

# NAHVERKEHRSPLAN MAINZ

## 4. FORTSCHREIBUNG



# NAHVERKEHRSPLAN MAINZ

## 4. FORTSCHREIBUNG

---

Auftraggeber/-in:

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

Auftragnehmer/-in:

PTV Transport Consult GmbH  
Stumpfstr. 1  
76131 Karlsruhe

## Dokumentinformationen

Kurztitel	Nahverkehrsplan Mainz – 4. Fortschreibung
Auftraggeber/-in	Landeshauptstadt Mainz Stadtplanungsamt – Abt. Verkehrswesen
Auftrags-Nr.	3/2024-20
Auftragnehmer/-in	PTV Transport Consult GmbH
PTV-Projekt-Nr.	TC5000632
Autor/-in	Dr.-Ing. Roland Priester, Dipl.-Geogr. Simon Oelschläger, MSc. Raphael Jühe, BSc. Maximilian Hennecke
Erstellungsdatum	01.10.2025

## Inhalt

1	Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz .....	12
1.1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	12
1.1.1	Rolle und Bedeutung des Nahverkehrsplans als Steuerungsinstrument für Mainz .....	12
1.1.2	Über Mainz und die Organisation des ÖPNV in Mainz .....	12
1.1.2.1	Vorstellung der Stadt Mainz.....	12
1.1.2.2	Organisation des ÖPNV in Mainz.....	13
1.1.2.3	Einbindung in Verkehrsverbünde .....	15
1.1.3	Rechtliche Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans ....	15
1.1.4	Aufstellungsverfahren NVP .....	21
1.2	Strategische und politische Ziele für die Verkehrsentwicklung in Mainz.....	21
1.2.1	Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung .....	22
1.2.2	Übergeordnete Ziele des Umweltschutzes .....	22
1.2.2.1	Digitalisierungsstrategie .....	23
1.2.2.2	Klimanotstand.....	23
1.2.2.3	Lärmaktionsplan 2024.....	24
1.2.2.4	Radkonsens Mainz, Projektstart 2022, in Bearbeitung .....	24
1.2.2.5	Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan nach dem Muster eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), Projektstart 2024.....	25
1.2.3	Übergeordnete Ziele aus dem Bereich Kund:innenfokus und Soziale Standards .....	25
1.2.3.1	Kund:innenfokus .....	25
1.2.3.2	Soziale Standards.....	26
1.2.4	Schwerpunktthemen der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans.....	26
2	Nachfragestruktur und Prognoseszenario.....	28
2.1	Bevölkerung und Raumstruktur .....	28
2.1.1	Raumstruktur.....	28
2.1.2	Bevölkerungsstruktur und Demografie.....	29
2.1.2.1	Demografie.....	30
2.2	Wirtschaftsstruktur .....	32

2.2.1	Erwerbsstruktur .....	32
2.2.2	Schul- und Ausbildungsstruktur.....	33
2.2.3	Versorgungs- und Freizeitstruktur.....	37
2.2.4	Tourismus.....	38
2.3	Mobilitätsstruktur.....	38
2.3.1	Pendler:innenverflechtungen.....	38
2.3.2	Motorisierungsgrad und Modal Split .....	40
3	Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz.....	43
3.1	Bus- und Straßenbahnverkehr.....	43
3.1.1	Netzstruktur.....	43
3.1.2	Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche) .....	44
3.1.3	Betriebszeiten.....	44
3.1.4	Verkehrszeiten .....	45
3.1.5	Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung) .....	45
3.1.6	Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen.....	48
3.1.7	Fahrplan .....	49
3.1.8	Verbindungsqualität innerhalb des Netzes .....	49
3.1.9	Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen.....	50
3.1.9.1	Anbindung der Umlandgemeinden und des rechtsrheinischen Bedienungsgebietes .....	50
3.1.9.2	Umsteigestationen/Bahnhöfe.....	52
3.1.9.3	Regionale Schienenstrecken.....	53
3.1.9.4	Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr.....	54
3.2	Infrastrukturausstattung.....	55
3.2.1	Streckeninfrastruktur.....	55
3.2.1.1	Straßenbahn.....	55
3.2.1.2	Bus .....	56
3.2.2	Haltestellen .....	57
3.2.3	Fahrzeuge.....	58
3.2.4	Besondere Ausstattung für Busse .....	60

3.3	Kund:innenkomfort.....	61
3.3.1	Fahrgästeinformationssysteme .....	61
3.3.2	Fahrgätesicherheit .....	62
3.3.3	Vertriebssysteme & Marktauftritt.....	62
3.3.4	Kund:innenservice, Kund:innenbetreuung / Fahrgästebetreuung, Kund:innendialog .....	63
3.3.5	Belange besonderer Gruppen.....	63
3.3.5.1	Berücksichtigung von behinderten und alten Menschen .....	64
3.3.5.2	Berücksichtigung von Kindern und Familien mit Kindern .....	64
3.3.5.3	Belange von Frauen und Mädchen .....	64
3.3.5.4	Kulturelle Vielfalt.....	66
3.3.5.5	Queere Lebensweisen.....	66
3.4	Verkehrsunternehmen.....	66
3.4.1	Betriebsablauf .....	66
3.4.2	Entstörungsmanagement .....	67
3.4.3	Beschwerdemanagement.....	68
3.4.4	Tariftreue .....	68
4	Bilanzierung der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2019–2023).....	70
4.1	Umsetzung Zielliniennetz.....	70
4.2	Barrierefreiheit und Haltestellen-Prioritätenliste.....	70
4.3	Umsetzung weiterer Maßnahmen.....	71
4.4	Bilanzierung Fahrgästenachfrage.....	71
5	Maßnahmenkonzept.....	72
5.1	Barrierefreier Haltestellenumbau .....	72
5.1.1	Status Quo barrierefreie Haltestelleninfrastruktur .....	72
5.1.2	Neubewertung barrierefreier Haltestellenumbau .....	74
5.1.3	Sonderliste .....	75
5.1.4	Barrierefreier Umbau Straßenbahnhaltestellen.....	77
5.2	Optimierungspotenziale ÖPNV-Beschleunigung.....	77
5.2.1	Untersuchungsmethodik.....	77
5.2.2	Optimierungspotenziale durch Busspuren .....	80
5.2.3	Optimierungspotenziale durch LSA-Vorrang .....	89

5.2.4	Weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung .....	91
5.3	Potenzielle für Expressbuslinien.....	94
5.4	Feinerschließung im ÖPNV.....	96
5.5	Straßenbahnausbau .....	96
5.6	Potenzielle der Inter- bzw. Multimodalität.....	98
5.6.1	Verknüpfung zum Fußverkehr .....	99
5.6.2	Verknüpfung zum Radverkehr .....	100
5.6.2.1	Tarifliche Integration des Radverkehrs .....	100
5.6.2.2	Räumliche Integration des Radverkehrs.....	101
5.6.2.3	Weiterentwicklung meinRad .....	102
5.6.2.4	Reisekette Bus – meinRad.....	102
5.6.3	Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R).....	103
5.6.4	Weiterführende Mobilitätsangebote .....	103
5.6.5	Mobilitätsstationen .....	105
5.7	Autonomes Fahren im ÖPNV .....	107
6	Finanzierung.....	109
7	Schwerpunktthema Neue ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten.....	110
8	Anlagen.....	114

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Zusammenfassung und Einordnung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	16
Tabelle 2:	Zusammenfassung und Einordnung des Personenbeförderungsgesetzes	17
Tabelle 3:	Zusammenfassung und Einordnung des Regionalisierungsgesetzes	18
Tabelle 4:	Zusammenfassung und Einordnung des Straßenverkehrsgesetzes	18
Tabelle 5:	Zusammenfassung und Einordnung der Straßenverkehrsordnung	19
Tabelle 6:	Zusammenfassung und Einordnung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes	19
Tabelle 7:	Zusammenfassung und Einordnung des Nahverkehrsgesetzes	20
Tabelle 8:	Schulübersicht im Schuljahr 2018/2019 und 2023/2024	36

Tabelle 9:	Haltestelleneinzugsgebiete	44
Tabelle 10:	Betriebszeiten	44
Tabelle 11:	Verkehrszeiten	45
Tabelle 12:	Relationskategorien	47
Tabelle 13:	Bedienungshäufigkeit	47
Tabelle 14:	Umsteigehäufigkeit	48
Tabelle 15:	Beförderungszeiten	49
Tabelle 16:	Wichtige Umsteigeknoten	50
Tabelle 17:	Merkmale zum gepflegten Zustand der Fahrzeuge	59
Tabelle 18:	Fahrzeugausstattung Status quo	60
Tabelle 19:	Besondere Ausstattung für Busse	60
Tabelle 20:	Ausstattung Fahrgästeinformationssysteme	62
Tabelle 21:	Ausstattung zur Fahrgätesicherheit	62
Tabelle 22:	Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt	63
Tabelle 23:	Kund:innenservices	63
Tabelle 24:	Anteil barrierefreier Haltestellen je Stadtteil	74
Tabelle 25:	Untersuchte Bus- und Straßenbahnenlinien	77
Tabelle 26:	Auswertung des Haltestellenabschnitts Poststraße – Kirchgasse für die Buslinie 71 Richtung TSV SCHOTT Mainz	79
Tabelle 27:	Aufzählung der Maßnahmen in den Abschnitten südlich der Altstadt	85
Tabelle 28:	Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Hauptbahnhof West – Universität	86
Tabelle 29:	Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Altstadt	88
Tabelle 30:	Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Trajanstraße – Hauptbahnhof	88
Tabelle 31:	Aufzählung der Maßnahmen an der Rheinallee	89
Tabelle 32:	Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Alte Lokhalle – Zwerchallee	91
Tabelle 33:	Aufzählung der Maßnahmen an der Straße Am Stiftswingert	92
Tabelle 34:	Aufzählung der Maßnahmen zur Änderung der Vorfahrtsregelung	92
Tabelle 35:	Übersicht von geplanten Expressbuslinien für das Zielnetz in der Stadt Mainz	95
Tabelle 36:	Prüfliste Mobilitätsstationen	107
Tabelle 37:	Modelle der Nutznießenden- bzw. Drittnutzendenfinanzierung und ihre Umsetzbarkeit für die Stadt Mainz	112

Tabelle 38:	Umsetzung Zielliniennetz	118
Tabelle 39:	Bilanzierung weiterer Maßnahmen aus dem NVP 2019 3. Fortschreibung	125
Tabelle 40:	Prioritätenliste Barrierefreier Haltestellenumbau	129

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Bediengebiet der MVG	14
Abbildung 2:	Stadtteile von Mainz	28
Abbildung 3:	Einwohnerdichten in Mainz (Quelle: Stadt Mainz; Berechnung und Darstellung PTV)	30
Abbildung 4:	Neubauentwicklungen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)	31
Abbildung 5:	Stadtteile nach Altersgruppen (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)	32
Abbildung 6:	Arbeitsplatzzahlen in den Verkehrszellen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)	33
Abbildung 7:	Schulformen über die Schuljahre 2018/2019 und 2023/2024 (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)	37
Abbildung 8:	Modal Split nach Verkehrsverflechtungen in der Stadt Mainz 2023 auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)	41
Abbildung 9:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)	41
Abbildung 10:	Einteilung der Relationskategorien (schematisch)	46
Abbildung 11:	Reisezweckverteilung Frauen und Männer (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2019)	65
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)	65
Abbildung 13:	Streuung der Beförderungszeiten (haltestellenabschnittsfein)	79
Abbildung 14:	Haltestellenabschnitte zwischen Eisgrubweg und Kurmainz-Kaserne mit hohen Streuungswerten	81
Abbildung 15:	Abschnitt 2: Busspur mit Busschleuse	82
Abbildung 16:	Signalgeber und Haltlinie in der Freiligrathstraße	83
Abbildung 17:	Umbau des Straßenbahngleiskörpers zur Nutzung durch Busse [Fotomontage]	84

Abbildung 18: Maßnahme: Busspur vom KP Pariser Tor bis KP Berliner Straße bzw. Haltestelle Kurmainz-Kaserne	85
Abbildung 19: Maßnahme: bauliche Anpassung KP Dr.- Martin-Luther -King-Weg/ Saarstraße und alternative Führung	86
Abbildung 20: Maßnahme: Busspuren an der Kaiserstraße und in Knotenpunktzufahrt Bauhofstraße/ Große Bleiche	87
Abbildung 21: Maßnahme Augustusstraße: Entwicklung des mittleren aus dem rechten Fahrstreifen an der Aufweitung auf drei Fahrstreifen [Fotomontage]	89
Abbildung 22: ÖPNV-Priorisierungsmaßnahmen an der Rheinallee	90
Abbildung 23: Optimierung KP Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße und alternative Führung über Rheingauwall	91
Abbildung 24: Karte mit weiteren Maßnahmen zur Busbeschleunigung	93
Abbildung 25: Unterschied zwischen Bus- und Expressbuslinien	94
Abbildung 26: Zielnetz von Expressbuslinien für die Stadt Mainz	95

## Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Erläuterung
AKK	Amöneburg, Kastel und Kostheim
AST	Anrufsammler
BOKraft	Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr
B+R	Bike and Ride
CI	Corporate Identity (Merkmale der Unternehmensidentität)
DB	Deutsche Bahn
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
GTS	Ganztagschule
GVBI	Gesetz- und Verordnungsblatt
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes des Bundes
GW	Geschosswohnen
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
Kfz	Kraftfahrzeug
KRN	Kommunalverkehr Rhein-Nahe GmbH
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LNVP	Landesnahverkehrsplan Rheinland-Pfalz
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
MSW	Mainzer Stadtwerke AG
MKUEM	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz

Abkürzung	Erläuterung
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
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
Pkw	Personenkraftwagen
P+R	Park and Ride
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
SGB	Sozialgesetzbuch
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWR	Südwestrundfunk
VAB	Vorabbekanntmachung
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG)	Verordnung der Europäischen Gemeinschaft
VOIP	Voice-over-IP
WE	Wohneinheit
ZBM	Zentrale Beteiligungsgesellschaft der Stadt Mainz mbH
ZDF	Zweites Deutsches Fernsehen
ZÖPNV RLP Süd	Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd
ZRNN	Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund

# 1 Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz

Die Rahmenvorgaben für die ÖPNV-Entwicklung in Mainz umfassen neben den allgemeinen Grundlagen und Rahmenbedingungen auch die strategischen und politischen Ziele für die Verkehrsentwicklung.

## 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 Nahverkehrsplan eine wichtige Rolle, da er die Grundlage für die vom Verkehrsunternehmen zu erbringende Leistung im Rahmen der Vergabe darstellt. Das gute Bus- und Straßenbahnangebot im Status quo, dass bereits im letzten Nahverkehrsplan mit der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes (3. Fortschreibung, Kapitel 5) stark optimiert und verankert wurde, bildet dabei die Grundlage. Darüber hinaus sind im fortgeschriebenen Nahverkehrsplan die weitergehende Entwicklung intermodaler Angebote, verbesserte digitale Informations- und Vertriebswege sowie die gesetzlich geforderte Barrierefreiheit des ÖPNV verankert.

In diesem Zusammenhang steuert die Stadt auch die Entwicklung einer barrierefreien Infrastruktur mit dem Nahverkehrsplan, in dem die Priorisierung des barrierefreien Haltestellenausbaus (siehe Kapitel 5.1) ausgewiesen wird.

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

#### 1.1.2.1 Vorstellung der Stadt Mainz

Mainz als Landeshauptstadt von Rheinland-Pfalz hatte zum Stand 31.03.2024 223.380 Einwohner:innen mit Hauptwohnsitz. Das Stadtgebiet der Stadt Mainz erstreckt sich über eine Fläche von ca. 97,8 km<sup>2</sup>, die mittlere Einwohnerdichte liegt damit bei ca. 2.284 Einwohner:innen pro km<sup>2</sup>. Gegenüber den Ständen der letzten Fortschreibungen der Nahverkehrspläne – 2005 mit 191.411, 2010 mit 198.276 und 2018 mit 215.824 Einwohner:innen – ist ein kontinuierliches und

deutliches Bevölkerungswachstum zu verzeichnen. Raumstrukturell zeigt sich, dass Mainz sowohl über eine geschlossene Kernstadt mit dicht besiedelten städtischen Quartieren 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), mehreren Hochschulen und einer großen Bandbreite von weiterführenden Schulen. Darüber hinaus ist die Stadt Mainz ein wichtiger Arbeitsstandort mit Arbeitgebern wie u. a. die Schott AG, Biontech, verschiedenen Medien (ZDF, SWR, VRM) sowie Sitz der Landesregierung und verschiedenen Behörden.

### 1.1.2.2 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 (MVG), an der die Mainzer Stadtwerke AG mit 97,22 % und die Zentrale Beteiligungsgesellschaft der Stadt Mainz mbH (ZBM) mit 2,78 % beteiligt ist, 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.

Der Mainzer Stadtrat hat am 28.04.2021 die Betrauung der MVG mit der Erbringung von Verkehrsleistungen im Gebiet der Stadt Mainz beschlossen. Es liegt demnach ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gem. Art. 3 Abs. 1 der EU VO 1370 vor, der seit dem 07.07.2021 rechtswirksam ist. Die MVG ist damit verpflichtet, seit dem 01.01.2022 für eine Laufzeit von 22,5 Jahren die im ÖDA festgelegte Verkehrsleistung bis zum 30.06.2044 zu erbringen.

Ergänzt wird das MVG-Netz durch ein- und ausbrechende Verkehre, die als Gemeinschaftslinien mit der Stadt Wiesbaden betrieben werden oder deren Aufgabenträgerschaft der Main-Taunus-Kreis beziehungsweise der Kreis Groß-Gerau auf die Stadt Mainz übertragen hat. Dem Landkreis Mainz-Bingen wurde die Aufgabenträgerschaft für die Regionalbuslinien auf dem Stadtgebiet der Stadt Mainz erteilt. Die Buslinien, welche die Stadtgrenze überschreiten, werden in Kapitel 3.1.9 näher erläutert.

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.

Von der MVG wird der Großteil des Linienbusangebotes 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.

Im Landkreis Mainz-Bingen werden die Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Bodenheim durch die MVG bedient. Auch die Stadt Ingelheim am Rhein einschließlich Wackernheim und Heidesheim am Rhein sowie die Gemeinden Budenheim, Nieder-Olm und Zornheim werden durch Buslinien der MVG angefahren. Ebenso wie mit ESWE bestehen auch mit der KRN Kooperationen über das Stadtgebiet Mainz hinaus in den Landkreis Mainz-Bingen.

Die Ausdehnung des Bediengebiets der MVG auch über das Stadtgebiet der Stadt Mainz hinaus in die Stadt Wiesbaden, die Landkreise Mainz-Bingen, Groß-Gerau und den Main-Taunus-Kreis stellt Abbildung 1 dar.

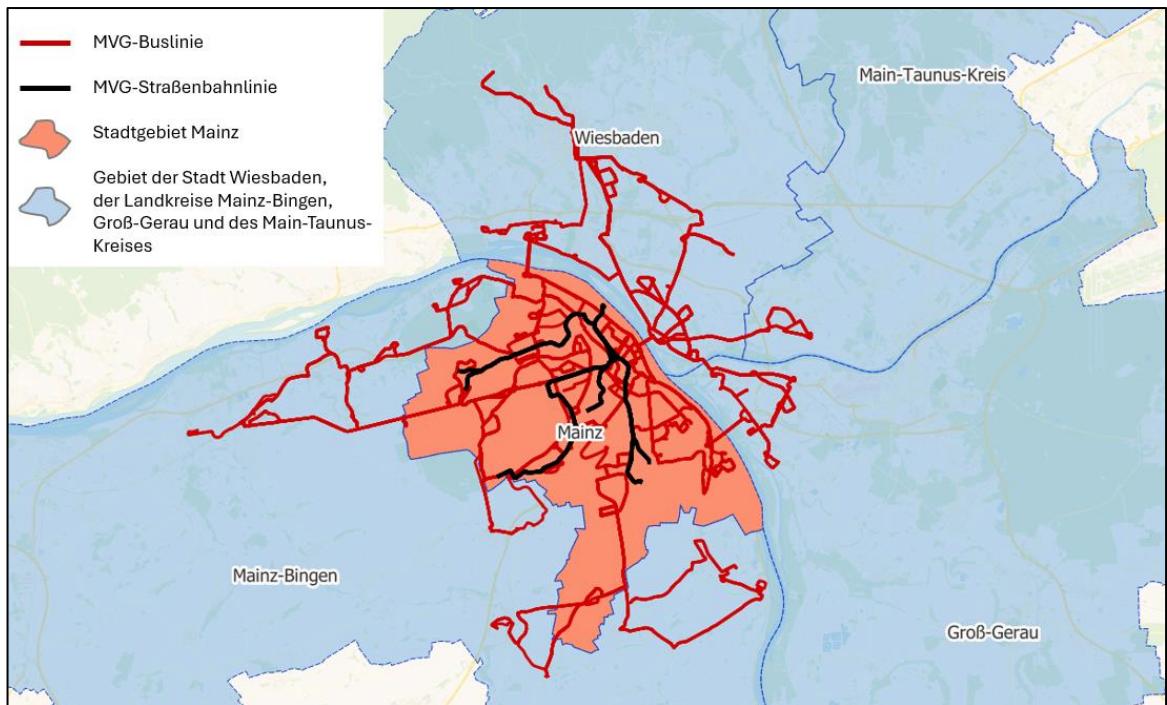


Abbildung 1: Bediengebiet der MVG

Das kommunale Verkehrsunternehmen *Kommunalverkehr Rhein-Nahe GmbH (KRN)* der Landkreise Bad Kreuznach, Mainz-Bingen und der Stadt Bad Kreuznach betreibt in eigener Zuständigkeit Regionalbuslinien mit anteiligem Linienweg innerhalb der Grenzen der Stadt Mainz. Zwischen dem Landkreis Mainz-Bingen und der Stadt Mainz besteht eine Zweckvereinbarung über die Übertragung der Aufgabenträgerschaft auf diesen Streckenabschnitten. Entsprechend § 16 Abs. 1 NVG beteiligt sich das Land über den ZÖPNV RLP Süd im Rahmen einer Finanzierungs- und Kooperationsvereinbarung an der Finanzierung der regionalen Busverkehre der Linien 630 und 660. Im Binnenverkehr der Stadt Mainz ergänzen sie das Angebot der MVG. Linienweg, Haltestellen und Bedienung dieser Linien wurden nach den Vorgaben des Aufgabenträgers abgestimmt und in das Netz der MVG integriert. Dabei wurde darauf geachtet, dass keine konkurrierenden Parallelverkehre entstehen, sondern diese Linien als ergänzende Relationen im Sinne einer Verbesserung des ÖPNV insgesamt angeboten werden und - je nach Erschließungsfunktion - mehr oder weniger stark innerstädtische Verbindungsfunctionen übernehmen.

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 weiterführt und fortentwickelt und Kooperationen mit Carsharing-Anbietern fortführt. Entwicklungen bei On-Demand-Verkehren und autonomem Fahren sollen weiter beobachtet werden. Ein Ein- bzw. Wiedereinstieg wird angestrebt, ist dabei jedoch von zusätzlichen finanziellen Mitteln zur Kostendeckung abhängig.

### 1.1.2.3 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), mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) assoziiert und gehört damit zum regulären Tarifgebiet des RMV. Darüber hinaus ist sie Mitglied im Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN). Ein großer Vorteil dieser Kooperationen besteht dabei im Angebot des Übergangstarifs. ÖPNV-Kund:innen haben die Möglichkeit mit dem Erwerb einer Verbundkarte verbundübergreifend alle öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.

### 1.1.3 Rechtliche Rahmenbedingungen für die Aufstellung des Nahverkehrsplans

Im Folgenden werden die für die Aufstellung des Nahverkehrsplans relevanten rechtlichen Rahmenbedingungen jeweils tabellarisch zusammengefasst und eingeordnet.

#### Europäischer Rechtsrahmen

Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	In Kraft seit dem 3. Dezember 2009. Sie legt Maßnahmen fest, um Verkehrsdiene im ÖPNV sicherzustellen.
Zweck der Verordnung	Festlegung gemeinschaftsweiter Maßnahmen zur Sicherstellung von ÖPNV-Diensten im Interesse des Gemeinwohls.
Ausgleichsleistungen und ausschließliche Rechte	Bedingungen zur Gewährung von Ausgleichsleistungen und/oder ausschließlichen Rechten an Betreiber zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.
Öffentlicher Dienstleistungsauftrag	Ausgleichsleistungen und/oder ausschließliche Rechte dürfen nur durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gewährt werden.
Vergabeverfahren	Öffentliche Dienstleistungsaufträge werden in der Regel wettbewerblich vergeben.
Direktvergaben	Neben wettbewerblichen Verfahren sind auch Direktvergaben möglich.
Transparenzanforderungen	Verpflichtung zur Veröffentlichung bestimmter Informationen über öffentliche Dienstleistungsaufträge.

