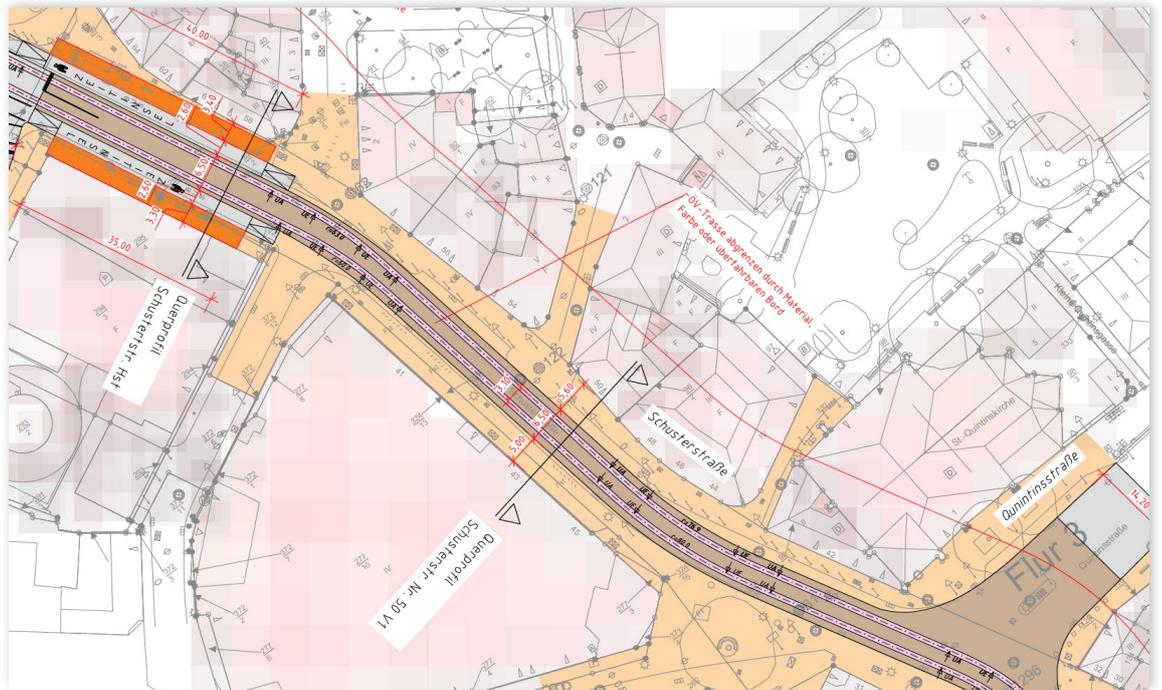


Abbildung 13: Schusterstraße als Fußgängerzone

### Hinweise zu den Abschnitten D und E

- Die Umsetzung des Straßenbahnausbaus sollte zusammen mit der geplanten Verkehrsberuhigung und Umgestaltung des Ernst-Ludwig-Platzes erfolgen.
- Bei der Peterskirche ist besonders auf Lärm- und Erschütterungsschutz zu achten, um den Gebetsraum zu schützen.
- Bei den unmittelbar anliegenden Museen wie dem Naturhistorischen und dem Landesmuseum ist ebenfalls darauf zu achten, die Ausstellungsräume nicht durch Erschütterungen zu beeinträchtigen.

### Hinweise zum Abschnitt F

- Die Trassenführung muss so gestaltet werden, dass ein Radstreifen eingerichtet werden kann, da es ansonsten zum einen bei Veranstaltungen am Rheinufer keine Ausweichroute mehr gibt und dieser Abschnitt zum anderen auch als Teil der Nord-Süd-Achse im Radverkehrskonzept ausgewiesen ist.