Qualitätsstandards	Festlegung von Mindeststandards für die Qualität der erbrachten Verkehrsleistungen.
Bedeutung für den Nahverkehrsplan	Grundlage für die künftige Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge, da er die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung konkretisiert.

Tabelle 1: Zusammenfassung und Einordnung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

## Bundesrecht

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	Grundlegende Überarbeitung zum 1. Januar 2013 zur Berücksichtigung der VO 1370/2007 im nationalen Recht.
Nahverkehrsplan im PBefG	§ 8 PBefG legt fest, dass die ÖPNV-Aufgabenträger für die Aufstellung des Nahverkehrsplans zuständig sind, um eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung sicherzustellen.
Anforderungen an den Nahverkehrsplan	Der Nahverkehrsplan muss Umfang, Qualität, Umweltqualität und verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen definieren.
Barrierefreiheit	Der Nahverkehrsplan muss bis zum 1. Januar 2022 vollständige Barrierefreiheit für Menschen mit Mobilitäts- oder sensorischen Einschränkungen sicherstellen. Ausnahmen müssen konkret benannt und begründet werden. ⇒ Thema wird bei 4. Fortschreibung des NVP als Schwerpunktthema weiterverfolgt (siehe Kapitel 5.1) ⇒ Regelung hat bei Aufstellung des NVP weiterhin Bestand, eine vorgesehene Ausnahmeregelung im Koalitionsvertrag auf Bundeseben wurde bisher nicht umgesetzt.
Beteiligungsverfahren	Frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Unternehmer bei der Erstellung des Nahverkehrsplans, einschließlich Verkehrsunternehmen und interessierter Institutionen. ⇒ Beteiligung wurde bei 4. Fortschreibung des NVP mittels Nahverkehrsforen und Online-Beteiligung umfangreich durchgeführt (siehe Kapitel 1.1.4)
Rechtliche Wirkung	§ 8 Abs. 3a PBefG verlangt die Berücksichtigung des Nahverkehrsplans bei Vergabeverfahren von Liniengenehmigungen durch die Genehmigungsbehörde.
Vergabe von Liniengenehmigungen	Bei mehreren Anträgen für gleiche Verkehrsleistung wird der Unternehmer ausgewählt, der die beste Verkehrsbedienung anbietet, unter Berücksichtigung des Nahverkehrsplans. Verkehrsleistungen können unter Berücksichtigung der in Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 genannten Voraussetzungen direkt vergeben werden.
Vorabbekanntmachung	Vor einer Vereinbarung über gemeinwirtschaftliche Leistung ist eine Vorabbekanntmachung erforderlich, in der Standards festgelegt werden, die sich aus dem Nahverkehrsplan entwickeln können.
Linienbündelung	Eine Liniengenehmigung darf nicht erteilt werden, wenn sie ertragreiche Linien oder Teilnetze aus einem bestehenden oder im Nahverkehrsplan festgelegten Linienbündel herauslösen würde.

Liniенbedarfsverkehr § 44 PBefG (Novelle 2021)	<p>Der Liniенbedarfsverkehr dient dazu, bestimmte Gebiete auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen Einstiegs- und Ausstiegspunkten zu bedienen. Es sind ausschließlich Beförderungsentgelte, -bedingungen und Zuschläge zulässig, die im NVP, im öffentlichen Dienstleistungsauftrag oder in der Vorabbekanntmachung festgelegt sind. Eine öffentliche (Ko-) Finanzierung ist möglich.</p> <p>⇒ Damit sind nun On-Demand-Verkehre regulär, als Liniенbedarfsverkehr genehmigungsfähig. Ein Rückgriff auf die Auffang- und Experimentierklausel gem. § 2 Abs. 6 und 7 PBefG ist somit nicht mehr notwendig.</p>
Gebündelter Bedarfsverkehr § 50 PBefG (Novelle 2021)	<p>Gebündelter Bedarfsverkehr ermöglicht eine Bündelung von Verkehren nach vorheriger Bestellung. Es dürfen Personen nur innerhalb der Gemeinde befördert werden, in der der Unternehmer seinen Betriebssitz hat. Gebündelte Bedarfsverkehre werden erwerbswirtschaftlich betrieben.</p> <p>⇒ Damit sind nun On-Demand-Verkehre regulär, als gebündelter Bedarfsverkehr genehmigungsfähig. Ein Rückgriff auf die Auffang- und Experimentierklausel gem. § 2 Abs. 6 und 7 PBefG ist somit nicht mehr notwendig.</p> <p>⇒ Die Genehmigungsbehörde kann die Beförderung von Personen im gebündelten Bedarfsverkehr zeitlich oder räumlich beschränken sowie Einzelheiten zur Rückkehrpflicht und weitere Anforderungen auf die Festsetzung von Bündelungsquoten, Barrierefreiheit und Emissionsvorgaben regeln.</p>
Anforderungen im Nahverkehrsplan	Der Nahverkehrsplan sollte wesentliche Anforderungen wie Linienweg, Haltestellen, Bedienungshäufigkeit, Bedienungszeiten, Anschluss sicherung und Barrierefreiheit enthalten.

Tabelle 2: Zusammenfassung und Einordnung des Personenbeförderungsgesetzes

Regionalisierungsgesetz (RegG)	Das RegG wurde am 27. Dezember 1993 verabschiedet. Es regelt die finanzielle und organisatorische Verantwortung der Länder für den ÖPNV (letzte Änderung 2023).
Zweck	Das Gesetz dient der Förderung und Sicherstellung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) durch die Übertragung von Finanzmitteln und Zuständigkeiten auf die Länder.
Finanzierung	<p>Die Finanzierung des ÖPNV erfolgt durch die Zuweisung von Regionalisierungsmitteln vom Bund an die Länder. Diese Mittel sollen zweckgebunden für den ÖPNV verwendet werden.</p> <p>Die Verteilung der Mittel erfolgt nach festgelegten Schlüsseln, die die Bedürfnisse der Länder berücksichtigen.</p> <p>⇒ Regelt auch die Ausgleichsmittel des Bundes zur Finanzierung des Deutschland-Tickets</p>
Verantwortung der Länder	Die Länder sind verantwortlich für die Planung, Organisation und Finanzierung des ÖPNV. Sie haben die Möglichkeit, die Aufgaben auf kommunale Aufgabenträger zu übertragen.
Zielsetzung	Sicherstellung eines attraktiven, umweltfreundlichen und leistungsfähigen ÖPNV als Bestandteil der Daseinsvorsorge.

Berichterstattung	Die Länder müssen regelmäßig über die Verwendung der Mittel und die Erreichung der Ziele berichten.
Anpassung der Mittel	Die Höhe der Regionalisierungsmittel wird regelmäßig überprüft und angepasst, um den aktuellen Anforderungen gerecht zu werden (Dynamisierungsrate seit 2023).

Tabelle 3: Zusammenfassung und Einordnung des Regionalisierungsgesetzes

Straßenverkehrsgesetz (StVG)	Das StVG regelt die Rechtsgrundlagen für den Straßenverkehr in Deutschland. Es wurde erstmals 1909 eingeführt und seitdem mehrfach novelliert.
Zweck	Ziel des StVG ist es, die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zu gewährleisten sowie den Schutz von Leben und Gesundheit der Verkehrsteilnehmer sicherzustellen.
Regelt u.a.	Fahrerlaubnis, Verkehrsverstöße, Haftung, Versicherungspflicht, Fahrzeugzulassung, Straßenverkehrsbehörden, Verkehrsregelungen, Umweltschutz
Novellierung 2024	Die Novellierung stellt die Grundlage für die Anpassung der Straßenverkehrsordnung (StVO) dar. Neben der Verkehrssicherheit und dem möglichst flüssigen Autoverkehr sind nun Umweltschutz, Gesundheitsschutz und städtebauliche Entwicklung gleichberechtigte Gründe für Regelungen. Außerdem wird die Parkraumbewirtschaftung auch bei absehbarem Parkraummangel erlaubt, Sonderfahrspuren für neue Mobilitätsformen sind möglich.

Tabelle 4: Zusammenfassung und Einordnung des Straßenverkehrsgesetzes

Straßenverkehrsordnung (StVO)	Die StVO regelt das Verhalten aller Verkehrsteilnehmer im Straßenverkehr, sie wurde 1938 eingeführt und seitdem mehrfach novelliert.
Zweck	Der Zweck der StVO ist es, die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr zu gewährleisten sowie Unfälle zu vermeiden und den Verkehrsfluss zu verbessern.
Regelungsinhalt	Die StVO regelt die Definition und Bedeutung von Verkehrszeichen, Ampeln und Markierungen, Verhaltensvorschriften wie Vorfahrtregeln und Geschwindigkeitsbegrenzungen, Pflichten der Verkehrsteilnehmer sowie besondere Regeln für Fußgänger:innenüberwege, Fahrradwege und Schulwege.
Novellierung 2024	Mit der Novellierung wurden den Straßenverkehrsbehörden neue Befugnisse eingeräumt, zum Beispiel: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Anordnung von Busspuren und Ampelschaltungen, die den Busverkehr bevorrechtigen, aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes oder städtebaulicher Aspekte</li> <li>• Erleichterte Anordnung von Tempo 30-Regelungen</li> <li>• Flexibilität bei der Anordnung von Bewohnerparken</li> <li>• Erprobung von Sonderfahrspuren für bestimmte klimafreundliche Mobilitätsformen oder Fahrgemeinschaften</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Erleichterte Bereitstellung angemessener Flächen für den Fahrrad- und Fußverkehr</li> </ul>
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Tabelle 5: Zusammenfassung und Einordnung der Straßenverkehrsordnung

Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)	Das SaubFahrzeugBeschG regelt verbindliche Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe zur Beschaffung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge; es stammt vom Juni 2021
EU-Richtlinie (EU) 2019/1161 (Clean Vehicles Directive - CVD)	Die CVD legt fest, dass öffentliche Auftraggeber in der EU beim Kauf oder Leasing von Fahrzeugen emissionsarme Fahrzeuge beschaffen müssen.
Zweck	<p>Das SaubFahrzeugBeschG setzt die EU-Richtlinie in nationales Recht um. Es legt verbindliche Mindestziele für den Anteil emissionsarmer und -freier Fahrzeuge fest.</p> <p>Ziel ist die Förderung der Beschaffung umweltfreundlicher und emissionsarmer Fahrzeuge im öffentlichen Sektor zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbesserung der Luftqualität.</p>
Mindestziele für Busse im ÖPNV	<p>Für Busse im ÖPNV (M<sub>3</sub>-Klasse I<sup>1</sup> und M<sub>3</sub>-Klasse A<sup>2</sup>) müssen bis Ende 2025 mindestens 45 % und bis Ende 2030 mindestens 65 % der neuen Busse emissionsarm sein. Davon muss jeweils die Hälfte emissionsfrei sein.</p> <p>Für Busse der Fahrzeugklassen M<sub>1</sub><sup>3</sup> und M<sub>2</sub><sup>4</sup> werden 38,5 % als Mindestziel vorgegeben.</p>
Definition emissionsfreier Busse	Emissionsfreie Busse sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Motor, der weniger als 1 g CO <sub>2</sub> /kWh oder weniger als 1 g CO <sub>2</sub> /km ausstößt.
Bedeutung für Aufgabenträger des ÖPNV	Die Einhaltung der Mindestziele wurde an die Bundesländer übertragen, die die Quoten auf regionaler Ebene umsetzen können, z. B. auf Ebene von Landkreisen oder Regierungsbezirken.

Tabelle 6: Zusammenfassung und Einordnung des Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes

<sup>1</sup> Klasse M3 = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrer:innensitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse I sind sogenannte „Stadtbusse“, die zur Beförderung von mindestens 23 Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ausgelegt sind und somit über einen höheren Anteil an Stehplätzen verfügen.

<sup>2</sup> Klasse M3 = Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrer:innensitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als fünf Tonnen. Fahrzeuge der Klasse A sind sogenannte „Midi-Busse“, die zur Beförderung von maximal 22 Fahrgästen ausgelegt sind und dabei sowohl über Sitz- als auch Stehplätze verfügen.

<sup>3</sup> Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung mit mindestens vier Rädern und mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrer:innensitz.

<sup>4</sup> Kraftfahrzeuge, die nach ihrer Bauart und Einrichtung zur Beförderung von mehr als 9 Personen (einschl. Fahrzeugführer) und ihres Reisegepäcks bestimmt sind mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 5 Tonnen.

### Landesrecht Rheinland-Pfalz

Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr (Nahverkehrsgesetz - NVG)	Das Landesgesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Rheinland-Pfalz (NVG) regelt die Organisation, Finanzierung und Planung des ÖPNV im Land. Es trat am 13. Februar 2021 in Kraft.
Zweck	Ziel des Gesetzes ist die Schaffung eines öffentlichen Mobilitätsangebotes, das als Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität dient und gleichwertige Lebensverhältnisse im gesamten Landesgebiet unterstützt.
Zuständigkeiten	Die Verantwortung für den ÖPNV liegt bei den Landkreisen und kreisfreien Städten, die diese Aufgabe als Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung erfüllen.
Landesnahverkehrsplan	<p>Das Ministerium für Verkehr erstellt in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden einen Landesnahverkehrsplan, der die Entwicklung eines landesweiten Verkehrssystems koordiniert und das pflichtige Mindestbedienungsangebot, das die Aufgabenträger zur Erfüllung der Pflichtaufgabe der Selbstverwaltung vorhalten müssen.</p> <p>⇒ Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der 4. Fortschreibung des NVP lag kein Landesnahverkehrsplan vor. Es ist nach gegenwärtigem Stand geplant, dass der Landesnahverkehrsplan des Landes Rheinland-Pfalz noch im Jahr 2025 in den Zweckverbandsversammlungen der Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd beschlossen und anschließend als Rechtsverordnung erlassen werden soll.</p>
Lokale Nahverkehrspläne	Jeder Aufgabenträger erstellt einen lokalen Nahverkehrsplan, der die Ziele und Vorgaben des Landesnahverkehrsplans konkretisiert und auf die örtlichen Bedürfnisse abstimmt.
Barrierefreiheit	Die Nahverkehrspläne müssen die Belange von Menschen mit Mobilitäts- oder sensorischen Einschränkungen berücksichtigen, um bis 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.
Finanzierung	<p>Soweit öffentliche Dienstleistungsaufträge im öffentlichen Personennahverkehr in Einklang mit dem Landesnahverkehrsplan vergeben werden, ist deren Finanzierung eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes.</p> <p>⇒ Zum Zeitpunkt der Erarbeitung der 4. Fortschreibung des NVP lag kein Landesnahverkehrsplan vor. Es ist nach gegenwärtigem Stand geplant, dass der Landesnahverkehrsplan des Landes Rheinland-Pfalz noch im Jahr 2025 in den Zweckverbandsversammlungen der Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und ÖPNV Rheinland-Pfalz Süd beschlossen und anschließend als Rechtsverordnung erlassen werden soll.</p>
Kooperation	Das Gesetz fördert die Zusammenarbeit zwischen den Landkreisen, kreisfreien Städten und anderen relevanten Akteuren zur Sicherstellung eines effizienten und koordinierten ÖPNV-Angebots über die Grenzen des Aufgabenträgers hinweg.
Vergabeverfahren	Öffentliche Dienstleistungsaufträge im ÖPNV werden in der Regel wettbewerblich vergeben, es sind aber auch Direktvergaben unter bestimmten Bedingungen möglich.
Umweltschutz	Der Ausbau und die Nutzung des ÖPNV sollen zur Verbesserung der Luftqualität und zur Erreichung klimapolitischer Ziele beitragen.

Tabelle 7: Zusammenfassung und Einordnung des Nahverkehrsgesetzes

### 1.1.4 Aufstellungsverfahren NVP

Der bisherige Nahverkehrsplan in der 3. Fortschreibung hatte eine Laufzeit von 2019 bis einschließlich 2023. Mit der vorliegenden 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde im Februar 2024 begonnen, nachdem das Verkehrsplanungsbüro PTV Transport Consult GmbH mit der Ausarbeitung beauftragt wurde. Nach der Umsetzung des Zielliniennetzes der MVG in der Laufzeit der 3. Fortschreibung lag nun der Schwerpunkt vor allem auf der Überprüfung der Umsetzung, Identifikation von kostenneutralen Optimierungsmöglichkeiten unter Einbindung der Bürger:innen sowie weiterhin der Herstellung der gesetzlich geforderten Barrierefreiheit.

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 02.07.2024 und 01.04.2025 im Bürgerhaus Hechtsheim stattfanden. Im Rahmen des Nahverkehrsforums vom 02.07.2024 und einer Online-Beteiligung im Zeitraum vom 02.07. bis 25.08.2024 wurde einem breiten Spektrum interessierter Bürger:innen und tangierter Institutionen die Möglichkeit gegeben ihre Ideen in die weiteren Planungsüberlegungen mit einzubringen. Diese flossen in die Bearbeitung mit ein. Das Nahverkehrsforum vom 01.04.2025 diente der Präsentation der Bearbeitungsergebnisse und dem Austausch dazu.

Der Ausschuss für Mobilität wurde regelmäßig über den Fortgang der Arbeiten unterrichtet, so am 20.02.2024 (damals Verkehrsausschuss) sowie am 06.11.2024.

Weitere Schritte waren die Freigabe des Entwurfs der 4. NVP-Fortschreibung am 04.06.2025 durch den Ausschuss für Mobilität für das Anhörungsverfahren (TöB-Beteiligung) sowie der Beschluss des Nahverkehrsplans durch den Ausschuss für Mobilität am 12.11.2025 und den Stadtrat am 26.11.2025.

## 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 ÖPNV den wesentlichen Baustein und Hebel dar, um die grundsätzlichen politischen Ziele der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Mainz zu erreichen. Diese wurden bereits im Jahr 2017 veröffentlichten „Masterplan 100 % Klimaschutz“ in folgenden fünf Grundstrategien zusammengefasst:

- Verkehrsvermeidung
- Mobilitätsmanagement
- Verkehrsverlagerung vom MIV zum ÖPNV
- Verkehrsverlagerung vom Kfz- zum Radverkehr
- 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 Bürger:innen 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 ganzheitlich zu gestalten; das heißt Verkehr, Stadtentwicklung und Umwelt im direkten Zusammenhang zu betrachten.

### 1.2.1 Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung

Da der städtische Verkehr zunehmend zum Flächenproblem wird, ist aus Sicht der Stadtentwicklung oberstes Planungsprinzip für den Themenbereich Verkehr die Minimierung von Verkehrsflächen. Aufgrund dieser Flächenansprüche des Verkehrs wurden im Rahmen des Flächennutzungsplans sogenannte Planungsleitlinien abgeleitet, die eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Abwicklung des Verkehrs gewährleisten sollen. Im ÖPNV wird dabei aufgrund seines geringeren Flächenanspruchs gegenüber dem motorisierten Verkehr (MIV) die Chance der Reduzierung von Verkehrs- und Versiegelungsflächen gesehen. Deshalb wird bei der Planung von neuen bzw. der Erweiterung von Quartieren 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:innen (Kapitel 5.6.3) 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 25 Jahren Klimaschutz-, Luftreinhalte- sowie Lärmenschutzziele. Mit der Fortschreibung und steten Überprüfung wichtiger Fachpläne, wie u.a. dem

„Luftreinhalteplan Mainz“ [2016-2020]<sup>5</sup> und dem „Lärmaktionsplan Mainz“ [2024]<sup>6</sup> werden - unter Einbindung bereits bestehender Planungen - kontinuierlich Ursachen für Grenzwertüberschreitungen dokumentiert und Maßnahmen entwickelt, durch welche u.a. Emissionen von Luftschadstoffen sowie Lärm durch Straßenverkehr (einschließlich der Straßenbahn) reduziert werden sollen. Auch der bereits 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<sub>2</sub>-Bilanz und leistet einen wichtigen Beitrag zur Luftreinhaltung und zum Lärmschutz. Auch der Einsatz sparsamer (batterie- und/oder brennstoffzellenbetrieben) sowie besser ausgelasteter Busse und Bahnen trägt dazu bei, die Effizienz des ÖPNV zu steigern.

### 1.2.2.1 Digitalisierungsstrategie

Die Digitalisierungsstrategie "MainzDigital" von 2022 fokussiert sich auf die nachhaltige und barrierefreie Mobilität durch die Nutzung von Daten und digitalen Technologien, um Umweltbelastungen zu reduzieren und zum Klimaschutz beizutragen. Ziel ist eine stadt-, umwelt- und sozialverträgliche Mobilität mit hoher Angebotsvielfalt und bedarfsgerechter digitaler Lösungen. Kernpunkte sind die datenbasierte Verkehrssteuerung und ein leistungsfähiger, digitalisierter ÖPNV. Weitere Ziele umfassen die Förderung emissionsfreier Mobilität, Reduzierung von Parksuchverkehr, Digitalisierung von intermodalen Wegeketten und E-Ladestationen sowie die digitale Verwaltung von Parkgebühren und Quartiersentwicklung.

### 1.2.2.2 Klimanotstand

Der Stadtrat hat im September 2019 den Klimanotstand ausgerufen. 2035 soll die Stadt Mainz klimaneutral sein. Die Stadt Mainz strebt Klimaneutralität bis 2035 an und informiert regelmäßig über die Maßnahmen zur Reduzierung der Treibhausgas-Emissionen. Maßnahmen sollen sozial ausgewogen umgesetzt und die Teilhabe einkommensschwacher Gruppen gesichert werden. Im Mobilitätsbereich fördert die Stadt Mainz alternative Antriebe wie Batterien, Wasserstoff und synthetische Kraftstoffe, unterstützt einen leistungsfähigen Umweltverbund, setzt auf Gleichberechtigung der Verkehrsteilnehmer und reduziert den fossilen MIV. Verkehrsverlagerung und -vermeidung entlasten den Straßenverkehr. Die Verwaltung soll die Attraktivität des ÖPNV weiter steigern, um die Mobilitätswende zu stärken.

---

<sup>5</sup> Am 18.12.2018 wurde der „Luftreinhalteplan Mainz“ [2016-2020] in einer überarbeiteten Fassung vom Stadtrat Mainz beschlossen, im September 2020 erfolgte die Fortschreibung zum Thema „Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse“.

<sup>6</sup> Die Stadt Mainz hat den Lärmaktionsplan im Jahr 2024 fortgeschrieben, mit der Fortschreibung fand eine Bürgerbeteiligung statt. Nach der Fertigstellung des Lärmaktionsplanes wurde dieser am 9. Oktober 2024 durch den Stadtrat beschlossen.

Gemäß einer Einschätzung der Machbarkeit von 2021 sind zur Erreichung der Ziele folgende Maßnahmen notwendig:

- Verlagerung großer Teile des MIV zum Umweltverbund und Senkung des Anteils der MIV-km von derzeit ca. 60 % auf 45 %
- Neben Angeboten (Pull-Faktoren) sind auch restriktive Maßnahmen (Push-Faktoren) erforderlich sowie eine Umverteilung des Straßenraums (Ausdehnung von Aufenthalts- und Grünflächen, autofreie Bereiche etwa durch Ausdehnung von Fußgänger:innenzonen)
- Es müssten bis 2035 80 % der gefahrenen Bus-Kilometer elektrisch betrieben werden
- Konsequenter Ausbau des Straßenbahnnetzes, des meinRad-Systems und der Car-Sharing-Angebote

#### 1.2.2.3 Lärmaktionsplan 2024

Der Lärmaktionsplan 2024 ist eine Fortschreibung des Lärmaktionsplans 2016 und baut auf der aktuellen Lärmkartierung 2022 für die Stadt Mainz auf. Dabei wurden die relevanten Lärmbelastungen durch den Straßen-, den Schienen- und den Flugverkehr ermittelt. Die Lärmaktionsplanung in Mainz verfolgt mehrere Ansätze: Vermeidung von Lärmemissionen durch die Entwicklung einer „Stadt der kurzen Wege“ und die Förderung lärmärmer Verkehrsarten, Verlagerung von Lärm auf neue Trassen oder Bündelung im Bestand, Minderung von Lärmemissionen durch lärmarme Verkehrsführung wie Fahrbahnsanierung, lärmindernde Fahrbahnbeläge und Geschwindigkeitsreduzierung sowie Minderung der Immissionen durch aktiven oder passiven Lärmschutz. Neben einem Maßnahmenkatalog, der diese Themen aufgreift, wird empfohlen die Anforderungen der Lärminderung explizit bei der vorgesehenen Erstellung eines nachhaltigen städtischen Mobilitätsplans (siehe Kapitel 1.2.2.5) zu berücksichtigen.

#### 1.2.2.4 Radkonsens Mainz, Projektstart 2022, in Bearbeitung

Das Fahrrad wird in Mainz zunehmend als alltagstaugliches Verkehrsmittel genutzt, mit einem aktuellen Anteil von 31 % am innerstädtischen Verkehr. Um diese Entwicklung zu fördern, startet die Stadt Ende 2023 den Prozess "Radkonsens Mainz", der aus zwei Hauptbausteinen besteht: dem "Bicycle Policy Audit-Verfahren" (Bypad) zur Erarbeitung von Qualitätsstandards für das Radwegenetz und dem „Radnetz Mainz“ mit intensiver Bürger:innenbeteiligung. Während das "Bypad-Verfahren" ohne direkte Bürger:innenbeteiligung durchgeführt wird, ermöglicht das „Radnetz Mainz“ den Bürger:innen, sich aktiv einzubringen und Vorschläge zu machen, insbesondere hinsichtlich der Routenführung, Fahrradparken, Wegweisung und Verknüpfung mit dem ÖPNV. Dabei weisen folgende Themen gemeinsame Schnittmengen mit dem NVP auf:

- Innerstädtische Radinfrastruktur in Wechselbeziehung zu bestehenden und geplanten Verkehrsbeziehungen
- Führung des Radverkehrs an Knotenpunkten und Kreuzungen
- Betrachtung des Bereichs Fahrradparken mit Fokus auf Bahnhöfe und schienengebundene Haltepunkte sowie quartiersnahe Sammel- und Lastenradparken

- Verknüpfung von Rad und ÖPNV

### 1.2.2.5 Nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan nach dem Muster eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP), Projektstart 2024

Die dynamische Entwicklung von Mainz erfordert angesichts der Klimaneutralitätsziele bis 2035 und der Klimanotstandserklärung 2019 eine umfassende Anpassung des Mobilitätssystems. Neben Klimaschutz sind auch Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz und Lebensqualität entscheidende Faktoren. Traditionelle Verkehrskonzepte erweisen sich als zu starr, weshalb Mainz auf einen nachhaltigen städtischen Mobilitätsplan (SUMP) setzt. Dieser integriert bestehende Pläne und Maßnahmen und verfolgt einen partizipatorischen, nachhaltigen Ansatz, der auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger:innen ausgerichtet ist. Der SUMP ist zudem Voraussetzung für zukünftige Förderungen auf EU- und Bundesebene. Darüber hinaus soll die bisherige Vorgehensweise mit einer Vielzahl von Einzelplänen und Projekten zum Thema Mobilität und Umweltschutz in der Stadt Mainz durch die Erarbeitung eines SUMP als übergeordnetes Planwerk zusammengeführt werden.

### 1.2.3 Übergeordnete Ziele aus dem Bereich Kund:innenfokus und Soziale Standards

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

#### 1.2.3.1 Kund:innenfokus

Um zusätzliche Kund:innen zu gewinnen und Bestandskund:innen 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.

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 Nutzer:innengruppen berücksichtigt.

Auch der barrierefreie Ausbau der Haltestellen steht im Fokus der ÖPNV-Kund:innen. Zur Sicherstellung des behindertengerechten Zugangs zum ÖPNV, wird die Schaffung der Barrierefreiheit angestrebt. Zusätzlich wird den Kund:innen ein umfassender Service entsprechend der unter Kapitel 3.2.2 formulierten Qualitätsstandards bereitgestellt.

Die Versorgung mit und Unterhaltung von Infrastrukturausstattung (Haltestellen, Fahrzeuge, besondere Ausstattungen der Busse und Straßenbahnen) wird entsprechend der Vorgaben im Kapitel 3.2 durchgeführt.

### 1.2.3.2 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 3.4.4
- Erweiterte Altersabsicherung für die Mitarbeiter:innen 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:innen durch unternehmensinterne Angebote

### 1.2.4 Schwerpunktthemen der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans

Neben der Darstellung des sich seit der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplan geänderten Rechtsrahmens und einer Bilanzierung der 3. Fortschreibung widmet sich die 4. Fortschreibung den folgenden Schwerpunktthemen:

- Barrierefreiheit: Zusätzlich zu den bisherigen Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV in Mainz werden die in der dritten Fortschreibung festgelegten einheitlichen konkreten Anforderungen für eine umfassende Barrierefreiheit weiter umgesetzt. Eine umfangreiche Haltestellendatenbank unterstützt bei der Erarbeitung einer neuen Vorgehensweise, mit der der barrierefreie Ausbau von Bushaltestellen mit anderen Baumaßnahmen abgestimmt, optimiert und beschleunigt werden soll.
- Effizienz- und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV: Zur Steigerung von Potenzialen zur weiteren Verbesserung der Attraktivität des ÖPNV-Angebotes wurden Maßnahmen betrachtet, welche den ÖPNV beschleunigen, die Verlässlichkeit des Angebots erhöhen sowie die intermodale Vernetzung stärken. Hierzu gehören im Einzelnen:
  - Optimierungspotenziale Busbeschleunigung mittels Busspuren
  - Optimierungspotenziale Busbeschleunigung mittels LSA-Vorrang
  - Potenziale für die Einrichtung von Expressbussen
  - Ermittlung von Potentialen in Bezug auf Inter- bzw. Multimodalität
- Neue ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten: Es bedarf einer angemessenen Finanzierung, um den ÖPNV als eine attraktive Alternative zum MIV anbieten zu können. Die staatlichen Mittel

zur Finanzierung des ÖPNV sind allerdings dazu derzeit nicht in ausreichender Höhe dimensioniert. Aktuell stehen auch keine substanziellen Veränderungen der Finanzierungsgrundlage in Aussicht. Hierzu wurde geprüft, welche alternativen Finanzierungsinstrumente z. B. Stellplatzablösemittel, Parkraumbewirtschaftung, Drittnutzerfinanzierung und Umlagekonzepte denkbar sind und welche rechtlichen Rahmenbedingungen bzgl. ihrer Anwendbarkeit für die Stadt Mainz bestehen.

## 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 sich die Nachfrage 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 gliedert sich in 15 Stadtteile (siehe Abbildung 2), die unterschiedliche Strukturen aufweisen. In der Kernstadt liegen die zentralen Stadtteile Altstadt und Neustadt. Sie sind umgeben von den Stadtteilen Mombach, Gonsenheim, Hartenberg/Münchfeld, Oberstadt, Bretzenheim, Weisenau und Hechtsheim. Außerhalb der Kernstadt liegen als eigene, abgegrenzte Stadtteile Finthen, Drais, Lerchenberg, Marienborn, Laubenheim und Ebersheim.

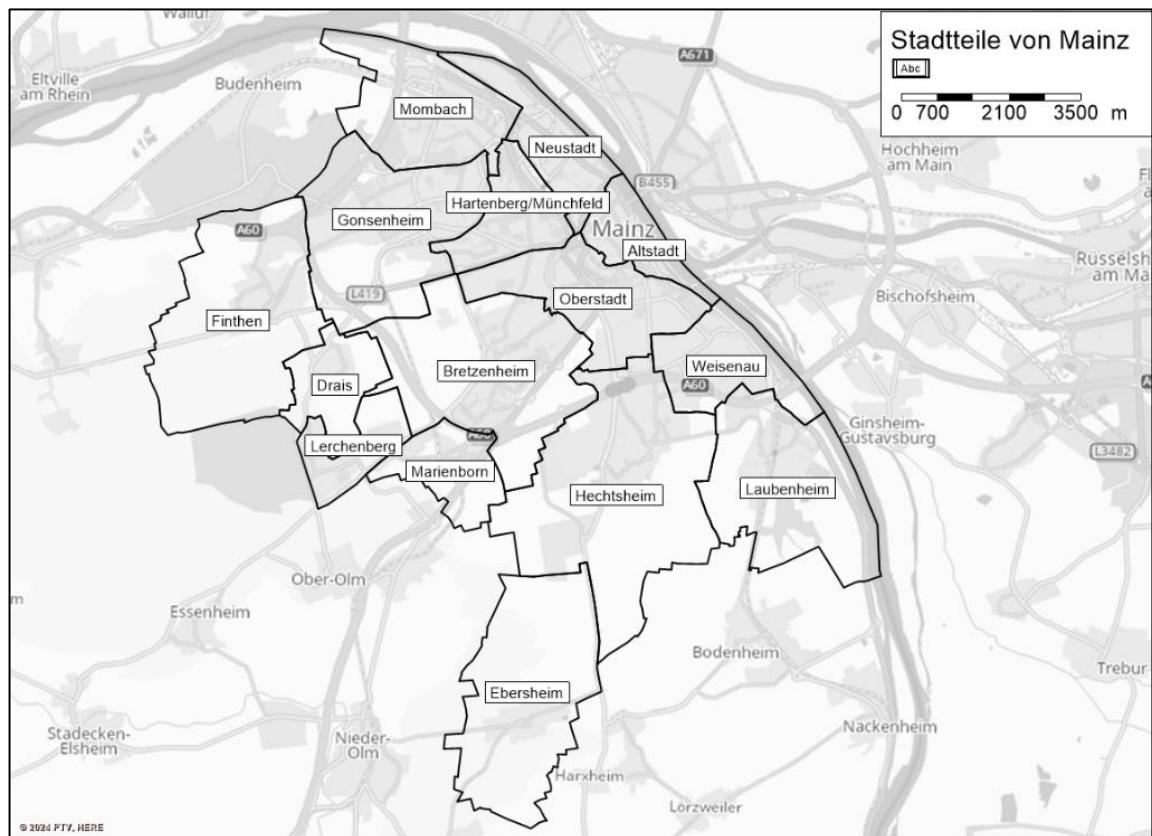


Abbildung 2: Stadtteile von Mainz

Nahezu alle Stadtteile außerhalb der Innenstadt verfügen über ein Stadtteilzentrum, in dem die Versorgung des täglichen Bedarfs getätigten werden kann, sowie weitere Versorgungsmöglichkeiten bestehen (z. B. Ortsverwaltungen, Stadtteilbibliotheken, Ärzte). Lediglich in Marienborn fehlt eine zentrale Nahversorgungsmöglichkeit – allerdings bietet das Gutenberg-Center direkt hinter der Ortsteilgrenze sehr gute Angebote.

## 2.1.2 Bevölkerungsstruktur und Demografie

Die Stadt Mainz ist in 183 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 3 ist die Einwohnerdichte aus dem Jahr 2023 in den einzelnen Verkehrszellen dargestellt.

Stark verdichtete Gebiete zeigen sich in der Innenstadt, wobei vor allem in der Neustadt in einer Reihe von Wohnblöcken sehr hohe Dichten erreicht werden. Hier entsteht ein besonderer Erschließungsbedarf durch den ÖPNV.

Weitere stark verdichtete Gebiete befinden sich in den Stadtteilen Oberstadt, Gonsenheim, Finthen und Hartenberg/Münchfeld – häufig in Räumen mit teilweiser Hochhausbebauung.

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

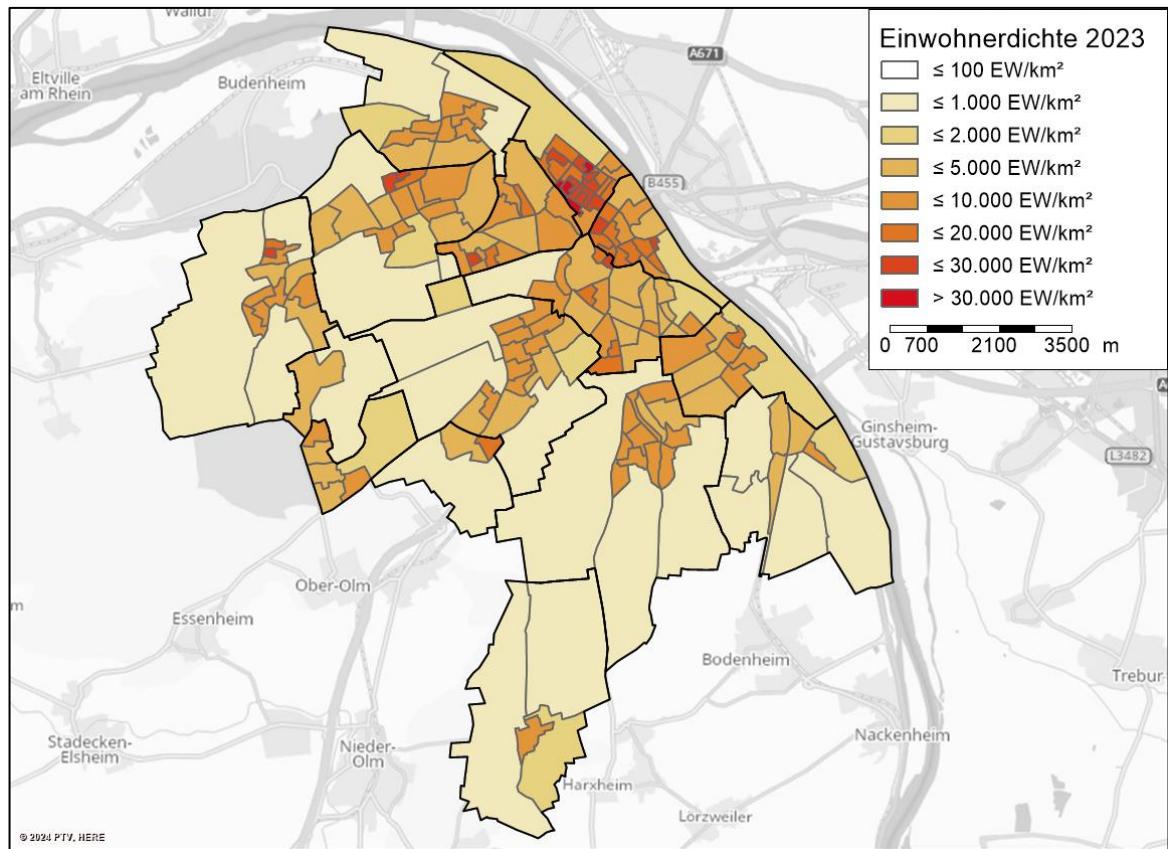


Abbildung 3: Einwohnerdichten in Mainz (Quelle: Stadt Mainz; Berechnung und Darstellung PTV)

### 2.1.2.1 Demografie

Die Mainzer Bevölkerung wird voraussichtlich insgesamt weiterwachsen. Große, neue Wohngebiete lassen erwarten, dass bis zum Jahr 2030 deutliche Verdichtungen im Bereich Heiligkreuz-Viertel und im Bereich Zollhafen zu verzeichnen sein werden. Weitere Entwicklungsgebiete sind in Abbildung 4 dargestellt. Sie sind mit 50 bis 500 Wohneinheiten deutlich kleiner als das Heiligkreuz-Viertel und der Bereich Zollhafen geplant. Das mit bis zu 500 Wohneinheiten geplante Areal der GFZ-Kaserne wird erst nach 2025 bebaut, sodass die Verdichtung der Bevölkerung spürbar später eintritt.

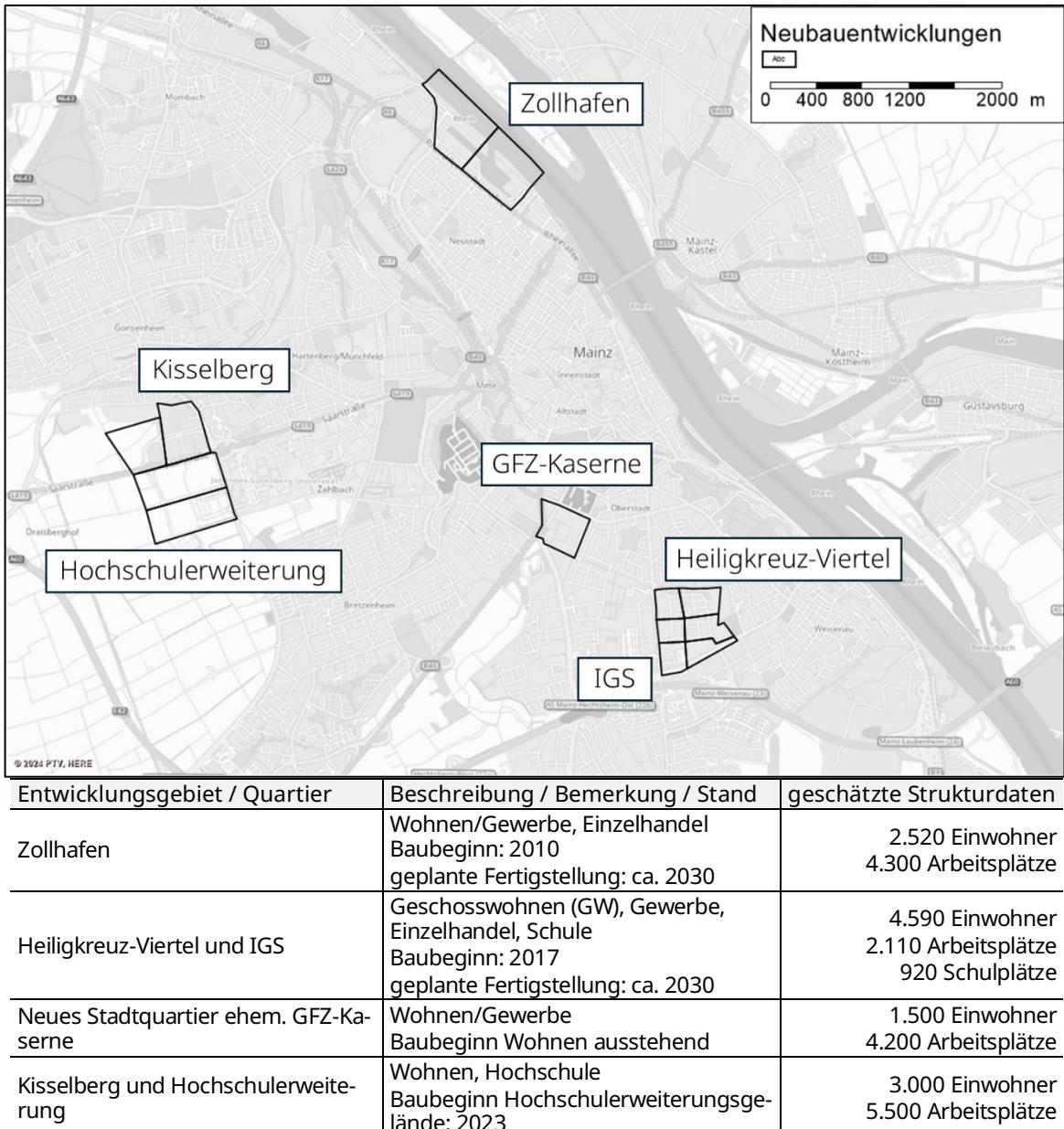


Abbildung 4: Neubauentwicklungen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

Bei der Betrachtung der Altersstrukturen in der Stadt Mainz aus dem Jahr 2023 fällt auf, dass die Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen mit einem Anteil von 30 % an der Gesamteinwohnerzahl in den Ortsbezirken Altstadt und Hartenberg/Münchfeld besonders stark vertreten ist. Im gesamtstädtischen Durchschnitt beträgt der Anteil dieser Altersgruppe 18 %. Die Altersgruppe der 18- bis 29-Jährigen hat einen besonders hohen ÖPNV-Anteil am Modal Split, wie aus der Mobilitätsbefragung in Mainz von 2023<sup>7</sup> hervorgeht.

<sup>7</sup> Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023, Hilden, büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Auftraggeber: Landeshauptstadt Mainz, S. 59

Die Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen ist mit 27 % am stärksten im Stadtteil Drais vertreten, während der Stadtteil Neustadt mit 11 % den geringsten Anteil aufweist. Die Altersgruppe der mindestens 65-Jährigen hat einen besonders hohen MIV-Anteil am Modal Split<sup>8</sup>.

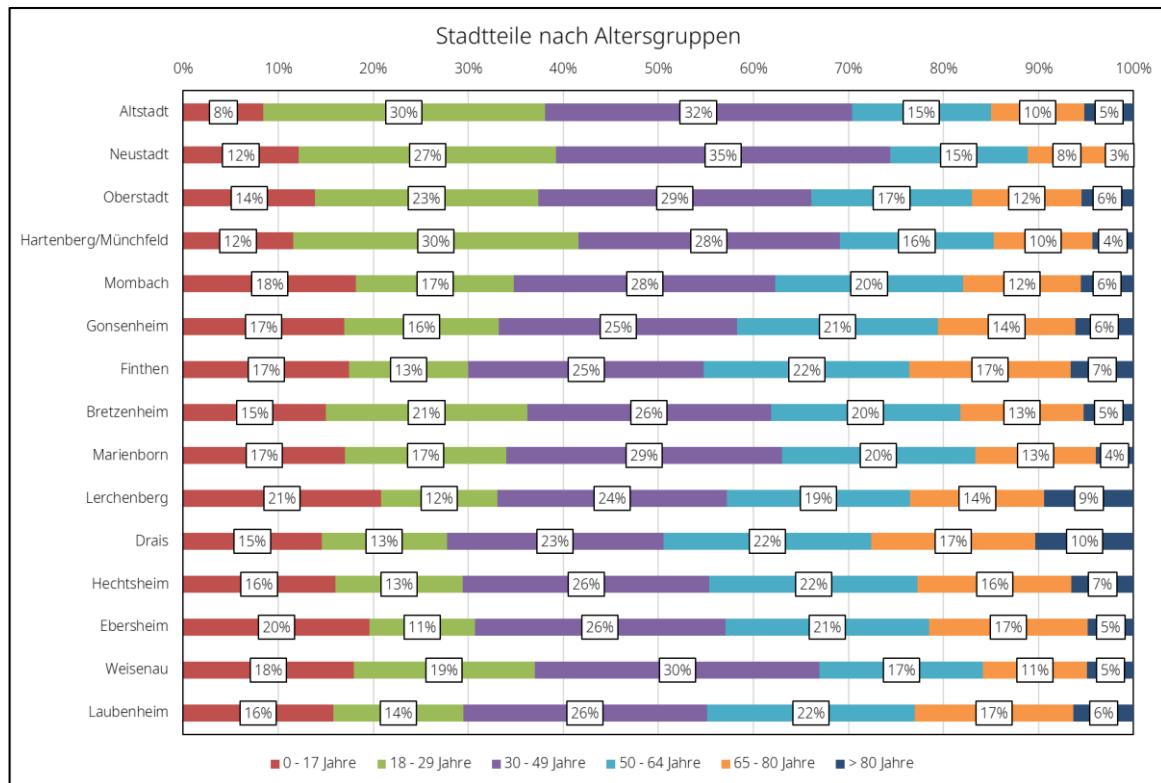


Abbildung 5: Stadtteile nach Altersgruppen (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

Ohne Unterteilung in Altersgruppen betrachtet, weisen die Stadtteile Marienborn, Lerchenberg, Drais und Ebersheim die ausgewogenste Altersstruktur auf, während in den Stadtteilen Altstadt, Neustadt, Oberstadt und Hartenberg/Münchfeld die größte Divergenz in der Altersstruktur zu beobachten ist.

## 2.2 Wirtschaftsstruktur

Die Betrachtung der Wirtschaftsstruktur umfasst die Verortung der Arbeitsplatzzahlen, die Erwerbsstruktur, die Schul- und Ausbildungsstandorte, den Bereich Versorgung und Freizeit sowie den Tourismus.

### 2.2.1 Erwerbsstruktur

Die Arbeitsplatzzahlen sind in Abbildung 6 für das Jahr 2020 dargestellt.