## Hinweise zu den Abschnitten K und W

- Der bestehende begleitende Radweg muss in Teilbereichen saniert werden.
- Bei der Verkehrsraumaufteilung und Ampelsignalisierung sollte bei Rechtsabbiegemöglichkeit aus der Rheinallee in Seitenstraßen darauf geachtet werden, dass rechts abbiegende Kraftfahrzeuge nur eine grüne Ampelphase erhalten, wenn der geradeaus fahrende Radverkehr auf dem abgesetzten Radstreifen durch eine rote Ampelphase gestoppt ist. Oder der Radverkehr wird alternativ (wie an der Kreuzung Rheinallee/ An den Grachten) zuvor auf einen Radstreifen auf der Fahrbahn geleitet, um die Sichtbarkeit geradeaus fahrender Radfahrer zu erhöhen.
- Der Durchgangsverkehr muss durch ergänzende Maßnahmen reduziert werden, um Staubildung und Fahrzeitverzögerungen der Straßenbahn zu vermeiden (z. B. weiträumig Hinweisschilder auf Umgehungsstrecken, Sperrung für Schwerlastverkehr, Pfortnerampel z. B. an der Kreuzung Zollhafen/ Wormser Straße).

## Hinweise zu den Abschnitten S, T, U und V

- Bei den weiteren Planungen müssen die Möglichkeiten genutzt werden, möglichst viele Bäume zu erhalten bzw. neu zu pflanzen. Ersatzpflanzungen sollten dabei möglichst ortsnah erfolgen. Je nach ökologischer Wertigkeit und unter Berücksichtigung von Luftschneisen sollten diese in einem geeigneten Verhältnis (bis 1:4) vorgenommen und gepflegt werden.
- Der Bereich Valenciaplatz/Goetheplatz eignet sich möglicherweise für die Errichtung einer Quartiergarage (z. B. mit Sportflächen auf dem Dach), um den Wegfall der Parkplätze zu kompensieren. Wir schlagen vor, bei einer Dauerparkgebühr sozial gerechte Ermäßigungen zu prüfen.

## 5.8 Generelle Hinweise für alle Varianten:

- Die Mainzer Mobilität sollte im Rahmen der weiteren Planungen ermitteln, in welchem Umfang Arbeitsplätze im Umkreis von 300 m der geplanten Haltestellen erschlossen werden, damit auch das Arbeitsweg- und Einpendlerpotenzial sichtbar wird.
- Der Radverkehr insgesamt muss als Netz und unter Berücksichtigung vor allem der wichtigsten Alltagsradverbindungen mitgedacht werden. Dies ist in den Planungsentwürfen teilweise ersichtlich und für die Umsetzungsplanung eminent wichtig. Die zentrale Innenstadt muss auch per Rad gut erreichbar und mit entsprechenden Radabstellmöglichkeiten ausgestattet sein.
- Es sollte im Rahmen der weiteren Planungen geprüft werden, ob ein Lückenschluss über die südliche Große Bleiche zum Münsterplatz und der neuen Trasse wirtschaftlich sinnvoll ist. Weiterhin sollte zusammen mit der Stadt Wiesbaden geprüft werden, ob eine Anbindung der geplanten Bebauung im Ostfeld und damit auch von Kastel an das Straßenbahnnetz machbar und wirtschaftlich sinnvoll ist.
- Die Barrierefreiheit an den Haltestellen und in den Bahnen zu sichern, ist uns ein wichtiges Anliegen. Dazu gehört für uns u.a. ausreichend Platz zum Ein- und Aussteigen für Rollstuhlfahrende, Kinderwagen etc. sowie genügend Zeit für Fahrgäste, um die Fahrbahn überqueren zu können.

## Impressum

Herausgegeben durch den Interessenbeirat  
([interessenbeirat@mainzer-mobilitaet.de](mailto:interessenbeirat@mainzer-mobilitaet.de))  
im Teilprojekt 2 in Zusammenarbeit mit:

**Mainzer Mobilität**

[zukunft@mainzer-mobilitaet.de](mailto:zukunft@mainzer-mobilitaet.de)

**Dezernat für Umwelt, Grün, Energie  
und Verkehr der Stadt Mainz**

[umweltdezernat@stadt.mainz.de](mailto:umweltdezernat@stadt.mainz.de)

**Lots\* Gesellschaft für verändernde  
Kommunikation mbH**

[post@lots.de](mailto:post@lots.de)