<sup>8</sup> ebd., S. 59

Es zeigt sich, dass besondere Arbeitsplatzschwerpunkte an folgenden Bereichen im Stadtgebiet Mainz vorliegen:

- Am Römerlager/Universitätsmedizin
- Gewerbegebiete Hechtsheim, Bretzenheim, Mombach, Weisenau
- Innenstadt
- Regerstraße/ZDF
- Universität
- Zollhafen

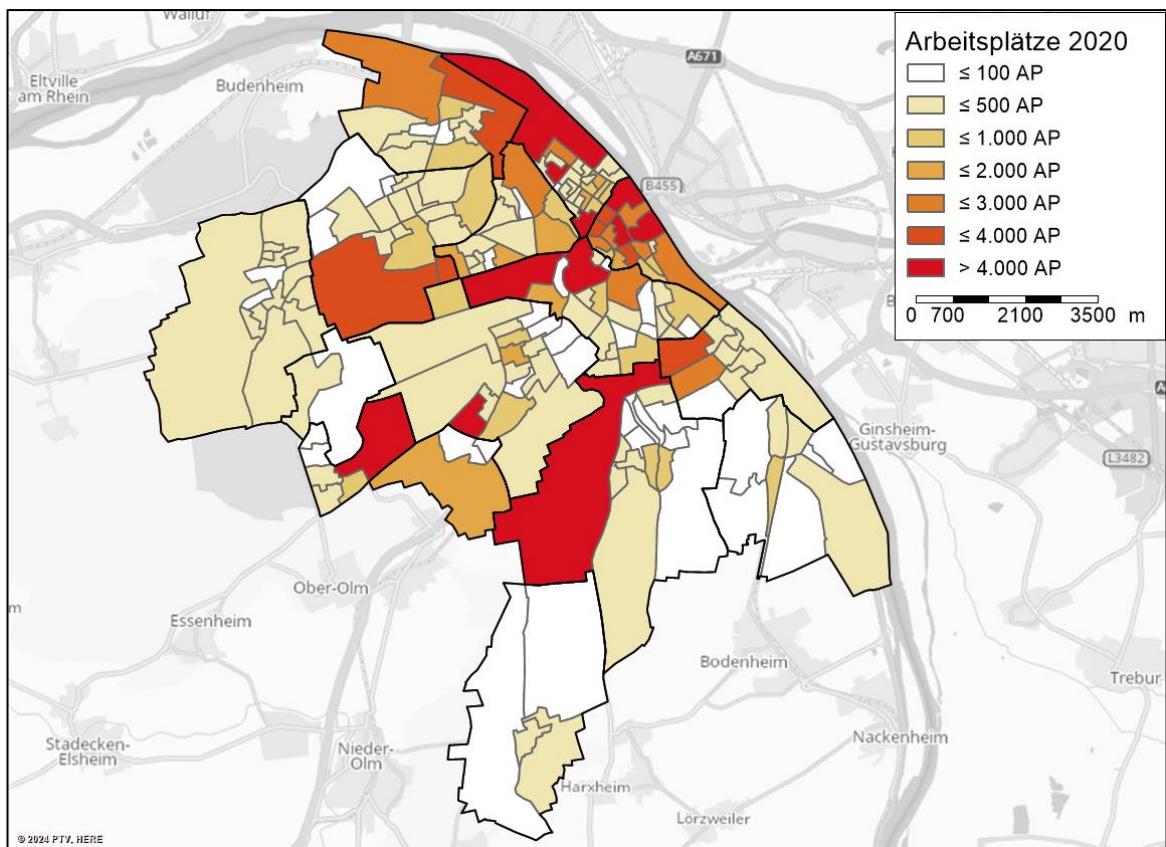


Abbildung 6: Arbeitsplazzzahlen in den Verkehrszellen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

## 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 Fahrgästeströme räumlich und zeitlich bündelbar sind.

### Universität

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

### Universitätsmedizin

Universitätsmedizin der Johannes Gutenberg-Universität Mainz werden rund 3.700 Studierende der Medizin und Zahnmedizin sowie rund 590 Fachkräfte in den verschiedensten Gesundheitsfachberufen, kaufmännischen und technischen Berufen ausgebildet.

### Hochschulen

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

Die Katholische Hochschule Mainz hat ca. 1.500 Studierende.

### Schulen

Neben den 27 Grundschulen verfügt die Stadt über das Bildungsangebot von acht Realschulen, zehn Gymnasien, vier Integrierten Gesamtschulen (IGS) und einer Waldorfschule. Zudem ergänzen neun berufsbildende Schulen sowie drei Förderschulen das Bildungsangebot.

Die Gymnasien und die integrierten Gesamtschulen sind als größte Schulen Ziel für jeweils bis zu 3.015 Schüler:innen. Um eine Entwicklung über die letzten fünf Jahre aufzuzeigen, sind in der folgenden Tabelle die Schüler:innenzahlen der einzelnen Schulen für die Schuljahre 2018/2019 sowie 2023/2024 – mit Angabe, ob es sich dabei um eine Ganztagschule (GTS) handelt – eingetragen.

Schule	GTS	Schüler:innenzahlen	
		2018/2019	2023/2024
<b>23 Grundschulen (staatlich)</b>			
Grundschule Am Gleisberg	X	449	485
Grundschule Lemmchenschule	X	246	261
Grundschule An den Römersteinen		260	269
Grundschule Brunnenschule		134	147
Grundschule Dr.-Martin-Luther-King-Schule		217	211
Grundschule Eisgrubschule		235	228
Grundschule Feldbergschule	X	260	287
Grundschule Goetheschule	X	313	301
Grundschule Heinrich-Mumbächer-Schule	X	356	360
Grundschule Im Feldgarten Mainz-Ebersheim		252	269
Grundschule Leibnizschule		142	203
Grundschule Ludwig-Schwamb-Schule	X	247	371
Grundschule Mainz-Bretzenheim Süd (Erich Kästner Schule)		174	149
Grundschule Mainz-Laubenheim		272	327

Schule	GTS	Schüler:innenzahlen	
		2018/2019	2023/2024
Grundschule Mainz-Lerchenberg	X	286	319
Grundschule Maler-Becker-Schule		401	372
Grundschule Marc-Chagall-Schule		112	112
Grundschule Münchfeldschule		180	215
Grundschule Pestalozzischule		251	286
Grundschule Peter-Härtling-Schule	X	431	500
Grundschule Schillerschule		293	328
Grundschule Theodor-Heuss-Schule	X	402	512
Lenneberg-Grund-und-Realschule-Plus Budenheim		286	349
<b>4 Grundschulen (privat)</b>			
Martinus-Grundschule Gonsenheim		200	198
Martinus-Grundschule Oberstadt		288	259
Martinus-Grundschule Weisenau		290	346
Martinus-Schule Weißliliengasse		131	10
<b>1 Waldorfschule (privat)</b>			
Freie Waldorfschule Mainz-Finthen		395	378
<b>3 Förderschulen (staatlich)</b>			
Astrid-Lindgren-Schule	X	89	106
Peter-Jordan-Schule	X	74	123
Windmühlenschule	X	209	207
<b>2 Realschulen (privat)</b>			
Bischöfliche Willigis-Schule		212	206
Euro-Schulen Mainz		25	20
<b>5 Realschulen plus (staatlich)</b>			
Anne-Frank-Realschule plus Mainz	X	732	697
Kanonikus-Kir-Realschule plus Mainz-Gonsenheim	X	636	556
Lenneberg-Grund-und-Realschule-Plus Mombach		152	189
Lenneberg-Grund-und-Realschule-Plus Budenheim		162	172
Realschule plus Mainz-Lerchenberg	X	443	425
<b>1 Realschule plus (privat)</b>			
Martinus-Schule Weißliliengasse		246	282
<b>7 Gymnasien (staatlich)</b>			
Frauenlob-Gymnasium	X	775	875
Gutenberg-Gymnasium	X	1.117	1.124

Schule	GTS	Schüler:innenzahlen	
		2018/2019	2023/2024
Gymnasium am Kurfürstlichen Schloss	X	1.136	1.047
Gymnasium Mainz-Mombach	X	0	112
Gymnasium Mainz-Oberstadt		1.124	1.185
Otto-Schott-Gymnasium Mainz-Gonsenheim	X	1.130	1.228
Rabanus-Maurus-Gymnasium	X	835	806
<b>3 Gymnasien (privat)</b>			
Bischöfliche Willigis-Schule		765	890
Maria-Ward-Schule		1.207	1.188
Theresianum		964	928
<b>4 Gesamtschulen (staatlich)</b>			
Integrierte Gesamtschule Anna Seghers Mainz	X	863	882
Integrierte Gesamtschule Auguste Cornelius Mainz-Hechtsheim	X	935	832
Integrierte Gesamtschule Europa Mainz	X	0	466
Integrierte Gesamtschule Mainz-Bretzenheim	X	1.468	1.379
<b>5 Berufsbildende Schulen (staatlich)</b>			
Berufsbildende Schule I		3.262	3.139
Berufsbildende Schule II		912	972
Berufsbildende Schule III		3.177	3.015
Berufsbildende Schule IV		663	640
Kanonikus-Kir-Realschule plus Mainz-Gonsenheim	X	96	90
<b>4 Berufsbildende Schulen (privat)</b>			
Berufsbildende Schule der Maria-Ward-Schule		47	0
Euro Akademie Mainz		40	15
Katholische Berufsbildende Schule Mainz (Standort Wilhelm-Ema-		k. A.	522
Mainzer Steinhöfelschule		185	170

Tabelle 8: Schulübersicht im Schuljahr 2018/2019 und 2023/2024

In der folgenden Abbildung ist die Entwicklung der Schulformen über die Schuljahre 2018/2019 und 2023/2024 dargestellt.

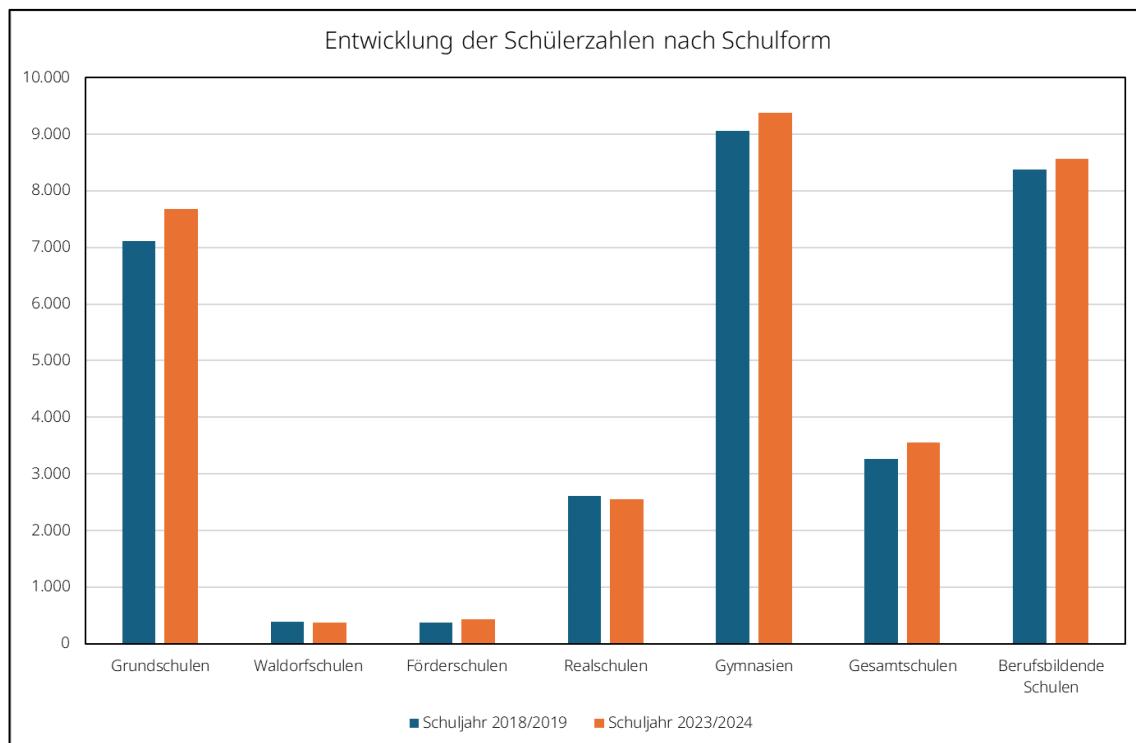


Abbildung 7: Schulformen über die Schuljahre 2018/2019 und 2023/2024 (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

## 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 zentrale Versorgungsbereiche auf, in denen der tägliche Bedarf gedeckt werden kann.

### Freizeiteinrichtungen

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

- Neben den öffentlichen Büchereien in der Alt- und Neustadt sind Stadtteilbibliotheken in Gonsenheim, Hechtsheim, Lerchenberg, Mombach und Weisenau eingerichtet.

- 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 MEWA-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, die Kammerspiele, das Unterhaus 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.

## 2.2.4 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.

## 2.3 Mobilitätsstruktur

Im Rahmen der Mobilitätsstruktur werden die Pendler:innenverflechtungen, die Verkehrsmittelverfügbarkeit sowie der Modal Split in der Stadt Mainz betrachtet.

### 2.3.1 Pendler:innenverflechtungen

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

*Hinweis: Die nachfolgenden Zahlen sind auf die nächstliegende Hunderterstelle gerundet.*

In Mainz wurden im Jahr 2024<sup>9</sup> insgesamt 76.900 sozialversicherungspflichtige Einpendler:innen und 45.900 Auspendler:innen verzeichnet.

Das Verhältnis der Ein- und Auspendler:innen von und nach Hessen ist mit 29.900 Auspendler:innen und 27.000 Einpendler:innen recht ausgeglichen, da viele Pendler:innen in den großen Städten in Hessen (Wiesbaden, Frankfurt am Main) bzw. dem großen Arbeitgeberschwerpunkt Rüsselsheim arbeiten, aber auch wohnen.

Die stärksten Auspendler:innenströme nach Hessen führen nach:

- Wiesbaden mit 9.900 Auspendler:innen
- Frankfurt am Main mit 9.400 Auspendler:innen
- Landkreis Groß-Gerau mit 3.700 Auspendler:innen
- Main-Taunus-Kreis mit 1.800 Auspendler:innen

Die stärksten Einpendler:innenströme aus Hessen kommen aus:

- Wiesbaden mit 9.800 Einpendler:innen
- Landkreis Groß-Gerau mit 5.000 Einpendler:innen
- Rheingau-Taunus-Kreis mit 2.700 Einpendler:innen
- Frankfurt am Main mit 2.300 Einpendler:innen
- Main-Taunus-Kreis mit 2.100 Einpendler:innen

Die Pendler:innenströme 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 Einpendler:innenüberhang nach Mainz gekennzeichnet mit 40.300 Einpendler:innen und 9.600 Auspendler:innen .

Die stärksten Auspendler:innenströme nach Rheinland-Pfalz führen nach:

- Landkreis Mainz-Bingen mit 5.600 Auspendler:innen

Die stärksten Einpendler:innen ströme aus Rheinland-Pfalz kommen aus:

- Landkreis Mainz-Bingen mit 23.100 Einpendler:innen
- Landkreis Alzey-Worms mit 7.000 Einpendler:innen
- Landkreis Bad Kreuznach mit 3.500 Einpendler:innen

---

<sup>9</sup> Bundesagentur für Arbeit – Statistik – Ein- und Auspendler:innen Rheinland-Pfalz Datenstand Januar 2024

## 2.3.2 Motorisierungsgrad und Modal Split

### Motorisierungsgrad

Die Mobilitätsbefragung 2023<sup>10</sup> der Stadt Mainz zeigt, dass 73 % aller Haushalte in Mainz über mindestens einen privaten Pkw verfügen. Der Motorisierungsgrad liegt insgesamt bei 428 Pkw/1.000 Einwohner:innen und ist damit seit 2016 (520 Pkw/1.000 Einwohner:innen) deutlich gesunken. Im Mittel verfügt ein Haushalt über 0,93 Pkw und über 1,81 Fahrräder. Beide Werte liegen unter denen von 2016 und etwas unter dem Bundesdurchschnitt. Gegenüber den Ergebnissen der letzten Befragung ist vor allem der Besitz von E-Bikes und Pedelecs angestiegen. Während 2016 7 % der Haushalte im Besitz eines E-Bikes/Pedelecs waren, beträgt die Anzahl 2023 22 %. Durchschnittlich legen Mainzer Bürger:innen 3,2 Wege pro Tag zurück, eine Zunahme um 0,2 Wege seit 2016.

### Modal Split

Der Modal Split wird in der folgenden Abbildung ausgewiesen. Es zeigt sich, dass der ÖV-Anteil im Gesamtverkehr mit 19 % in der Gegenüberstellung mit Städten ähnlicher Bevölkerungsstruktur und Stadtgröße sehr hoch ist. Gleichzeitig ist in der Stadt Mainz und anderen vergleichbaren Großstädten in Deutschland eine Zunahme des Fahrradanteils zu beobachten, das aber bei Be trachtung der absoluten Zahlen keine Abnahme im ÖPNV bedeutet.

---

<sup>10</sup> Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023, Hilden, büro stadtVerkehr Planungsgesellschaft mbH & Co. KG, Auftraggeber: Landeshauptstadt Mainz

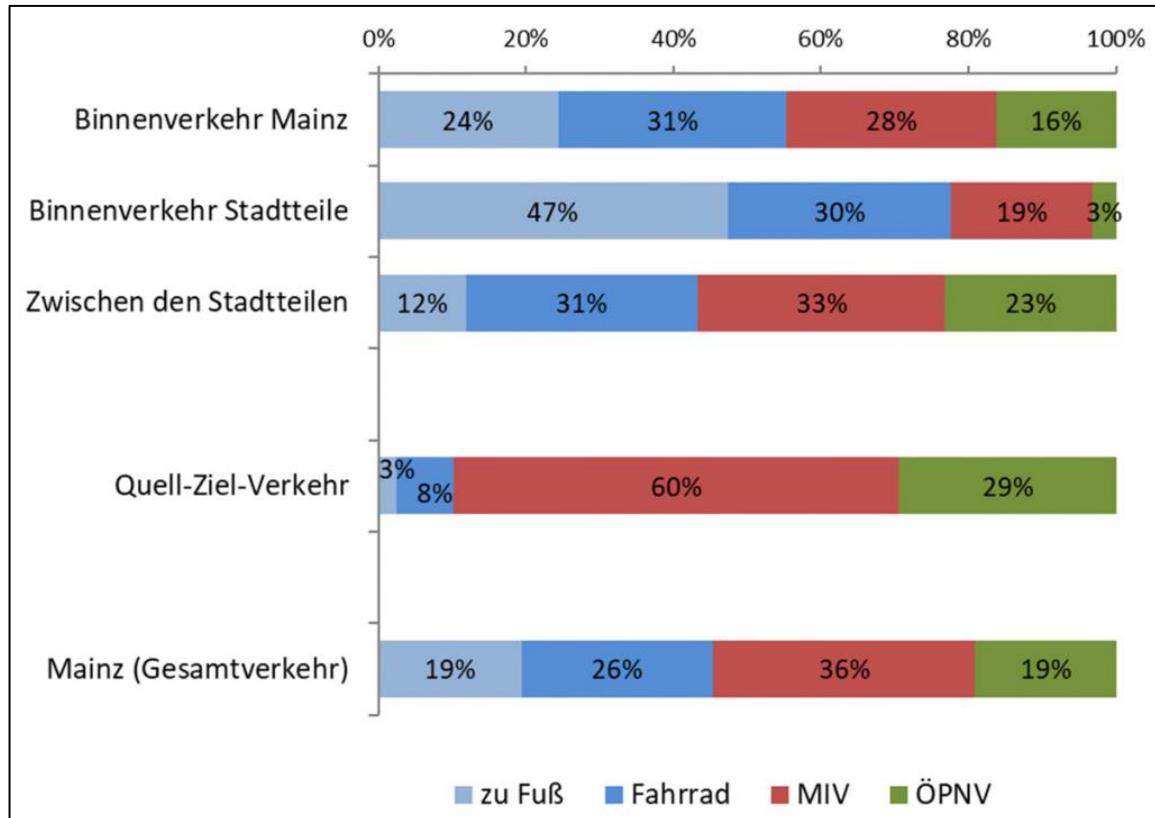


Abbildung 8: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen in der Stadt Mainz 2023 auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

Die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppen aufgeschlüsselt (siehe Abbildung 9) zeigt ebenso wie bereits 2016, dass die 18- bis 29-Jährigen die geringste MIV-Nutzung und die höchste Nutzung der ÖPNV-Systeme Bus, Straßenbahn und SPNV aufweisen.

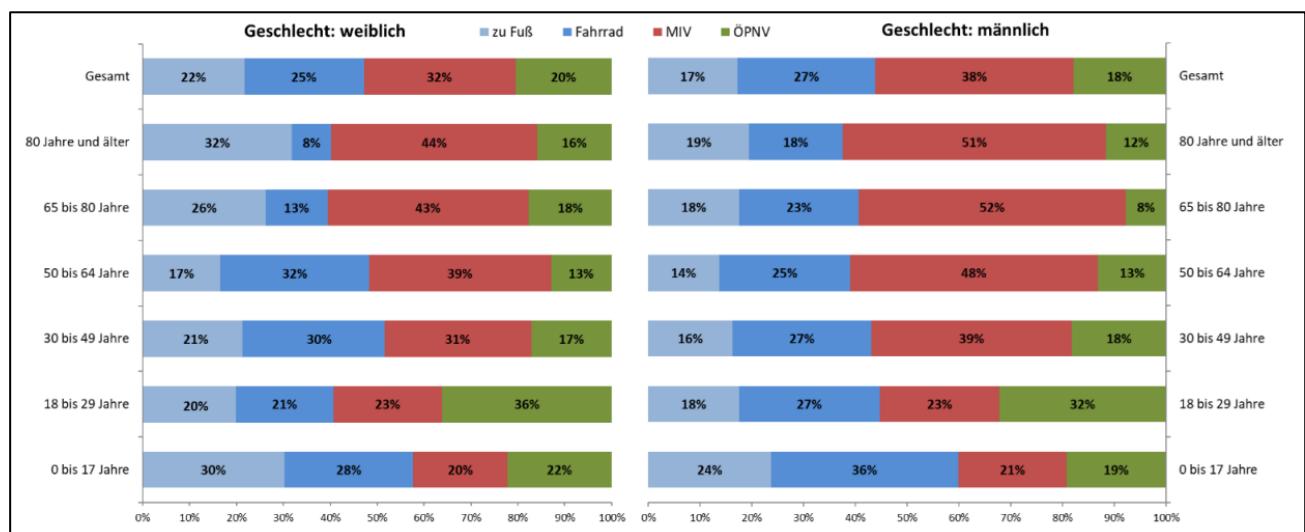


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

### Bike-Sharing

Laut der Mobilitätsbefragung gliedert sich der „...Radverkehrsanteil von 25,9 % in der Hauptgruppe (...) in 19,3 % herkömmlichen Radverkehr und 5,2 % Nutzung von elektrisch betriebenen Pedelecs und E-Bikes. Dazu kommen noch 0,9 % Anteil durch Lastenräder und ein Anteil von 0,2 % durch meinRad-Nutzung. Der höchste Anteil an Pedelecs und E-Bikes lässt sich mit 10 % in Gonsenheim feststellen, während die geringsten Anteile in der Altstadt (2 %) vorliegen.“ Generell werden in der Mobilitätsbefragung Potenziale zur Stärkung des Umweltverbundes gesehen, auf kürzeren Distanzen insbesondere durch das Zurücklegen von Wegen zu Fuß oder mit dem Fahrrad.

### 3 Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz

Im Folgenden werden die Ziele für das Mobilitätsangebot in Mainz in den Bereichen Bus- und Straßenbahnverkehr, Infrastrukturausstattung und Kund:innenkomfort sowie Anforderungen an das Verkehrsunternehmen formuliert.

#### 3.1 Bus- und Straßenbahnverkehr

Im Folgenden werden die Anforderungen an die Angebotsqualität im Bus- und Straßenbahnverkehr der Stadt Mainz formuliert.

##### 3.1.1 Netzstruktur

Basis für das Gesamtsystem des ÖPNV ist zunächst der regionale SPNV mit dem Hauptbahnhof als zentrale Verteilstation. Dem trägt die Tatsache Rechnung, dass die überwiegende Mehrzahl der Bus- und Straßenbahnlinien über den Hauptbahnhof verkehrende Durchmesserlinien sind, die sich auf verschiedenen Ästen und Verknüpfungen zu einer möglichst guten Erreichbarkeit aller Stadtteile ergänzen. Der Bahnhof Römisches Theater übernimmt eine bedeutende Funktion für weite Teile des Mainzer Stadtgebiets im ein- und ausbrechenden Verkehr in Richtung Frankfurt, Darmstadt und Mannheim. Er ist zudem ein wichtiger Umsteigepunkt zwischen Schienen- und Busverkehr. 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). Diese werden durch die Tangentiallinie 74 ergänzt.

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 überwiegend 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

Aus diesem Grund legt diese 4. Fortschreibung des NVP auf diese Faktoren ein besonderes Augenmerk (siehe Kapitel 5.2).

### 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, Bahnstrecken, Gewässer oder Steigungen mit umwegiger Fußwegführung). Hierüber ist bei der Umsetzung im Einzelfall zu entscheiden.

Die Haltestellen werden in Abhängigkeit von der Lage und Art der bedienenden Verkehrsmittel, in Erschließungskategorien mit dazugehörigen Einzugsradien eingestuft (Tabelle 9).

Erschließung	Einzugsbereich der Haltestelle
Stadtbus, Straßenbahn (in der Innenstadt)	200 m
Stadtbus, Regionalbus, Straßenbahn (außerhalb der Innenstadt)	300 m
S-Bahn, Regionalbahn	1.000 m

Tabelle 9: Haltestelleneinzugsgebiete

### 3.1.3 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.

In Tabelle 10 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
Stadtteil ↔ Stadtteil	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 sowie vor Feiertagen	Durchgehend	

Tabelle 10: Betriebszeiten

### 3.1.4 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:

Verkehrszeiten	Montag – Freitag	Samstag	Sonn- und Feiertag
Hauptverkehrszeit (HVZ)	6:30 bis 9:00 Uhr und 13:00 bis 18:30 Uhr	entfällt	entfällt
Nebenverkehrszeit (NVZ)	9:00 bis 13:00 Uhr und 18:30 bis 20:00 Uhr	9:00 bis 18:00 Uhr	entfällt
Schwachverkehrszeit (SVZ) 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 bis 1:00 Uhr	08:00 bis 23:00 Uhr
Schwachverkehrszeit 2*	entfällt	entfällt	12:00-18:00 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

\* additiv zur Schwachverkehrszeit 1

Tabelle 11: Verkehrszeiten

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

### 3.1.5 Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)

Es werden, soweit nicht nachvollziehbare betriebliche oder verkehrliche Gründe dagegensprechen, die Linien durchgängig in der Taktfamilie 15/30/60-Minuten-Takt bedient. Dies dient optimalen Umsteigmöglichkeiten und einer guten Merkbarkeit des Angebots. Nach Wiesbaden ein- und ausbrechende Verkehre sind gesondert abzustimmen.

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 (siehe Abbildung 10):

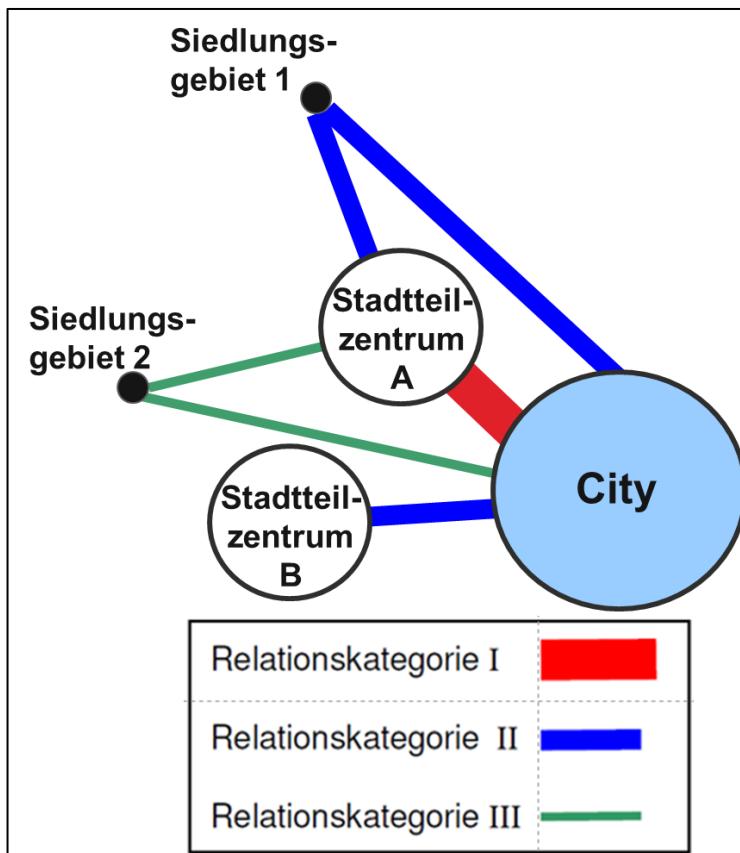


Abbildung 10: Einteilung der Relationskategorien (schematisch)

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 Drais, Ebersheim, Lerchenberg und Marienborn zwischen 3.200 und 6.700 Einwohnenden auf und haben damit eine deutlich geringe Bevölkerung als die übrigen Stadtteile mit zwischen 9.200 und 30.400 Einwohnenden. Marienborn und Lerchenberg liegen an der Straßenbahn und sind daher in jedem Fall den 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 bedient wird.

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

Die Kategorie „Siedlungsgebiet 2“ umfasst einige locker bebauten Siedlungen mit geringerer Anzahl und/oder Dichte an Einwohnenden. Dies betrifft folgende Bereiche:

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

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

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

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

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

Tabelle 12: Relationskategorien

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 13 dargestellt. Sie sollen grundsätzlich durch getaktete Linienfahrten realisiert werden, wenn möglich auch durch abgestimmte Überlagerungen von Linien. Die Verkehrszeiten sind unter 3.1.4 definiert.

Mindestangebot Fahrten/Stunde**	Relationskategorie		
Verkehrszeit	I	II	III
HVZ	8*	4	2
NVZ	4	4	2
SVZ 1	2	2	1
SVZ 2	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 13: Bedienungshäufigkeit

### 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 14 festgeschrieben:

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

Tabelle 14: 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
Universitätsmedizin	30 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 15: Beförderungszeiten

### 3.1.7 Fahrplan

Das Fahrplanangebot wurde mit der Umsetzung des Zielliniennetz 2019 realisiert. Die Taktungen der einzelnen Linien werden je Stadtteil in der Bilanzierung in Kapitel 4.1 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 Umsteigehaltestellen. Zum einen sollen dort zur Erreichung einer insgesamt geringen Reisezeit die Umsteigewartezeiten kurzgehalten 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 16 zu entnehmen sind, werden, soweit betrieblich möglich, Anschlüsse gewährleistet..

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 Umsteigehaltestelle Umstieg am gleichen Bahn-/Bussteig	Wichtige Umsteigehaltestelle Umstieg erfordert Bahn-/Bussteigwechsel
Altstadt / Holzhof	An der Philippsschanze
Bismarckplatz	Bahnhof Römisches Theater
Hauptbahnhof West / Taubertsbergbad	Bauhofstraße / Landesmuseum
Schillerplatz	Hechtsheimer Straße
Stadtpark / LEIZA	Hindenburgplatz / Architektenkammer RLP
Zwerchallee	Höfchen / Listmann
	Kapellenstraße / Gesundheitszentrum
	Kisselberg
	Landtag
	Laubenheim / Bahnhof
	Mainz Hauptbahnhof
	Marienhaus Klinikum Mainz
	Münsterplatz
	Mühlkreis
	Pariser Tor
	Rheingoldhalle / Rathaus
	Südring
	Universität

Tabelle 16: Wichtige Umsteigeknoten

Darüber hinaus dienen Umsteigehaltestellen als Schnittstellen zu anderen Verkehrsmitteln im Sinne intermodaler Wegeketten. Neben der Einrichtung von P+R-Parkplätz, der Pendelnden 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

Gemäß Kapitel 2.3.1 gibt es eine Vielzahl an verkehrlichen Verflechtungen zwischen der Stadt Mainz und den umliegenden Gemeinden im Landkreis Mainz-Bingen sowie innerhalb der Metropolregion über den Rhein nach Hessen. Ergänzend zum SPNV wird die Nachfrage auf diesen Relationen durch den ÖPNV bedient.

Im Sinne einer geeigneten Verkehrsanbindung über die Stadtgrenzen hinaus sind mehrere stadtnah gelegene Umlandgemeinden im Landkreis Mainz-Bingen seit vielen Jahren mit dem städtischen Liniennetz verknüpft. So werden die Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Bodenheim (Bodenheim, Gau-Bischofsheim, Harxheim, Lörzweiler und Nackenheim) durch die Gemeinschaftslinie 69 der MVG und KRN bedient. Auch die Stadt Ingelheim am Rhein einschließlich Wackernheim (Stadtbuslinie 56 und 91) und Heidesheim am Rhein (Stadtbuslinien 79 und 80) sowie die Gemeinden Budenheim (Stadtbuslinien 68, 79 und 80), Nieder-Olm (Stadtbuslinie 66) und Zornheim (Stadtbuslinien 66 und 67) werden von der MVG bedient.

Auch über den Rhein hinweg bestehen Verbindungen die als Gemeinschaftslinien von MVG und ESWE bereits seit Jahrzehnten betrieben werden. Dies umfasst die Stadtbuslinien 6, 9, 28 und 74; die Gemeinschaftslinien 33 und N7 verkehren ausschließlich rechtsrheinisch. Die Stadt Hochheim am Main wird ebenfalls von der MVG durch die Stadtbuslinie 68 bedient. Mit den Stadtbuslinien 54, 55, 56, 57, 58, 60 und 91 bedient die MVG die sogenannten AKK-Gemeinden Amöneburg, Kastel und Kostheim sowie die Gemeinden Ginsheim-Gustavsburg und Bischofsheim im Landkreis Groß-Gerau. Auch weiterhin sollen diese Verknüpfungen, die sich in der Vergangenheit sehr bewährt haben, grundsätzlich erhalten bleiben.

Parallel zur letzten Fortschreibung des Mainzer Nahverkehrsplans befand sich das ÖPNV-Konzept für das Gebiet des RNN in Erarbeitung. Dieses gemeinsame Planungsprojekt des Landes Rheinland-Pfalz, des ZÖPNV RLP Süd und des ZRNN wurde 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.

Nach der Zustimmung der zuständigen Gremien im Landkreis erfolgte die schrittweise Umsetzung des Konzepts im Jahr 2022. In Kombination mit den Stadtbuslinien der MVG ergeben sich erhebliche Verbesserungen für die Bedienung der Beziehungen zwischen der Stadt Mainz und dem Landkreis Mainz-Bingen, die im Folgenden kurz dargestellt werden.

##### Korridor Ingelheim – Budenheim – Mainz

- Die Stadtbuslinie 68 verkehrt aus Hochheim am Main kommend über die Innenstadt halbstündlich über Gonsenheim/Lennebergstraße zum Bahnhof Budenheim.

- Mit den Stadtbuslinien 79 und 80 besteht eine halbstündliche Verbindung von Ingelheim nach Mainz Höfchen.
- Dieses Angebot wird durch die Schulbusverkehre der Buslinie 657 ergänzt.

#### Korridor Ingelheim – Wackernheim – Mainz

- Eine schnelle Verbindung von Ingelheim über Wackernheim und die Hochschulen nach Mainz Hbf und Höfchen wurde durch die Verlängerung der Stadtbuslinie 56 geschaffen. Zwischen Mainz und Wackernheim verkehrt sie alle 30 Minuten, darüber hinaus bis Ingelheim alle 60 Minuten. Das Fahrtenangebot wird durch die Nachtbuslinie 91 ergänzt.

#### Korridor Stadecken-Elsheim – Essenheim – Ober-Olm – Mainz, ergänzend zur Stadtbuslinie 54

- Die Regionalbuslinie 630 bedient von Bad Kreuznach kommend den Korridor Stadecken-Elsheim --Essenheim – Mainz Hbf. Durch zusätzliche Fahrten ab Partenheim wurde das Angebot ab dort auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.
- Aus Ingelheim kommend bietet die Regionalbuslinie 654 einen Stundentakt auf dem Verlauf Elsheim – Essenheim – Klein-Winternheim – Mainz Hbf.
- Darüber hinaus wurde mit der Regionalbuslinie 653 eine stündliche Verbindung von Nieder-Olm über Essenheim, Ober-Olm und Klein-Winternheim nach Mainz Hbf geschaffen.
- Die Linien 653 und 654 bilden auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Essenheim über Ober-Olm und Klein-Winternheim nach Mainz einen 30-Minuten-Takt.

#### Korridor Nieder-Olm – Klein Winternheim – Mainz

- Die Regionalbuslinie 652 bietet von Undenheim eine stündliche Verbindung, die ab Sörgenloch auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet wird bis Mainz Hbf.
- Auf der Relation Nieder-Olm – Essenheim – Klein-Winternheim – Mainz-Lerchenberg bedient die Regionalbuslinie 656 im Stundentakt.

#### Korridor Lörzweiler – Harxheim – Gau-Bischofsheim – Mainz, ergänzend zur Stadtbuslinie 69

- Auf diesem Korridor bis zum Hauptbahnhof Mainz bietet die Regionalbuslinie 660 ab Alzey eine stündliche Verbindung, die ab Undenheim auf einen 30-Minuten-Takt und ab Mommenheim auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet sowie um weitere Schüler:innenfahrten ergänzt wird.

### 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:innen.

Die Stadt Mainz verfügt aktuell über zwei wesentliche Verknüpfungspunkte zum regionalen SPNV: den **Hauptbahnhof** und den **Bahnhof Römisches Theater**.

Beide Bahnhöfe weisen je zwei Zugänge auf, sodass aus unterschiedlichen Richtungen minimierte Umsteigewege und -zeiten vorliegen. Beide Bahnhöfe sind barrierefrei nutzbar, am Bahnhof Römisches Theater ist die barrierefreie Anbindung in Richtung Mainzer Oberstadt während der Aufstellung des NVP in der 4. Fortschreibung in Umsetzung.

Mit der 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.

Darüber hinaus bieten die Haltepunkte **Laubenheim**, **Marienborn** und **Waggonfabrik** hervorgehobene Qualitäten für den Umstieg. Diese 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** 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 wurde aber eine Verbesserung der Umsteigebeziehungen kurzfristig erreicht, indem in der Umgestaltung der Hauptstraße Mombach die Haltestelle „Mombach/Bahnhof“ im Bereich Quellwiesstraße eingerichtet wurde und damit minimierte Umsteigewege entstanden.

Bereits seit vielen Jahren wird über einen **neuen Bahnhof Mainz-Schott** auf Höhe des Werksgeländes der Firma 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. Zudem würde die Reisezeit von der Straßenbahnstrecke aus Finthen und Gonsenheim sowie mit den Buslinien aus westlichen Stadtteilen kommend, die in Mainz-Schott halten, in Richtung Wiesbaden, Ingelheim/Bingen/Bad Kreuznach sowie Nieder-Olm (und umgekehrt) durch den Umstieg in Mainz-Schott deutlich verkürzt werden. Gleichzeitig wird der stark belastete Straßenbahn- und Buslinienschnitt Mainz-Schott – Mainz Hbf etwas entlastet.

Die DB, das Land Rheinland-Pfalz und der ZÖPNV RLP Süd haben 2022 die Planungsvereinbarung für den Bau dieses neuen Haltepunktes unterzeichnet. Die Finanzierung soll im Rahmen des GVFG erfolgen. Die Fertigstellung und Inbetriebnahme des Haltepunkts Mainz-Schott ist bis zum Jahr 2030 vorgesehen. 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 Pendler:innenverkehre 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:innen nach Mainz hinein, aber auch die Auspendler:innen, 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 Pendler:innen aus dem Mainzer Raum und dem rheinland-pfälzischen Umland in Richtung Frankfurt/Rhein-Main dar. Die zweigleisige Strecke ist an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt und bietet kaum noch Spielräume für Angebotserweiterungen. Außerdem führt die Bevorzugung des Fernverkehrs bei Verspätungen zu erheblichen Fahrplaninstabilitäten.

Aus Sicht der Stadt Mainz wird zum Abbau der Engpässe eine zeitnahe Umsetzung des abschnittsweisen dreigleisigen Ausbaus der Bahnstrecke Mainz – Frankfurt gemäß Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt gefordert. .

- 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.

- Alzey/Wörstadt

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 bereits während der Gültigkeitsdauer der vorliegenden Fortschreibung Betriebskonzepte entwickelt werden, aus denen sich der Bedarf weiterer Ausbaumaßnahmen wie z.B. zusätzliche Abschnitte mit Zweigleisigkeit ergeben. In diesem Zusammenhang ist auch sicherzustellen, dass kreuzende Verkehrswege (Brücken) so konzipiert werden, dass der Ausbau von Schieneninfrastruktur langfristig nicht beeinträchtigt wird.

- Worms/Oppenheim

Die linksrheinische Nord-Süd-Verbindung hat durch die Inbetriebnahme der „S-Bahn Rhein-Neckar“ eine erhebliche Aufwertung erhalten. Ein weiterer Ausbau des Nahverkehrsangebotes wäre seitens der Stadt Mainz zu begrüßen.

- Aartalbahn

Derzeit wird nach Aussage des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität Rheinland-Pfalz konzeptionell geprüft, ob – eine mögliche Reaktivierung vorausgesetzt – ein

Stundentakt der Aartalbahn von Limburg über Diez, Hahnstätten und Wiesbaden bis nach Mainz Hbf fortgesetzt werden könnte. Die Stadt Mainz begrüßt und unterstützt diese Bemühungen.

### 3.1.9.4 Schienenpersonenfernverkehr und Güterverkehr

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

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

Grundsätzlich ist anzustreben, dass die großräumigen Güterverkehre zwischen den Niederlanden und dem Ruhrgebiet (u. a. Häfen Rotterdam und Duisburg) in Richtung Süddeutschland und Norditalien (Hafen Genua) aus dem Mittelrheintal und dem südlichen Rheinland-Pfalz verlagert werden. Daneben hat sich die Stadt Mainz an einer Initiative des europäischen Zweckverbandes EGTC Rhine-Alpine Corridor beteiligt, bei dem sich verschiedene Institutionen und Gebietskörperschaften für den Infrastrukturausbau auf bereits bestehenden Relationen einsetzen (z. B. die oben genannten Verbindungen in Richtung Frankfurt sowie Bingen/Bad-Kreuznach).

## 3.2 Infrastrukturausstattung

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

### 3.2.1 Streckeninfrastruktur

#### 3.2.1.1 Straßenbahn

Der sichere und ordnungsgemäße Zustand aller Betriebsanlagen ist Voraussetzung für einen zuverlässigen Straßenbahnverkehr in der Stadt Mainz. Zu diesem Zweck wird die Streckeninfrastruktur mit allen Betriebsanlagen durch den Betreiber der Anlagen nach den gesetzlichen Vorgaben in seiner Verantwortung nach den Vorgaben der BOStrab 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 inkl. Haltestellenausstattung
- 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 Straßenbahnenetzes über den vorhandenen Bestand hinaus.

### 3.2.1.2 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. Bis Ende 2024 wurden 125 Lichtsignalanlagen erneuert und mit einer verbesserten oder neuen ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet. Beispielhaft seien hier folgende Knotenpunkte zu nennen:

- Am Römerlager / Obere Zahlbacher Straße
- Wallstraße / Am Fort Gonsenheim
- Rheinallee / Zwerchallee
- Kreyßigstraße / Kaiser-Karl-Ring
- Pariser Straße / Freiligrathstraße
- Mombacher Straße / Goetheunterführung (Erneuerung geplant in 2025)

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.

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.

### 3.2.2 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 geregt:

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

Die Lage der Bushaltestellen wird durch die Straßenverkehrsbehörde der Stadt Mainz festgelegt. Die Festlegung der konkreten Gestaltung und Ausstattung erfolgt in Abstimmung mit dem Verkehrsunternehmen. Bei Neu- und Umbaumaßnahmen werden Fahrbanrandhaltestellen 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 BOStrab und den Systemvorgaben des Straßenbahnbetriebes in Abstimmung mit der Stadt Mainz durch den Betreiber festgelegt und ausgestattet. Außerdem müssen Auflagen der Technischen Aufsichtsbehörde berücksichtigt werden.

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 Ausstattung von Straßenbahnhaltestellen

erfolgt nach Vorgaben der BOStrab, die von Bushaltestellen gemäß den Vorgaben der BO-Kraft.

- Die Haltestellen werden entsprechend der Vorgaben (Richtlinien, DIN, Datenblätter Stadt Mainz) 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 Verkehrunternehmen.
- 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 Straßenbahnhaltstellen erfolgt die Beleuchtung nach Erfordernis durch das Verkehrunternehmen.
- 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 Verkehrunternehmens als auch des Werbepartners der Stadt Mainz in Abstimmung der Partner realisiert.

Alle Haltestellen werden durch das Verkehrunternehmen 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.

Die Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet Mainz müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Das Verkehrunternehmen ist dabei (gemäß öDA, Anhang\_1\_Anlage\_1\_Leistungsbeschreibung Kapitel 3.1) für das saubere Erscheinungsbild seiner Anlagen verantwortlich. Der Abfallbehälter ist vonseiten des Verkehrunternehmen nur für kleine Mengen Müll der ÖPNV-Fahrgäste (z. B. alte Fahrscheine) und deshalb nicht für den allgemeinen Hausmüll oder anderweitig größere Mengen Abfall vorgesehen.

Zu weiteren Ausstattungsmerkmalen gelten folgende Verweise:

- Ausstattung mit Fahrgästeinformationssystemen siehe Kapitel 3.3.1
- Ausstattung mit Sicherheitssystemen siehe Kapitel 3.3.2
- Ausstattung mit Fahrausweisautomaten siehe Kapitel 3.3.3
- Ausstattung für Belange besonderer Gruppen siehe Kapitel 3.3.5

### 3.2.3 Fahrzeuge

Zur Erhaltung eines gepflegten Zustandes aller in Mainz verkehrenden Fahrzeuge des ÖPNV für das Linienbündel „Stadtverkehr Mainz“ werden folgende Merkmale festgelegt:

## Reinigung

Ausführungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

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 17: Merkmale zum gepflegten Zustand der Fahrzeuge

## Fahrzeugausstattung

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge ab Baujahr 2018 sollen mit Klimaanlagen ausgestattet sein

verschließbare Klappfenster (Solobus mindestens vier, Gelenkbus mindestens sechs, Straßenbahn mindestens neun)

Entwerter (Solobus einer, Gelenkbus zwei, Straßenbahn mindestens vier)

Alle Sitze mit Schaumstoff gepolstert

Regelsitzabstand 720mm

Rollstuhlplatz und zweite Sondernutzungsfläche sind in langer Ausführung vorzuhalten (mindestens zwei Meter)

Alle Sondernutzungsflächen sind mit selbstständig hochklappenden Klappsitzen ausgestattet

Haltewunschtaster ist von jedem Sitzplatz erreichbar

Haltewunschtaster ist mit Braille-Schrift gekennzeichnet

Ausreichende Haltemöglichkeiten sind von jedem Platz aus erreichbar, alle Sitze sind mit Haltegriffen versehen

Sukzessiver Ersatz der letzten nicht barrierefreien Hochflurfahrzeuge der Straßenbahn durch Niederflurfahrzeuge

Senkrechte Haltestange befinden sich an mindestens jeder zweiten Sitzreihe, ausreichend Halteschlaufen sind vorhanden

Alle Türen sind als Doppelflügeltüren (mindestens 1200 mm) gestaltet

Alle Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe für mindestens 350 kg (Bus: lange Ausführung ca. 1m x 1m)

An den Türen Haltestangen mit taktiler Struktur

An den Türen vor und hinter den Sitzen Schutzwände aus Glas, vibrationsfest gelagert

Türöffnungstaster außen zu beiden Seiten der Türen

Automatische Fahrgästeinformation, Haltestellenansage

Automatische Innenanzeiger und Haltewunschanzeiger

Einheitliches Außen- und Innendesign

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2007 sind mit Videobeobachtung ausgestattet<sup>11</sup> (Solibus fünf Kameras, Gelenkbus sieben Kameras, Straßenbahn mindestens sechs Kameras) – Subunternehmer können vorläufig noch abweichen

Vandalismusscheibe und Überfalltaster für Fahrer:innen sind vorhanden

Alle Fahrzeuge weisen folgende Fahrtzielanzeiger auf:

- vorne: Linienummer und Ziel
- rechts: Linienummer und Ziel
- links: Linienummer
- hinten: Linienummer

Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mit Lautsprecher für Außenansage und automatischer Fahrtzielansage ausgestattet

Fahrkartenverkauf im Fahrzeug ist vorzusehen

Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2018 verfügen über USB-Ladesteckdosen im Fahrgastrraum

Alle Fahrzeuge haben eine Durchgangshöhe von mindestens 1950mm

Alle Fahrzeuge ab Baujahr 2008 sind mit Unfalldatenschreiber ausgestattet

Alle Fahrzeuge mit Fahrgast-WLAN

Möglichkeiten zur Beflaggung von Fahrzeugen zu besonderen Anlässen

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 Lärmmissionen hinzuwirken.

Tabelle 18: Fahrzeugausstattung Status quo

### 3.2.4 Besondere Ausstattung für Busse

Darüber hinaus müssen bei Bussen folgende Ausstattungsmerkmale vorhanden sein:

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Leistung Solibus mindestens 180kW, Gelenkbus mindestens 220kW

Zulassung für Schulbusverkehr und Gelegenheitsverkehr

Mindestens acht Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste

Alle Fahrzeuge mit 100 % Niederflur

Maximales Durchschnittsalter der Fahrzeuge von 7,5 Jahre

Alle Fahrzeuge mit Kneeling

Der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge soll sukzessive steigen und ab 2035 bei 100 % liegen.

Auf den Einsatz nicht oder eingeschränkt transparenter Materialien für Werbung auf Fensterflächensoll insbesondere im Sichtbereich sitzender Kund:innen verzichtet werden

---

<sup>11</sup> Die Videobeobachtung erfolgt unter Einhaltung geltender Richtlinien zum Datenschutz.

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Alle Fahrzeuge erfüllen min. die Grenzwerte der EURO VI Norm

Bildschirme ca. 21" zur Fahrgastinformation (Solobus min. 1 Bildschirm, Gelenkbus jeweils im Vorderwagen und Hinterwagen min. 1 Bildschirm)

Tabelle 19: Besondere Ausstattung für Busse

### 3.3 Kund:innenkomfort

Sowohl im Sinne einer vollständigen Barrierefreiheit als auch zur Kund:innenbindung und Neu-Kund:innengewinnung ist ein hoher Komfort anzustreben. Komfortable Informationsmöglichkeiten, gute Betreuung, klimatisierte Fahrzeuge 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.

#### 3.3.1 Fahrgästeinformationssysteme

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

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, mehreren folgenden Haltestellen sowie der vier darauffolgenden Haltestellen und nächster Haltestelle

Information der Fahrgäste über Betriebsabweichungen

Echtzeitankündigung im Internet

Soll-Daten für eine Fahrplanperiode im Internet

Tagesschaffe Lieferung von Fahrplanänderungen und laufende Übertragung der Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund RMV

DFI mit LED-Technik (28mm Mindestzeichenhöhe) (220 Stück)

DFI an allen Haltestellen >300 Einsteiger (pro Haltestellenposition) im Rahmen der baulichen Möglichkeiten

MobilitätsInfosäulen mit Touchscreen an ausgewählten Bushaltestellen (insg. 225 bis Ende 2024 installiert, endliches Förderprojekt, daher nur begrenzte Ausstattung möglich) zur Digitalisierung u.a. der Aushangfahrpläne, Störungsmeldungen;

DFI flächendeckend an allen Straßenbahnhaltestellen

Errichtung, Unterhalt und Betrieb von DFI-Anzeigern und MobilitätsInfosäulen (begrenzt) an Haltestellen, DFI und MobilitätsInfosäulen zur Wiedergabe der nächsten Abfahrten und Zusatz-/ wie auch Sonderinformationen, DFI-Haltestellen mit Vorlesefunktion

Störungsinformation (geplant und ungeplant) per Lauftext auf DFI-Anzeigern und MobilitätsInfosäulen

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

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 sehbehinderter Menschen bestmöglich anzupassen.

Fahrtspezialtext bei Verspätungen, Ausfall oder Schienenersatzverkehr

Darstellung sämtlicher Fahrten von Dritten, sofern diese über die rheinland-pfälzische oder hessische Landesdatendrehscheibe korrekt zur Verfügung gestellt werden;

App weist Schnittstelle zur hessischen Landesdatendrehscheibe zum Empfang der Soll- und Echtzeitdaten vor

Störungsinformationen online auf Homepage und über App

App mit Echtzeitauskunft pro Haltestelle und Linie

App für das Fahrradvermietsystem

Große Haltestellenschilder mit Linien- und Zielinformationen an jeder Haltestellenposition

Umgebungspläne, Liniennetzpläne an Haltestellen

E-Mail-Newsletter

Tabelle 20: Ausstattung Fahrgästeinformationssysteme

### 3.3.2 Fahrgätesicherheit

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

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Videobeobachtung in den Fahrzeugen (außer bei Subunternehmen)

Videobeobachtung an Haltestellen u.a. Hauptbahnhof

Videobeobachtung<sup>12</sup> im Verkehrs Center Mainz

Beleuchtung Haltestellen

Tabelle 21: Ausstattung zur Fahrgätesicherheit

### 3.3.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt

Der Vertrieb von Fahrscheinen ist wie folgt vorzusehen:

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Fahrscheinautomaten an hoch frequentierten Haltestellen, ab 2025 Beschaffung einer neuen Generation an stationären Fahrscheinautomaten unter Berücksichtigung aktueller Anforderungen an die Barrierefreiheit

---

<sup>12</sup> Die Videobeobachtung erfolgt unter Einhaltung geltender Richtlinien zum Datenschutz.

Ausstattungsmerkmale des Status quo, die zu erhalten sind

Weiterentwicklungen des Angebotes hinsichtlich E-Ticketing/Handyticket sind unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit der Entwicklung in den Verkehrsverbünden RMV und RNN voranzutreiben. Dabei bleibt die MVG in Kontakt mit RNN und RMV.

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

Kooperationspartner in den Vororten für den Fahrscheinverkauf sind beizubehalten

Fahrscheine können auch im Fahrzeug gelöst werden

Weiterentwicklung des Fahrscheinverkaufs im Fahrzeug

Beibehaltung eines einheitlichen Fahrscheinstarifs im VMW mit einem gegenüber dem RMV abgesenkten Tarifniveau bei den Zeitfahrausweisen und dem Tarifangebot der Sammelkarte (rabattierte Mehrfahrtenkarte).

Fahrscheinverkauf über die Mobilitäts-App der MVG

Umfangreich geschulte Fahrausweisprüferinnen und -prüfer; jährlich ca. 25.000 Prüfstunden und 700.000 kontrollierte Fahrgäste

Tabelle 22: Ausstattung zu Vertriebssystemen und Marktauftritt

### 3.3.4 Kund:innenservice, Kund:innenbetreuung / Fahrgästebetreuung, Kund:innendialog

Neben den unter Fahrgästeinformationssystemen bereits genannten Einrichtungen und Ausstattungen, dienen folgende Punkte der Kund:innenbetreuung und dem Dialog.

Angebote und Services des Status quo, die zu erhalten sind

an 4. Klassen von Grundschulen wird die MobiSchule angeboten, in der mit den Kindern ein Verhaltentraining an Haltestellen sowie in Bus und Bahn durchgeführt wird. Ziel ist: Vorbereitung auf die eigenständige ÖPNV-Nutzung in der weiterführenden Schule.

Betrieb des Verkehrs Center Mainz mit Öffnungszeiten (mindestens) von montags bis freitags

Telefonische Erreichbarkeit mit eigenem und vor Ort ansässigem Personal zu den Geschäftszeiten, telefonische Kund:innenbetreuung; außerhalb der Geschäftszeiten über einen professionellen Dienstleister

Umfangreiche Kund:innenbetreuung und -beratung sowie Verkauf rund um alle Mobilitätsangebote der MVG; dies schließt die Beratung zu und den Verkauf der Verbundtarife des RMV und des RNN ein.

Umfangreich geschultes Fahrpersonal

Das Fahrpersonal kann sich in deutscher Sprache verständigen

Tabelle 23: Kund:innenservices

### 3.3.5 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 Nutzer:innengruppen bietet der barrierefreie Ausbau eine Lösung.

### 3.3.5.1 Berücksichtigung von behinderten und alten Menschen

Menschen mit Behinderungen und alte Menschen sind nicht selten mobilitätseingeschränkt, daher kommen ihnen je nach Einschränkung unterschiedliche Faktoren der Barrierefreiheit zugute. Vor allem der barrierefreie Zugang und Einstieg an Haltestellen und der barrierefreie Aufenthalt in den Fahrzeugen sowie der Vorrang vor zum Beispiel Fahrrädern erhöht die Nutzbarkeit des ÖPNV. Aber auch die Information über zwei Sinne, die Präsenz von Personal und die gute Verständlichkeit der Angebote entscheiden oft darüber, ob der ÖPNV genutzt wird oder nicht. Wie für alle Fahrgäste ist die subjektive und objektive Sicherheit so weit wie möglich zu gewährleisten, Maßnahmen hierzu werden im Anforderungsprofil beschrieben (Kapitel 3.3.2)

### 3.3.5.2 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 (trifft nicht zu für Deutschlandticket).

### 3.3.5.3 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.

Gemäß der Mobilitätsbefragung der Stadt Mainz 2019 zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Mainz zeigen sich hinsichtlich der Reisezweckverteilung leichte Unterschiede zwischen Frauen und Männern.

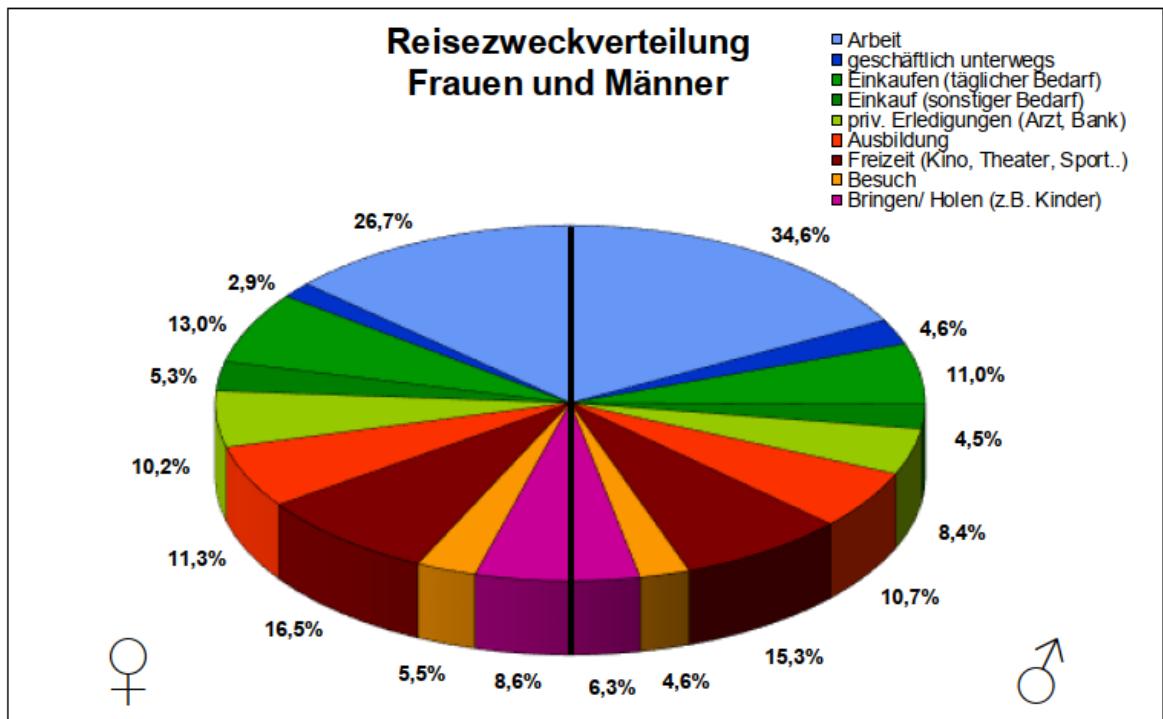


Abbildung 11: Reisezweckverteilung Frauen und Männer (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2019)

Während die Reisezwecke „Arbeit“ und „geschäftlich unterwegs“ bei Männern überwiegen – zusammengenommen ein Anteil von 39,2 % gegenüber 29,6 % bei Frauen –, fällt der Anteil aller weiteren Reisezwecke bei Frauen leicht höher aus als bei Männern.

Die Mobilitätsbefragung der Stadt Mainz aus dem Jahr 2023 differenziert zwar nicht die Reisezwecke für Frauen und Männer, zeigt dafür das aktuelle Bild geschlechtsspezifischer Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl. Danach nutzen für alle werktäglichen Wege Frauen mit 22 % gegenüber Männern mit 20 % den ÖPNV leicht häufiger.

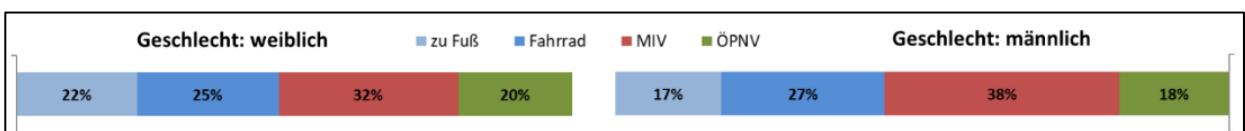


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

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 Fahrgätesicherheit, 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 Fahrgätesicherheit sind in Kapitel 3.3.2 dargestellt.

### 3.3.5.4 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 „Wir alle sind Mainz“-Bus, ein speziell gestalteter Bus mit entsprechender Botschaft.

### 3.3.5.5 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.

## 3.4 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 Fahrgästebeschwerden sicherstellen.

Darüber hinaus wird in diesem Kapitel die geforderte Tariftreue erläutert.

### 3.4.1 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 Datenfunk über VOIP (Sprachfunk) 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 Fahrgästeraum
  - Datenfunk für Übertragung von Position, Fahrplanabweichung, Zielschild, usw.
  - Rückfallebene des Sprachfunks über GSM
  - Darstellung des Fahrplanes und Abweichungen für Fahrer:innen
  - Haltestellen und Sonderansagen
  - Automatische Zielschildumschaltung
  - Digitale Anschluss sicherung
  - Pflegen von Umleitungen (zum Beispiel bei Baustellen) und Durchführung von Sonderverkehren (Großveranstaltungen wie zum Beispiel Gutenbergmarathon, Fastnacht, Johannistest) 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 (Analogfunk im Bereich 148-154 MHz mit R09.\*-Telegrammen gem. VDV-Standard).

### 3.4.2 Entstörungsmanagement

- schnelle Information der Fahrgäste via Fahrgästeinformationsanzeiger, App und Internetauftritt sowie MobilitätsInfosäule
- Bei schwerwiegenderen Störungen Einsatz eines Werkstattmobil zur umfangreicheren Störungsbehebung auf der Strecke
- Bei aus Störungen resultierenden Kursausfällen Einsatz eines Reservedienstes, der ein 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 (ausgenommen bei Schäden verursacht durch höhere Gewalt und/oder durch Dritte z.B. massive Unfallschäden)
- 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. 30 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)
- Auswechselung von Straßenbahnen mit Flachstellen an Radreifen zur unverzüglichen Abstellung von vermeidbaren Geräuschemissionen

### 3.4.3 Beschwerdemanagement

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

### 3.4.4 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 Personenverkehrsdiene 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.

## 4 Bilanzierung der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2019–2023)

In diesem Kapitel werden die Maßnahmen der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans (2019–2023) einer Bilanz unterzogen. Dabei handelt es sich um die Umsetzung des darin aufgezeigten Zielliniennetzes, den Stand beim Thema Barrierefreiheit und der Haltestellen-Prioritätenliste, die Umsetzung weiterer Maßnahmen sowie eine Bilanzierung der Fahrgästenachfrage.

### 4.1 Umsetzung Zielliniennetz

Das in der dritten Fortschreibung des Nahverkehrsplans beschriebene Zielliniennetz wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2019 nahezu vollständig umgesetzt. Gegenüber der Planung wurden lediglich punktuell überschaubare Anpassungen in der Taktung und Linienführung vorgenommen, um das Angebot im Hinblick auf lokale Nachfrageströme, Praktikabilität, Anschlussoptimierung oder in Abstimmung mit benachbarten Aufgabenträgern zu optimieren. Teilweise wurde die Liniенnummerierung gegenüber der ursprünglichen Planung angepasst.

Das neue Liniennetz bietet einen attraktiven Takt von 15, 30 und 60 Minuten, der sich leicht merken lässt. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten gibt es ein dichteres Fahrtenangebot. Viele Linien verkehren jetzt im 15-Minuten-Takt statt wie bisher im 20-Minuten-Takt, auf den Hauptachsen gibt es durch Überlagerungen einen 7,5-Minuten-Takt. Auch neue Verbindungen wurden eingeführt, wie zum Beispiel die Tangentiallinie 74. Insgesamt gab es viele positive Rückmeldungen zur Umsetzung.

Die tatsächliche Umsetzung wird der ursprünglichen Planung im Nahverkehrsplan in der dritten Fortschreibung in der Tabelle 38 im Anhang je Stadtteil gegenübergestellt.

Das aktuelle Liniennetz der MVG ist in topografischer Form in Anlage 4 dargestellt. Ein schematischer Netzplan findet sich für das Tagnetz in Anlage 5 sowie für das Nachnetz in Anlage 6.

Aktuelle Liniensteckbriefe sind in der Stadtratsbeschlussvorlage 0304/2025 zum ÖDA-Berichtswesen 2024 und der zugehörigen Anlage 4 aufgezeigt.

### 4.2 Barrierefreiheit und Haltestellen-Prioritätenliste

Um die im PBefG geforderte vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, sind eine Reihe von Voraussetzungen in verschiedenen Bereichen (Fahrzeuge, Information, Haltestellen) zu erfüllen, wobei der Schwerpunkt auf dem Ausbau der Haltestellen liegt. Um die gesetzlichen Anforderungen zu erfüllen und Ausnahmen zu definieren, wurden in der 3. Fortschreibung zusätzlich zu den bisherigen Maßnahmen zur barrierefreien Gestaltung des ÖPNV in Mainz einheitliche konkrete Anforderungen für eine umfassende Barrierefreiheit festgelegt. Es wurde eine Vollerhebung aller Haltestellen mit einer Vielzahl von Einzelkriterien durchgeführt. Mittels einer Haltestellenprioritätenliste wurde die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus je Haltestellenposition festgelegt, die Liste dient gleichzeitig als Grundlage für die Strukturierung von Umbauprogrammen und

Förderanträgen. Zusätzlich wurde eine sogenannte Sonderliste erstellt. Dabei handelt es sich um eine zweite Vorschlagsliste, die Haltestellenpositionen enthält, bei denen zunächst kein kompletter Umbau, sondern die Herstellung bzw. Verbesserung des taktilen Blindenleitsystems vorgesehen ist.

Das Thema hat in der Verwaltung einen hohen Stellenwert. Die Planungen für den Umbau ausgewählter Haltestellen für 2025 und 2026 sind ausführungsreif (20 - 25 % der 53 Haltestellen der Prioritätenliste) und der Prozess soll beschleunigt und verstetigt werden. Darüber hinaus wurden weitere fünf Haltestellen im Rahmen von Baumaßnahmen Dritter barrierefrei umgebaut (zum Beispiel Stadtpark/LEIZA, Kisselberg, Hartenbergpark). Die Sonderliste zur Herstellung und Verbesserung des taktilen Blindenleitsystems mit 46 Haltestellenpositionen (siehe Kapitel 5.1.3) ist zu ca. 50 % umgesetzt.

Im Bereich der Straßenbahn wird ein Haltestellenumbau-/Sanierungsprogramm der MVG in Abstimmung mit der Stadt durchgeführt, ein schrittweiser Ersatz der letzten nicht barrierefreien Hochflurfahrzeuge der Straßenbahn ist vorgesehen. Von 123 Bahnsteigen sind 40 barrierefrei ausgebaut, fünf weitere befinden sich in der Umsetzung.

Das Maßnahmenkonzept zum weiteren barrierefreien Haltestellenumbau wird in Kapitel 5.1 aufgezeigt.

#### 4.3 Umsetzung weiterer Maßnahmen

Eine Vielzahl der im Nahverkehrsplan in der dritten Fortschreibung beschlossenen Maßnahmen wurde während der Laufzeit des Nahverkehrsplans umgesetzt beziehungsweise mit der Umsetzung begonnen. Eine detaillierte Auflistung der Maßnahmen und deren Umsetzungsstand kann Anlage 2 entnommen werden.

#### 4.4 Bilanzierung Fahrgästenachfrage

Es ist insgesamt eine leichte Zunahme der Fahrgäste zu verzeichnen, wobei das Niveau vor der Corona-Pandemie mittlerweile wieder erreicht beziehungsweise sogar leicht übertroffen wird. Die Einführung des Deutschlandtickets hat den öffentlichen Personennahverkehr zusätzlich attraktiv gemacht und könnte maßgeblich zur stabilen Rückkehr vieler Fahrgäste beigetragen haben. Die morgendlichen Spitzenzeiten sind etwas weniger ausgeprägt als zuvor, was auf einen *Home-Office-Effekt* zurückzuführen sein könnte. Die Veränderungen der Fahrgästezahlen am Abend lassen sich möglicherweise auf leicht geänderte Freizeitverhalten zurückführen. Die allgemeine Entwicklung deutet auf eine zunehmende Nutzung des ÖPNV hin, auch über das Vor-Corona-Niveau hinaus. Es ist anzunehmen, dass die getroffene Annahme auch auf die Nutzung der Straßenbahnen übertragen werden kann.

## 5 Maßnahmenkonzept

Das Maßnahmenkonzept der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Stadt Mainz legt den Fokus auf die Themen Barrierefreier Haltestellenumbau, ÖPNV-Beschleunigung, Straßenbahn ausbau und Intermodalität. Zudem werden die Rahmenbedingungen der Feinerschließung und die Perspektive des autonomen Fahrens im ÖPNV beleuchtet.

### 5.1 Barrierefreier Haltestellenumbau

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.

#### 5.1.1 Status Quo barrierefreie Haltestelleninfrastruktur

Im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz befinden sich 723 Haltestellenpositionen (Stand: Januar 2025), von denen 599 Positionen ausschließlich von Bussen und 96 Positionen nur von Straßenbahnen angefahren werden. Hinzu kommen 28 kombinierte Haltestellenpositionen, die von beiden Fahrzeugarten bedient werden.

Im Fokus der folgenden Auswertung zum Status Quo des barrierefreien Haltestellenausbau liegen die Bushaltestellenpositionen, deren kompletter barrierefreier Umbau in der Zuständigkeit der Verkehrsverwaltung liegt. Arbeitsgrundlage der Analyse ist die im Rahmen eines Bundesförderprojektes („Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme (DKV“) implementierte Haltestellendatenbank.

Die Ergebnisse der Datenbankabfrage ergeben, dass eine bauliche Barrierefreiheit an derzeit 118 der 599 Bushaltestellenpositionen im Stadtgebiet gegeben ist, was einer Quote von rund 20 % entspricht. Als baulich barrierefrei wurden Haltestellen anhand der folgenden fünf Merkmale, welche in der Haltestellendatenbank als sog. Kriterien hinterlegt sind, definiert:

Der Wartebereich der Haltestellenposition muss ohne bauliche Hindernisse (z. B. Treppen) erreichbar sein und eine Durchgangsbreite von mindestens 1,5 m vorweisen. Neben der Durchgangsbreite ist für mobilitätseingeschränkte Menschen, die u.a. mit Rollstuhl, Rollator, Kinderwagen unterwegs sind, auch eine entsprechend dimensionierte Manövrierverfläche insb. im Bereich der zweiten Bustür sehr wichtig. Hier wurde als Mindestmaß eine Rangierfläche ab einer Fläche

von 1,5 m x 1,5 m mit einbezogen. Anzustreben ist allerdings künftig bei Neubau eine Bewegungsfläche von mindestens 2,5 m Tiefe. Ebenfalls wurde eine Bordsteinhöhe von mindestens 8 cm definiert, denn erst dann wird die Nutzung der Klapprampe für rollstuhlfahrende Fahrgäste ohne externe Unterstützung als möglich eingeschätzt. Außerdem muss die Haltestelle ein taktiles Leitsystem vorweisen.

Die Umbauquote ist weiterhin deutlich verbesserungswürdig. Dennoch kann festgestellt werden, dass über die fahrzeugseitigen vorhandenen Klapprampen bereits ein beträchtlicher Teil der Haltestellen barrierefrei nutzbar ist. Auch wird weiterhin gefordert, dass bei der Fahrzeugneubeschaffung neben der Rampe die Busse ebenso über die Kneeling-Technik verfügen. Mit dieser können die Busse auf der Einstiegsseite abgesenkt werden und erleichtern so den Fahrgästen das Ein- und Aussteigen.

Unabhängig von den fünf definierten Kriterien zur baulichen Barrierefreiheit verfügt eine Großzahl der Mainzer Bushaltestellenpositionen über zusätzliche Ausstattungselemente, die zum einen auch zur Barrierefreiheit beitragen, zum anderen einen Komfortgewinn für die wartenden Fahrgäste darstellen. So bieten 221 der 599 Bushaltestellenpositionen die Möglichkeit sich akustisch über Abfahrtszeiten und abfahrende Linien zu informieren. 210 davon bieten darüber hinaus die Möglichkeit an sogenannten MobilitätsInfosäulen eine interaktive Stadtmappe zu nutzen und weitere detaillierte Informationen zu Anschlussverbindungen und Zielen in der Umgebung abzurufen.

In ihrer Mobilität eingeschränkte Fahrgäste können zudem an 283 Bushaltestellenpositionen zur Überbrückung der Wartezeit auf Sitzgelegenheiten zurückgreifen. Der Witterungsschutz ist an 212 Bushaltestellenpositionen durch Wartehallen gegeben. Diese sind zur Verbesserung des Mikroklimas an bisher 17 Bushaltestellenpositionen mit Dachbegrünung ausgestattet.

Bei Betrachtung der Bushaltestellenpositionen je Stadtteil (siehe Tabelle 24) ist festzustellen, dass lediglich in vier Stadtteilen rund ein Drittel der Bushaltestellenpositionen im jeweiligen Stadtteil entsprechend der oben genannten Definition baulich barrierefrei hergestellt wurden. Es wird deutlich, dass es weiterhin großen Nachholbedarf gibt und das Thema „barrierefreier Haltestellenumbau“ nach wie vor als Schwerpunktthema mit hoher Dringlichkeit behandelt werden muss.

Die etwas höheren Ausbauquoten finden sich vor allem in den einwohnerstarken, zentralen Stadtteilen. Das ist auch damit begründet, dass dort höher frequentiert Haltestellen mit größeren Fahrgastzahlen liegen und ein Umbau vorgezogen wurde. Ungeachtet dessen liegen auch bereits Planungen für den barrierefreien Umbau von Haltestellenpositionen in den dezentralen Stadtteilen mit geringeren Einwohner- und Fahrgastzahlen vor. So auch z. B. für Marienborn (Pfarrer-Dorn-Str. B, „Am Sonnigen Hang“ in 2024 fertiggestellt), Laubenheim („Ärztehaus“, Hans-Zöller-Straße) und Finthen („Katzenberg“ A+B).

Stadtteile	Einwohnerzahl mit Hauptwohnsitz je Stadtteil [Stand 30.06.2024]	Anteil barrierefreier Haltestellen im Stadtteil gem. definierter Kriterien [%]
Neustadt	30.285	39%

Stadtteile	Einwohnerzahl mit Hauptwohnsitz je Stadtteil [Stand 30.06.2024]	Anteil barrierefreier Haltestellen im Stadtteil gem. definierter Kriterien [%]
Gonsenheim	25.410	16%
Oberstadt	23.103	15%
Bretzenheim	19.743	38%
Hartenberg/Münchfeld	18.999	13%
Altstadt	17.715	33%
Hechtsheim	15.503	14%
Weisenau	15.470	17%
Finthen	14.690	10 %
Mombach	13.859	17%
Laubenheim	9.097	3%
Lerchenberg	6.628	18%
Ebersheim	6.023	18%
Marienborn	4.496	8%
Drais	3.111	33%
Mainz gesamt	224.132	39%

Tabelle 24: Anteil barrierefreier Haltestellen je Stadtteil

### 5.1.2 Neubewertung barrierefreier Haltestellenumbau

Um die Vorgaben des PBefG zu erfüllen, erfolgte im Rahmen der 3. Fortschreibung des NVP eine umfangreiche Bestandsaufnahme der Haltestelleninfrastruktur im Jahr 2018. Abgeleitet von den Erhebungsergebnissen wurden im Anschluss alle Positionen mithilfe von Kriterien (verkehrliche Bedeutung der Haltestelle, Grad des bereits bestehenden barrierefreien Ausbaus, zusätzlicher Umbaubedarf im Umfeld) bewertet und in eine Rangfolge gebracht. Die sogenannte Prioritätenliste bzw. „TOP 53“ legte die Dringlichkeit des barrierefreien Ausbaus je Haltestellenposition fest und ermöglichte, entsprechende Umbauprogramme bzw. Förderanträge zu strukturieren. Sie stellte auch den ersten Schritt dar, um eine sinnvolle, zeitliche Abstufung hinsichtlich des Ausbaus der Bushaltstellen vorzunehmen. Zudem wurde festgelegt, für welche Haltestellen ein längerer Zeitraum bis zum barrierefreien Ausbau vertretbar ist (siehe Ausnahmeregelung § 8 (3) PBefG).

Mit Bearbeitungsbeginn der 4. Fortschreibung des NVP muss festgestellt werden, dass der definierte geplante Umbau der Bushaltestellen („TOP 53“) nicht wie anvisiert im Zeitraum der Gültigkeit der letzten Fortschreibung und auch nicht entsprechend der Dringlichkeit des Themas umgesetzt werden konnte (siehe dazu auch Kapitel 4.2). Dies liegt zum einen an den weiterhin begrenzten personellen sowie finanziellen Ressourcen. Zum anderen führte die Prüfung der Förderfähigkeit der Stadt Mainz seitens des Landes im Jahr 2022 zu Verzögerungen. Im gleichen

Jahr wurde die Stadt Mainz aufgrund der hohen Gewerbesteuereinnahmen letztlich als nicht mehr förderfähig eingestuft. Im Mainzer Haushalt mussten ab da die kompletten benötigten Mittel abgebildet werden. Ebenso erschwerten die Verzögerungen bei der Haushaltsfreigabe eine planmäßige Ausschreibung/Vergabe der Bauleistung sowie den tatsächlichen Bau.

An dieser Stelle ist ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2013 auf Bundesebene das politische Ziel der vollständigen Barrierefreiheit gesetzlich ohne Änderung der finanziellen Rahmenbedingungen verankert wurde. Es wurde demnach unter der Prämisse verabschiedet, dass Kommunen den zusätzlichen Finanzierungsbedarf zur Herstellung eines komplett barrierefreien ÖPNV aus dem eigenen Haushalt aufbringen müssen. Aufgrund der weiterhin beschränkten finanziellen Möglichkeiten und Personalkapazitäten, teilweise aufwendiger Planungs- und Genehmigungsprozesse sowie einer sehr hohen Haltestellenanzahl (in Mainz 723 Bus- und Straßenbahnhaltestellenpositionen) muss festgestellt werden, dass die damals gesetzlich gesetzte Frist (1. Januar 2022) mehr als unrealistisch ist, um eine vollständige Barrierefreiheit des Mainzer ÖPNV zu erlangen.

Dessen ungeachtet wird die Stadt Mainz als ÖPNV-Aufgabenträger das Thema trotzdem stetig und schnellstmöglich weiter vorantreiben und mit der entsprechend notwendigen Dringlichkeit behandeln, um schrittweise immer mehr Zugangshindernisse im ÖPNV und damit auch im öffentlichen Raum abzubauen. In der 4. Fortschreibung des NVP wurde die Priorisierung zum barrierefreien Bushaltestellenumbau deshalb einer Neubewertung unterzogen.

Zunächst wurden zu den verbleibenden Haltestellenpositionen der „TOP 53“ weitere mit aufgenommen, welche zum einen seitens der Abteilung Straßenbetrieb zum anderen seitens der Bürger:innen (Eingaben Bürgerbeteiligung 2024) eingebracht und als sehr dringlich eingeschätzt wurden. Die aktualisierte Prioritätenliste (siehe Anlage 3) enthält nun insgesamt 99 Haltestellenpositionen. Für die verbleibenden 94 Haltestellenpositionen (5 davon bereits umgebaut) erfolgte eine Aktualisierung der Rangfolge (Priorität 1-5 sowie „nachrangig“), d. h. die planerische und technische Machbarkeit der Positionen wurde von der Verkehrsverwaltung neu bewertet. Hierbei war eine realistische Abstufung das Ziel. Deshalb wurde neben dem reinen Planungsaufwand und der besonderen Dringlichkeit, auch der aktuelle Planungsfortschritt (Vor-, Entwurfs- oder Ausführungsplanung liegt bereits vor) beurteilt und potenzielle andere Planungen (u.a. Straßenbahnausbau, Sanierung Kaiserstraße, Umgestaltung Karmeliterplatz) berücksichtigt, bei denen der barrierefreie Umbau integriert werden könnte. Außerdem wurden bei der Einschätzung die Rahmenbedingungen für die Finanzierung mit beachtet, wie u.a. der Zeitpunkt der endgültigen Haushaltsfreigabe und das notwendige Investitionsvolumen. Die Verkehrsverwaltung plant ab dem Jahr 2025 ca. 6 bis 8 Haltestellenpositionen jährlich zu realisieren.

### 5.1.3 Sonderliste

Mit der in der 3. Fortschreibung definierten Sonderliste wurde in 2020 damit begonnen, Haltestellenpositionen, bei denen der komplette barrierefreie Umbau erst zu einem deutlichen späteren Zeitpunkt erfolgt, mit einem taktilen Leitsystem auszustatten. Die Verwaltung hat sich dabei für die kostengünstige Variante der Strukturmarkierung entschieden. Es handelt sich dabei um

Kaltplastik-Elemente, welche nicht eingebaut, sondern professionell aufgeklebt werden. Diese wurden bereits an den folgenden Haltestellenpositionen umgesetzt:

- Pfarrer-Dorn-Straße“ A+C (Doppelhaltestelle)
- Drais/Friedhof C
- Drais/Friedhof D
- Curt-Götz-Straße A
- Curt-Götz-Straße B
- Markthalle A
- Markthalle B
- Atrium Hotel A
- Atrium Hotel B
- Hegelstraße A
- Hegelstraße B
- Kantstraße A
- Kantstraße B
- Mainzer Straße B
- Rathaus Gonsenheim B
- Römerquelle C

Folgende Haltestellen werden in 2025 im Rahmen eines externen Rahmenvertrags umgesetzt, mit dem dieser dann abgeschlossen wird:

- Volkspark A
- Landwehrweg
- Eisgrubweg B
- King-Park-Center/Bruchwegstadion A
- Universität E
- Backhaushohl A
- Backhaushohl B
- Botanischer Garten A
- Botanischer Garten B
- Am Schwemer A
- Am Schwemer B
- Am Schwemer C
- Am Schwemer D

Ab Frühjahr 2025 plant die Verkehrsverwaltung das Programm über einen internen Jahresrahmenvertrag fortzuführen. Es wird anvisiert ca. 10-15 Haltestellenpositionen pro Jahr mit Strukturmarkierung auszustatten.

### 5.1.4 Barrierefreier Umbau Straßenbahnhaltestellen

Der barrierefreie Umbau der Straßenbahnhaltestellen erfolgt schrittweise und orientiert sich an den betrieblichen sowie baulichen Erfordernissen. Dabei werden die Haltestellen nicht nur hinsichtlich der Barrierefreiheit ertüchtigt, sondern bei Bedarf auch an die künftig eingesetzten, längeren Fahrzeugtypen angepasst.

Perspektivisch wird mit einem Umbau von bis zu fünf Haltestellen pro Jahr gerechnet. Eine Festlegung auf konkrete Standorte oder Jahreszahlen erfolgt nicht, da die Priorisierung von betrieblichen Notwendigkeiten, baulichen Rahmenbedingungen und verfügbaren Ressourcen abhängt.

Haltestellen, die bereits über ausreichende Bahnsteiglängen verfügen, können zunächst unberührt bleiben und bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt hinsichtlich Barrierefreiheit oder weiterer Anforderungen angepasst werden.

## 5.2 Optimierungspotenziale ÖPNV-Beschleunigung

Zunächst wird die umfassende Untersuchungsmethodik zur Ermittlung von Beschleunigungspotenzialen erläutert, bevor anschließend potenzielle Beschleunigungsabschnitte mit entsprechenden Maßnahmenvorschlägen aufgezeigt werden.

### 5.2.1 Untersuchungsmethodik

Die Ermittlung von Optimierungspotenzialen zur ÖPNV-Beschleunigung erfolgte mit Fahrzeugdaten (ITCS-Daten) der MVG für fünf Straßenbahn- und 23 Buslinien (s. Tabelle 25).

Untersuchte Linien	
Buslinien	Straßenbahnenlinien
54, 55, 56, 57, 58, 6, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 74, 78, 79, 80, 81, 9	50, 51, 52, 53, 59

Tabelle 25: Untersuchte Bus- und Straßenbahnlinien

Die Fahrzeiten (Beförderungs- und Fahrplanzeit) wurden für die einzelnen Linien in Stundengruppen von Betriebsanfang bis Betriebsende und pro Haltestellenabschnitt betrachtet.

Zu den Abschnitten wurden folgende Merkmale erhoben:

- mittlere Beförderungszeit (tatsächlich gefahrene Zeit des Buses)
- Standardabweichung
- Länge des Abschnitts
- Anzahl Fahrten
- mittlere Fahrplanzeit (Fahrzeit des Busses laut Fahrplan)

- mittlere Geschwindigkeit

Die Auswertung dieser Daten ermöglicht die Identifikation von Abschnitten mit Beschleunigungspotenzial. Zur Datenaufbereitung und -transformation wurde die Programmiersprache *R* und die integrierte Entwicklungsumgebung *R Studio* verwendet. Zunächst erfolgten die Filterung und Eingrenzung der Daten. Der Analysezeitraum wurde auf 6:00 bis 20:00 Uhr festgesetzt. Fahrten mit einer Beförderungszeit von unter 30 % der Fahrplanzeit und Fahrten mit einer Beförderungszeit von über 300 % der Fahrplanzeit wurden herausgefiltert. Damit fielen extreme Ausreißer, welche das Ergebnis verzerren, aus der Betrachtung.

Die Berechnung von statistischen Kenngrößen (Extremwerte, Mittelwerte, Quantile) erfolgte für die Beförderungszeit und die Geschwindigkeit. Die Kenngrößen der Beförderungszeit wurden absolut und relativ zur Fahrplanzeit ermittelt. Für die Bewertung ist der Anteil von verspäteten und stark verspäteten Fahrten (Verspätungen von mehr als 130 % der Fahrplanzeit) relevant. Die Werte der Standardabweichung sind als absoluter Wert und als relativer Wert im Verhältnis zur mittleren Beförderungszeit angegeben. Dies ermöglicht die Vergleichbarkeit verschiedener Haltestellenabschnitte. Die Tabelle 26 zeigt die Kenngrößen exemplarisch für den Haltestellenabschnitt Poststraße – Kirchgasse der Buslinie 71.

Auswertung		
Fahrplanzeit	[s]	60,00
Kürzeste benötigte Fahrzeit	[s]	74,49
Mittlere benötigte Fahrzeit als Median	[s]	87,70
Mittlere benötigte Fahrzeit im Durchschnitt	[s]	88,00
Durchschnittsfahrzeit der 25 schnellsten Fahrten	[s]	79,45
Durchschnittsfahrzeit der 25 langsamsten Fahrten	[s]	97,51
Längste benötigte Fahrzeit	[s]	107,65
Kürzeste benötigte Fahrzeit rel.	[%]	124,15 %
Durchschnittsfahrzeit der 25 schnellsten Fahrten rel.	[%]	132,41 %
Mittlere benötigte Fahrzeit als Median rel.	[%]	146,17 %
Mittlere benötigte Fahrzeit im Durchschnitt rel.	[%]	146,67 %
Durchschnittsfahrzeit der 25 langsamsten Fahrten rel.	[%]	162,51 %
Längste benötigte Fahrzeit rel.	[%]	179,42 %
Fahrgeschwindigkeit nach Plan	[km/h]	24,06
Schnellste Reisegeschwindigkeit	[km/h]	19,38
Durchschnittsreisegeschw. 25% schnellste Fahrten	[km/h]	18,17
Mittlere benötigte Reisegeschwindigkeit als Median	[km/h]	16,46
Mittlere benötigte Reisegeschwindigkeit im Durschnitt	[km/h]	16,40
Durchschnittsreisegeschwindigkeit 25% langsamste Fahrten	[km/h]	14,81

Auswertung		
Langsamste Reisegeschwindigkeit	[km/h]	13,41
Bewertung		
Anzahl Fahrten mit Fahrzeit von mind. 130 % der Planfahrzeit	[ - ]	13
Anteil Fahrten mit Fahrzeit von mind. 130 % der Planfahrzeit	[ % ]	92,86 %
Anzahl verspätete Fahrten	[ - ]	14
Anteil verspätete Fahrten	[ % ]	100,00 %
Streuung der Werte um Mittelwert (Standardabweichung)	[ s ]	8,23
Streuung der Werte um Mittelwert (Standardabweichung) (relativ)	[ % ]	9,35 %

Tabelle 26: Auswertung des Haltestellenabschnitts Poststraße – Kirchgasse für die Buslinie 71 Richtung TSV SCHOTT Mainz

Zur Übersicht werden die Abschnitte mit Verspätungswerten in der Verkehrsplanungssoftware VISUM® dargestellt. Auf bestimmten Haltestellenabschnitten streuen die Beförderungszeiten sehr stark (siehe Abbildung 13). Besonders in der Innenstadt kommt es zu großen Abweichungen der Beförderungszeit. Außerortsliegende Busverbindungen weisen geringere Streuwerte auf.



Abbildung 13: Streuung der Beförderungszeiten (haltestellenabschnittsfein)

Die Streuungen und Verspätungen können durch einen überlasteten Streckenabschnitt oder nicht ausreichende Freigabezeiten an lichtsignalgesteuerten Knotenpunkten verursacht werden. Mögliche Einflussfaktoren sind die Anzahl, Querschnittsbreite und Qualität der Fahrstreifen, sowie die Anzahl der LSA und die Art der Zufahrt (unter-/ übergeordnet) zum Knotenpunkt. Wenn Abschnitte hohe Verspätungs- aber geringe Streuungswerte aufweisen, deutet das darauf hin, dass der öffentliche Verkehr hier unabhängig von der verkehrlichen Situation verspätet ist. Eine Verbesserung der Fahrplantreue kann durch längere Fahrplanzeiten erreicht werden.

Für die Identifizierung von streckenbezogenen Maßnahmen sind Abschnitte mit einer großen Streuung und einem signifikanten Anteil an stark verspäteten Fahrten relevant. Hier sind die Verspätungen auf die verkehrliche Situation zurückzuführen, da in Schwachlastzeiten geringere Beförderungszeiten erzielt werden und zur Hauptverkehrszeit die Beförderungszeiten stark ansteigen und die Fahrplanzeit überschreiten. Dieser Anstieg ist durch die Belastung des Straßennetzes durch den Individualverkehr während der Spitzenstunden zu erklären. Dadurch kommt es zu Verspätungen des Linienverkehrs, die durch bauliche oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung zu reduzieren sind. Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen schlägt Bussonderstreifen mit und ohne bauliche Abgrenzung (Busspuren), Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA) zugunsten des Linienverkehrs (LSA-Vorrang) und dynamische Straßenraumfreigaben für Nahverkehrsfahrzeuge (Busschleuse) vor (FGSV, FGSV 114, 1999, S. 15). Durch Busspuren soll der öffentliche Verkehr auf „längeren Abschnitten ungehindert verkehren“ (FGSV, FGSV 114, 1999, S. 16) und an Staus, die durch den Individualverkehr verursacht werden, vorbeifahren können. Ziel der ÖPNV-Bevorrechtigung an LSA ist es, die Freigabezeiten für öffentliche Verkehrsmittel bedarfsgerecht anzupassen, um ein „zeitverlustfreies Durchfahren des Knotenpunktes zu gewährleisten“ (FGSV, FGSV 114, 1999, S. 20). Die Voraussetzung für eine solche Bevorrechtigung ist, dass die Fahrzeuge des Linienverkehrs erkannt und die Lichtsignalsteuerung gezielt angepasst werden kann. Busschleusen ermöglichen eine betriebliche Bevorrechtigung des Linienbusverkehrs auf der freien Strecke durch einen Signalgeber. „Der ÖPNV [wird] durch eine bevorrechtigte Einfahrt [...] bei gleichzeitiger Zurückhaltung des MIV begünstigt“ (FGSV, FGSV 114, 1999, S. 26). Wenn keine LSA vorhanden ist, kann nur eine Busspur eingerichtet werden, bei einstreifigen Richtungsfahrbahnen können Busse nur durch eine ÖPNV-Vorrangsschaltung beschleunigt werden. Im nächsten Kapitel werden konkrete strecken- und knotenpunktbezogene Maßnahmen für die identifizierten Abschnitte vorgestellt.

### 5.2.2 Optimierungspotenziale durch Busspuren

Die Identifikation potenzieller Beschleunigungsabschnitte erfolgt auf Grundlage einer datengestützten Analyse. Anhand der ersten drei Abschnitte werden die erhobenen und ausgewerteten Daten exemplarisch genannt. Bei den weiteren Abschnitten wird aus Gründen der Übersichtlichkeit auf die Beschreibung der Daten verzichtet.

#### Abschnitte südlich der Altstadt

An drei Abschnitten südlich der Altstadt vom Eisgrubweg bis zur Kurmainz-Kaserne gibt es Potenziale zur Busbeschleunigung (siehe Abbildung 14).

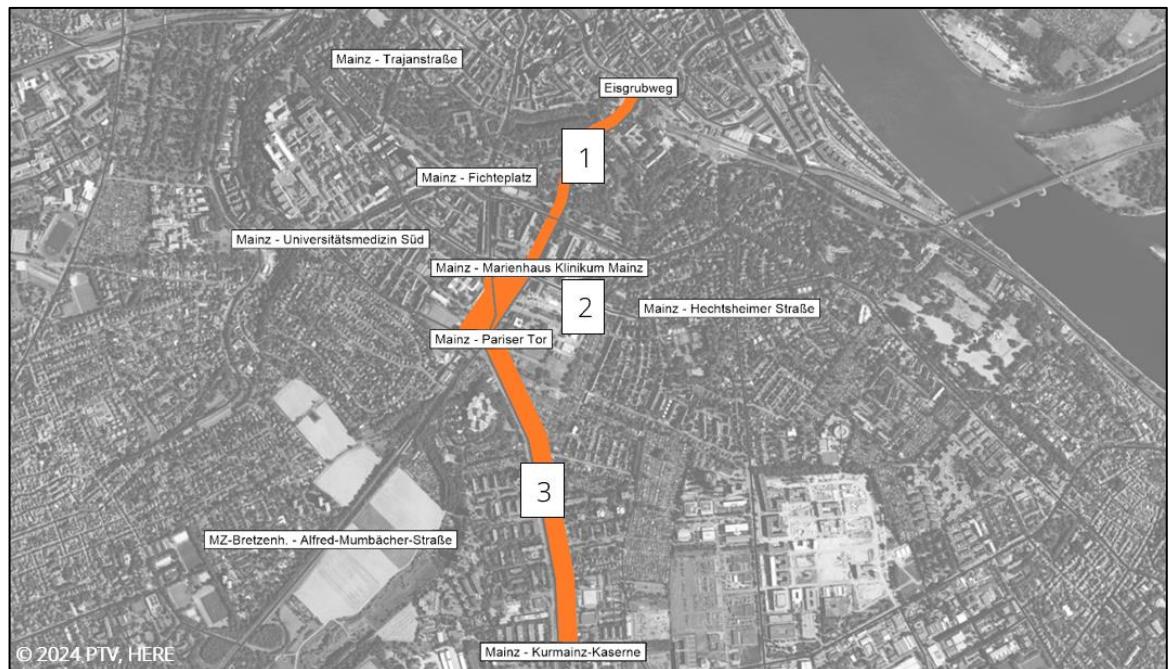


Abbildung 14: Haltestellenabschnitte zwischen Eisgrubweg und Kurmainz-Kaserne mit hohen Streuwertswerten

#### Abschnitt 1 Eisgrubweg – Marienhaus Klinikum

Der Abschnitt 1 vom Eisgrubweg bis zum Marienhaus Klinikum wird von den Linien 70 und 71 befahren und hat eine Fahrplanzeit von 120 s. Die relative Standardabweichung liegt bei 19,37 % und 7 % aller Fahrten sind mehr als 130 % verspätet. Die Rückstauproblematik an der Freiligrathstraße in Höhe des Krankenhauses ist seitens der MVG benannt worden. Eine Lösung dieser Problematik könnte durch die Neuordnung des Straßenraums der Freiligrathstraße und die Einrichtung einer Busspur (Verkehrszeichen 245) auf dem rechten Fahrstreifen in Fahrtrichtung Süden erzielt werden. Eine zeitliche Befristung der Maßnahme auf die Nachmittags-Hauptverkehrszeit (15:00 bis 18:00 Uhr) ist zu prüfen.

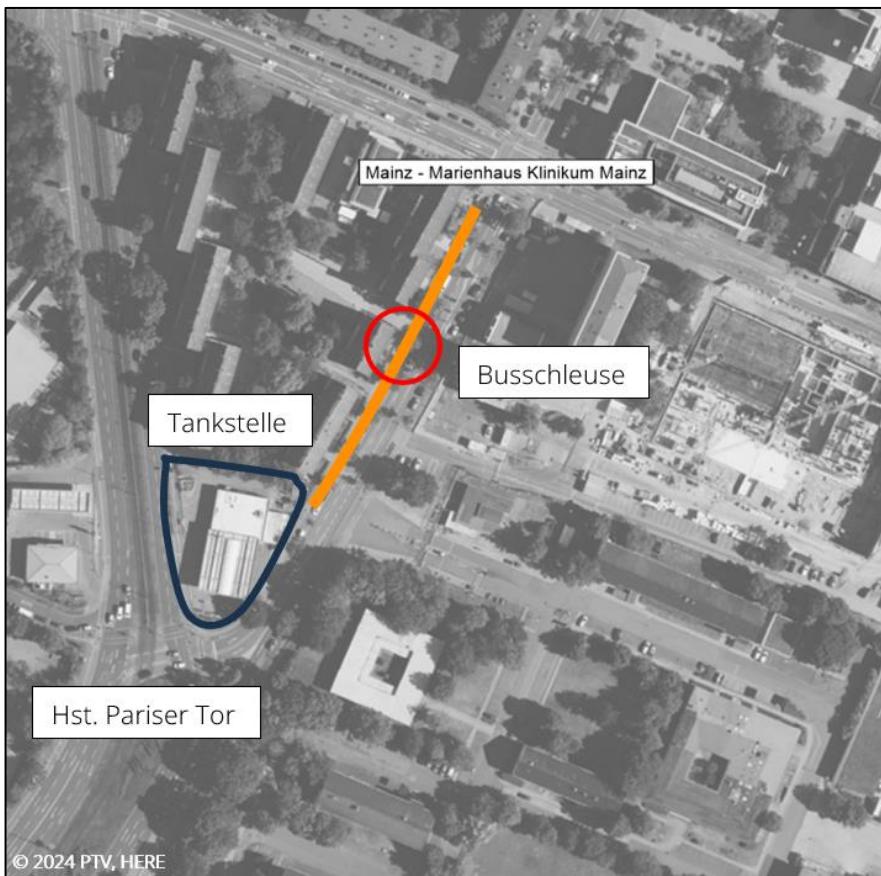
Abschnitt 2 Marienhaus Klinikum – Pariser Tor

Abbildung 15: Abschnitt 2: Busspur mit Busschleuse

Der sich daran anschließende Abschnitt 2 Marienhaus Klinikum – Pariser Tor wird auch von den Linie 70 und 71 befahren und hat eine Fahrplanzeit von 120 s. Die relative Standardabweichung ist sehr hoch (47,84 %) und 14 % aller Fahrten sind mehr als 130 % verspätet. Die Freiligrathstraße weitet sich nach dem Knotenpunkt (KP) Freiligrathstraße/ An der Goldgrube auf zwei Fahrstreifen auf und im Bestand ist keine Busspur vorhanden. An der Einmündung in die Pariser Straße gibt es einen eigenen Geraudeausfahrstreifen und einen kombinierten Fahrstreifen für Rechtsabbieger und den Geraudeausverkehr. Die Einmündung ist ein verkehrlicher Zwangspunkt und trägt zur beschriebenen Fahrzeitabweichung bei. An der Einmündung kann jedoch keine Busspur eingerichtet werden, da dieser die bestehenden Abbiegebeziehungen des motorisierten Individualverkehrs beeinträchtigt würde.

Deshalb sieht das Maßnahmenkonzept eine Busspur in Seitenlage von der Aufweitung auf zwei Fahrstreifen bis zur Zufahrt zur Tankstelle vor (siehe Abbildung 15). Die Umsetzung wird durch Pkw-Längsparkstände im Seitenraum erschwert. Abhilfe kann eine zeitliche Befristung der Busspur schaffen (siehe VwV-StVO Zeichen 245 II.8). Zur Beschleunigung des Busverkehrs könnte zusätzlich die Einrichtung einer Busschleuse dienen. Der Bus bekommt eine Bevorrechtigung durch einen Signalgeber und kann als Pulkführer in den nachfolgenden Streckenabschnitt fahren. Dadurch wird garantiert, dass der Bus im ersten Umlauf durch den nachfolgenden signali-

sierten Knotenpunkt fahren kann. Zu beachten ist, dass eine leistungsfähige Busschleuse ein zuverlässiges Anforderungssystem und eine Koordinierung mit den Lichtsignalprogrammen der anschließenden Knotenpunkte erfordert (FGSV, FGSV 114, 1999, S. 26). An der Freiligrathstraße ist im Bestand ein Signalgeber und eine Haltlinie vorhanden, die sich für eine Busschleuse eignen (siehe Abbildung 16). In Schwachlastzeiten wird die Anlage ausgeschaltet.



Abbildung 16: Signalgeber und Haltlinie in der Freiligrathstraße

### Abschnitt 3 Kurmainz-Kaserne und Pariser Tor

Im Abschnitt 3 Kurmainz-Kaserne und Pariser Tor auf der Geschwister-Scholl-Straße, der von der Buslinie 67 befahren wird, liegt die Fahrplanzeit zwischen 7:00 und 10:00 Uhr bei 180 s und von 6:00 bis 7:00 und 14:00 bis 21:00 Uhr bei 120 s. Die relative Standardabweichung liegt bei 31,34 % und jede zehnte Fahrt ist mehr als 130 % verspätet. Der gesamte Streckenabschnitt ist zweistreifig ausgebaut. An der südlichen Zufahrt zum Knotenpunkt Pariser Tor ist eine Busspur vorhanden, die während der Hauptverkehrszeiten stark überlastet ist.

Bei der Maßnahmenkonzeption gibt es zwei Optionen, wobei die Mitbenutzung der Straßenbahngleise durch den Linienbusverkehr priorisiert wird. Der vorhandene Gleiskörper wäre baulich so zu ertüchtigen, dass eine sichere Befahrbarkeit durch Busse gewährleistet ist (siehe Abbildung 17). Durch die Mitbenutzung des Straßenbahngleiskörpers kann der Busverkehr analog zum Straßenbahnverkehr am Knotenpunkt Pariser Tor priorisiert werden.



Abbildung 17: Umbau des Straßenbahngleiskörpers zur Mitnutzung durch Busse [Fotomontage]

Eine alternative Option zur Verbesserung der Rückstauproblematik ist die Verlängerung der bestehenden Busspur. Zur Maximierung der Wirkung auf die Fahrplantreue wird eine Verlängerung über den gesamten Abschnitt bis zur Haltestelle Kurmainz-Kaserne empfohlen (siehe Abbildung 18). Die ganztägige Verspätungslage legt eine unbefristete bauliche Busspur nahe.



Abbildung 18: Maßnahme: Busspur vom KP Pariser Tor bis KP Berliner Straße bzw. Haltestelle Kurmainz-Kaserne

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	Freiligrathstraße	Neuaufteilung Straßenraum mit Einrichtung Busspur
2	Freiligrathstraße	Errichtung Busschleuse durch bestehenden Signalgeber
3	Geschwister-Scholl-Straße	Führung des Linienbusverkehrs auf dem Straßenbahngleiskörper
		Alternativ: Verlängerung Busspur

Tabelle 27: Aufzählung der Maßnahmen in den Abschnitten südlich der Altstadt

#### Abschnitt Hauptbahnhof West – Universität

Für den Abschnitt Hauptbahnhof West – Universität gibt es bei den Buslinien 6, 64, 65, 68, 78 und 79 deutliche Abweichungen in der Beförderungszeit und einige Busverbindungen sind stark verspätet. Auf dem Streckenabschnitt Universität – King-Park-Center sollen die Buslinien 64, 65, 68 und 79 beschleunigt werden.

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	KP Dr.-Martin-Luther-King-Weg/ Saarstraße	Einrichtung Busspur in Knotenpunktzufahrten
2	Osteinunterführung	Alternative Führung eines Teils der Buslinien über Osteinunterführung und Fritz-Kohl-Straße

Tabelle 28: Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Hauptbahnhof West – Universität

Zur Realisierung dieser Optimierung wäre eine bauliche Anpassung des Knotenpunktes Dr.-Martin-Luther-King-Weg/ Saarstraße notwendig, um an den jeweiligen Zufahrten Busspuren einzurichten. Aus Sicht der MVG wäre die Einrichtung der Busspur am Dr.-Martin-Luther-King-Weg zeitlich zu priorisieren; danach würde der Umbau des Knotenpunktes und die Einrichtung der weiteren Busspuren erfolgen. Alternativ kann ein Teil der Buslinien über die Osteinunterführung und Fritz-Kohl-Straße geführt werden. Dies ist aber aufgrund der anstehenden Modernisierung der Osteinunterführung erst ab voraussichtlich 2032 möglich.

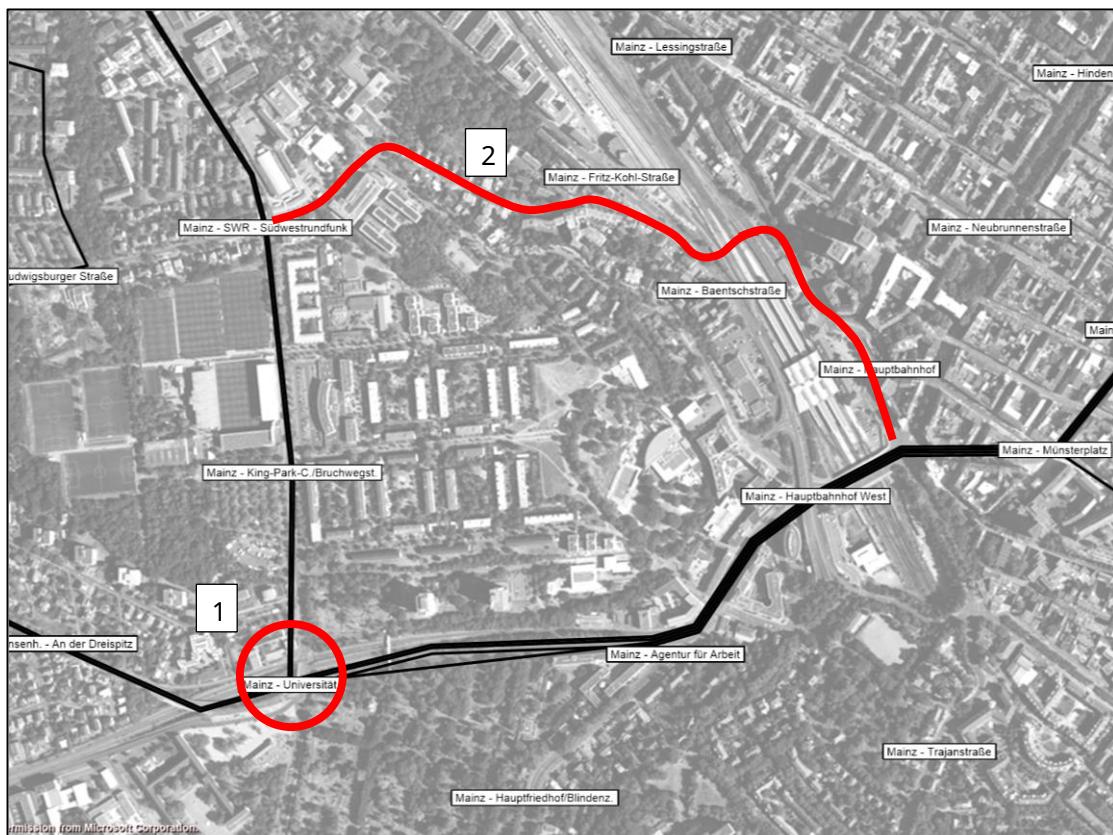


Abbildung 19: Maßnahme: bauliche Anpassung KP Dr.- Martin-Luther -King-Weg/ Saarstraße und alternative Führung

### Abschnitt Altstadt

Die Kaiserstraße wird zwischen den Haltestellen Hindenburgplatz – Hauptbahnhof von den Linien 9, 67, 68, 69, 76, 79, 92 und 93 befahren. Am Knotenpunkt Hindenburgplatz/ Kaiserstraße/

Bauhofstraße wird vorgeschlagen, in den nördlichen, östlichen und südlichen Zufahrten Busspuren zur Priorisierung des ÖPNVs einzurichten.

Zur Stabilisierung der Betriebsqualität in Fahrtrichtung Hauptbahnhof könnte auf dem rechten Fahrstreifen zwischen den Haltestellen Hindenburgplatz und Hauptbahnhof eine Busspur eingerichtet werden. Zur dauerhaften Trennung vom motorisierten Individualverkehr (MIV) ist diese baulich abgetrennt und unbefristet auszuführen. Die Erschließung der anliegenden Grundstücke erfolgt über das rückwärtige Straßennetz (Parallelstraßen), sodass kein Kreuzen der Busspur erforderlich ist.

Am Knotenpunkt Bauhofstraße/ Große Bleiche verursacht der MIV Fahrzeitverzögerungen im Linienbusbetrieb. Die Einrichtung von Busspuren in den Zufahrten zum Knotenpunkt wird daher empfohlen. Dabei ist sicherzustellen, dass die Abbiegebeziehungen des MIV erhalten bleiben. Weiterhin ist die Einrichtung einer ÖPNV-Vorrangschaltung und die Einrichtung möglicher modalorientierter Zufahrtsbeschränkungen (Modalfilter) zu prüfen.

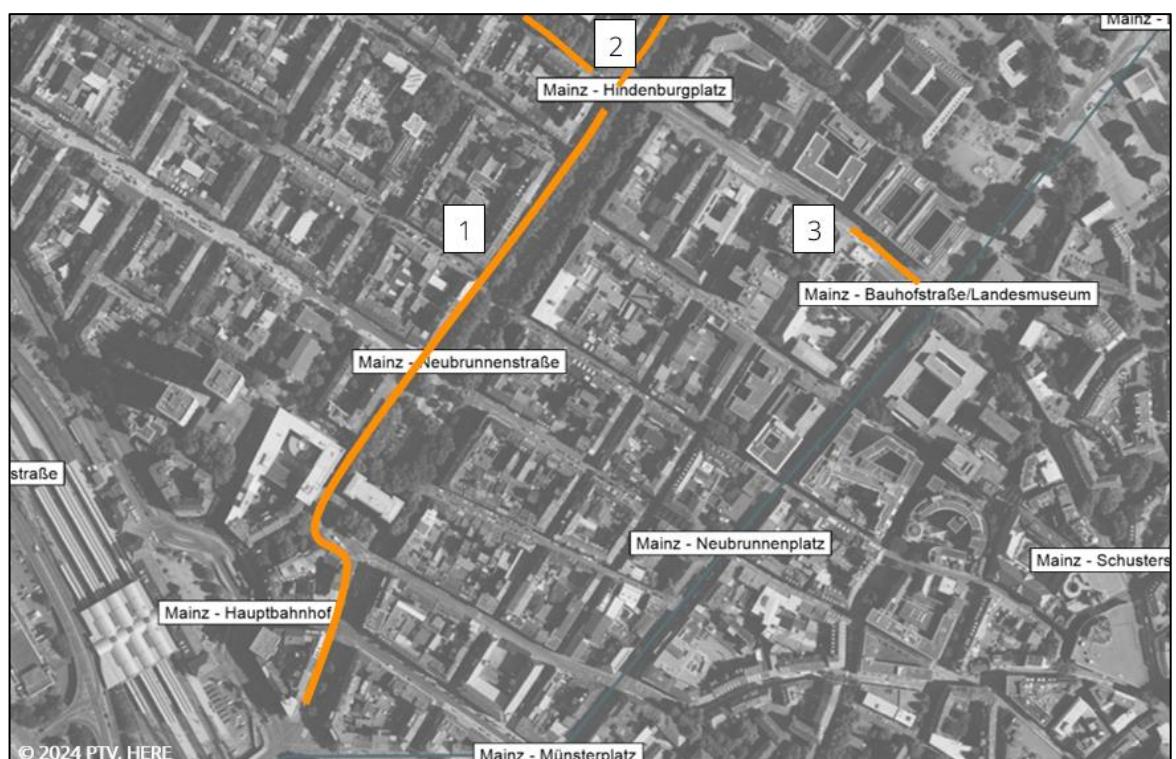


Abbildung 20: Maßnahme: Busspuren an der Kaiserstraße und in Knotenpunktzufahrt Bauhofstraße/ Große Bleiche

Die folgende Tabelle 29 erläutert die Maßnahmen in der Altstadt.

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	Kaiserstraße	Busspur in rechter Seitenlage, unbefristet, baulich getrennt
2	KP Hindenburgplatz/ Kaiserstraße/ Bauhofstraße	Busspuren in den nördlichen, östlichen und südlichen Knotenpunktzufahrten
3	KP Bauhofstraße/ Große Bleiche	Busspur in Knotenpunktzufahrt inkl. ÖPNV-Vorrangsschaltung und Modalfilter zur Busbeschleunigung

Tabelle 29: Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Altstadt

#### Abschnitt Birkenstraße – Jägerhaus

Der Abschnitt Birkenstraße – Jägerhaus an der Rheinhessenstraße wird von der Buslinie 66 befahren. 60 % der Fahrten weisen Verspätungen auf, die infolge des einstreifigen Querschnitts und der Beeinträchtigungen durch den MIV nicht beschleunigt werden können. Zur Verbesserung der Betriebsqualität wird deshalb eine Führung des Busverkehrs auf dem mittig gelegenen Straßenbahngleiskörper vorgeschlagen. Baulich wäre der Gleiskörper für die Befahrbarkeit mit Bussen zu ertüchtigen. Die Nutzung der Straßenbahninfrastruktur ermöglicht eine signaltechnische Bevorrechtigung des Busverkehrs analog zur bestehenden Vorrangsschaltung für Straßenbahnen an den Lichtsignalanlagen.

#### Abschnitt Trajanstraße – Hauptbahnhof

Der Abschnitt Trajanstraße – Hauptbahnhof an der Augustusstraße wird von den Buslinien 62, 67, 69, 76, 92, 652 und 660 befahren. Die Linienbusse bedienen die Haltestelle Trajanstraße am rechten Fahrbahnrand. Im Anschluss erfolgt ein Wechsel vom rechten auf den mittleren Fahrstreifen. Durch die hohe Verkehrsbelastung stellt dieser Fahrstreifenwechsel eine betriebliche Schwachstelle dar, weshalb zwei Maßnahmen zur Verbesserung vorgeschlagen werden.

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	Haltestelle Trajanstraße	Bevorrechtigung der Busausfahrt an der Haltestelle durch Sondersignal
2	Augustusstraße	Entwicklung des mittleren aus dem rechten Fahrstreifen an der Aufweitung auf drei Fahrstreifen am Knotenpunkt Augustusstraße/ Kupferbergterrasse

Tabelle 30: Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Trajanstraße – Hauptbahnhof



Abbildung 21: Maßnahme Augustusstraße: Entwicklung des mittleren aus dem rechten Fahrstreifen an der Aufweitung auf drei Fahrstreifen [Fotomontage]

Der Abschnitt der Weißliliengasse zwischen den Haltestellen Altstadt / Holzhof und Höfchen / Listmann wird durch die Buslinien 64, 65, 66, 70, 71 und 93 bedient. Auf diesem Haltestellenabschnitt treten deutliche Streuungen der Fahrzeiten auf. Im Bestand ist eine Busspur auf dem nördlichen Fahrstreifen zwischen der Haltestelle Altstadt/ Holzhof und dem Knotenpunkt Weißliliengasse/ Ludwigsstraße angeordnet. Diese ist im Zeitraum von 9:00 bis 12:00 Uhr für Ladezwecke freigegeben, wird jedoch außerhalb dieses Zeitfensters regelmäßig durch ruhenden Verkehr beeinträchtigt. Zur Sicherstellung der dauerhaften Nutzbarkeit wird eine zeitliche Entfristung der Busspur vorgeschlagen. Ziel ist es, das regelwidrige Parken zu unterbinden und eine verkehrlich eindeutige Regelung zu etablieren.

### 5.2.3 Optimierungspotenziale durch LSA-Vorrang

#### Maßnahmen im Abschnitt Rheinallee

Der Streckenabschnitt Landtag – Kaisertor an der Rheinallee wird durch folgende Maßnahmen beschleunigt.

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	Haltestelle Landtag C	Bevorrechtigung der Busausfahrt nach der Haltestelle Landtag durch Sondersignal
2	KP Rheinallee/ Kaiserstraße	Signalisierung schon optimiert

Tabelle 31: Aufzählung der Maßnahmen an der Rheinallee



Abbildung 22: ÖPNV-Priorisierungsmaßnahmen an der Rheinallee

#### Maßnahmen im Abschnitt Alte Lokhalle – Zwerchallee

Der Abschnitt Alte Lokhalle – Zwerchallee wird von den Buslinien 60 und 63 befahren. Im Bestand ist der Streckenabschnitt einstreifig ausgebaut und nicht mit einer Busspur ausgestattet. Der nördlich anschließende Knotenpunkt Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße (siehe roter Kreis auf Abbildung 23) weist aufgrund mehrspuriger Kfz-Zufahrten sowie einer querenden Straßenbahnverbindung in Ost-West-Richtung eine hohe verkehrliche Komplexität auf. Zwei, vom Mainzer Radverkehrsforum konzipierte, Radrouten queren ebenfalls diesen Knotenpunkt. Die signifikanten Abweichungen der Beförderungszeiten lassen sich auf lange Wartezeiten am Knotenpunkt zurückführen. Das Problem ist der MVG bekannt und eine signaltechnische Bevorrechtigung des ÖPNV an der Lichtsignalanlage ist in Planung. Eine Busspur ist aufgrund nicht ausreichender Platzverhältnisse gesondert zu prüfen. Eine weitere Option wäre die Änderung des Linienverlaufs über den Rheingauwall. Aufgrund von Plänen zum Rückbau der Hochbrücke könnten infrastrukturelle Maßnahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden.

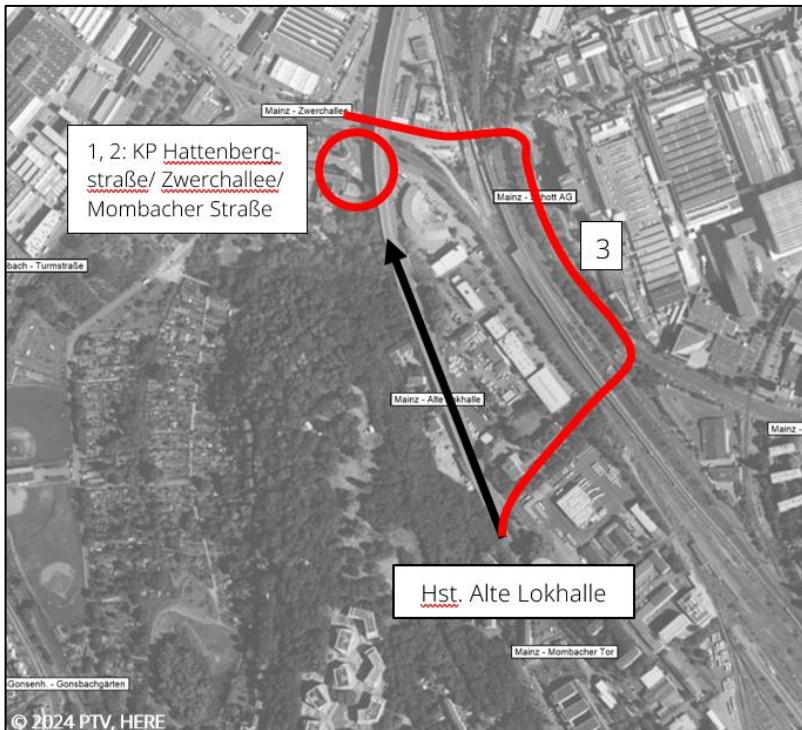


Abbildung 23: Optimierung KP Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße und alternative Führung über Rheingauwall

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	KP Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße	ÖPNV-Bevorrechtigung
2	KP Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße	Busspuren in Knotenpunktzufahrt
3	Rheingauwall	Alternative Führung über den Rheingauwall

Tabelle 32: Aufzählung der Maßnahmen im Abschnitt Alte Lokhalle – Zwerchallee

## 5.2.4 Weitere Maßnahmen zur Busbeschleunigung

### Maßnahmen an der Straße Am Stiftswingert

Die Buslinien 62 und 92 bedienen den Bushaltestellenabschnitt Rosengarten - Hechtsheimer Straße entlang der Straße Am Stiftswingert. Rückstaus an dem Knotenpunkt Am Stiftswingert/ An der Goldgrube/ Hechtsheimer Straße und der ruhende Verkehr behindern die Anfahrt der Bushaltstellenbucht Hechtsheimer Straße aus östlicher Richtung. Um das Anfahren der Haltestelle unter allen Verkehrsbedingungen zu ermöglichen, sollte der störende ruhende und fließende Individualverkehr durch geeignete Maßnahmen (siehe Tabelle 33) reduziert werden.

Nr.	Verortung	Maßnahme
1	Haltestelle Hechtsheimer Straße	absolutes Park- und Halteverbot in Zufahrt zu

Nr.	Verortung	Maßnahme
		Bushaltestelle
		Wegnahme Längsparkplätze
		Einrichtung Busspur an Zufahrt zu Haltestelle

Tabelle 33: Aufzählung der Maßnahmen an der Straße Am Stiftswingert

**Maßnahmen zur Änderung der Vorfahrtsregelung**

Nr.	Verortung	Maßnahme
2	KP Alte Mainzer Str. / Hinterm Rech (Stadtteil Mainz-Hechtsheim)	Änderung Vorfahrt Einrichtung eines signalisierten Knotenpunktes
3	Carl-Zeiss-Straße (Stadtteil Mainz-Hechtsheim)	Einrichtung von einzelnen Vorfahrten entlang des Linienweges der Linien 67, 69, 74
4	Ludwigsburger Straße (Stadtteil Mainz-Hartenberg)	Einrichtung von einzelnen Vorfahrten
5	Straße An den Platzäckern (Ortsteil Mainz-Drais)	Einrichtung von einzelnen Vorfahrten
6	KP Pf.-Dorn-Straße/Wiesenstraße (Stadtteil Mainz-Marienborn)	Einrichtung von einzelnen Vorfahrten
7	Rheinallee (Stadtteil Mainz-Mombach)	Verlegung der Haltestelle Nordbahnhof in Fahrtrichtung Innenstadt unter die Eisenbahnbrücke Einrichtung ÖPNV-Priorisierung

Tabelle 34: Aufzählung der Maßnahmen zur Änderung der Vorfahrtsregelung

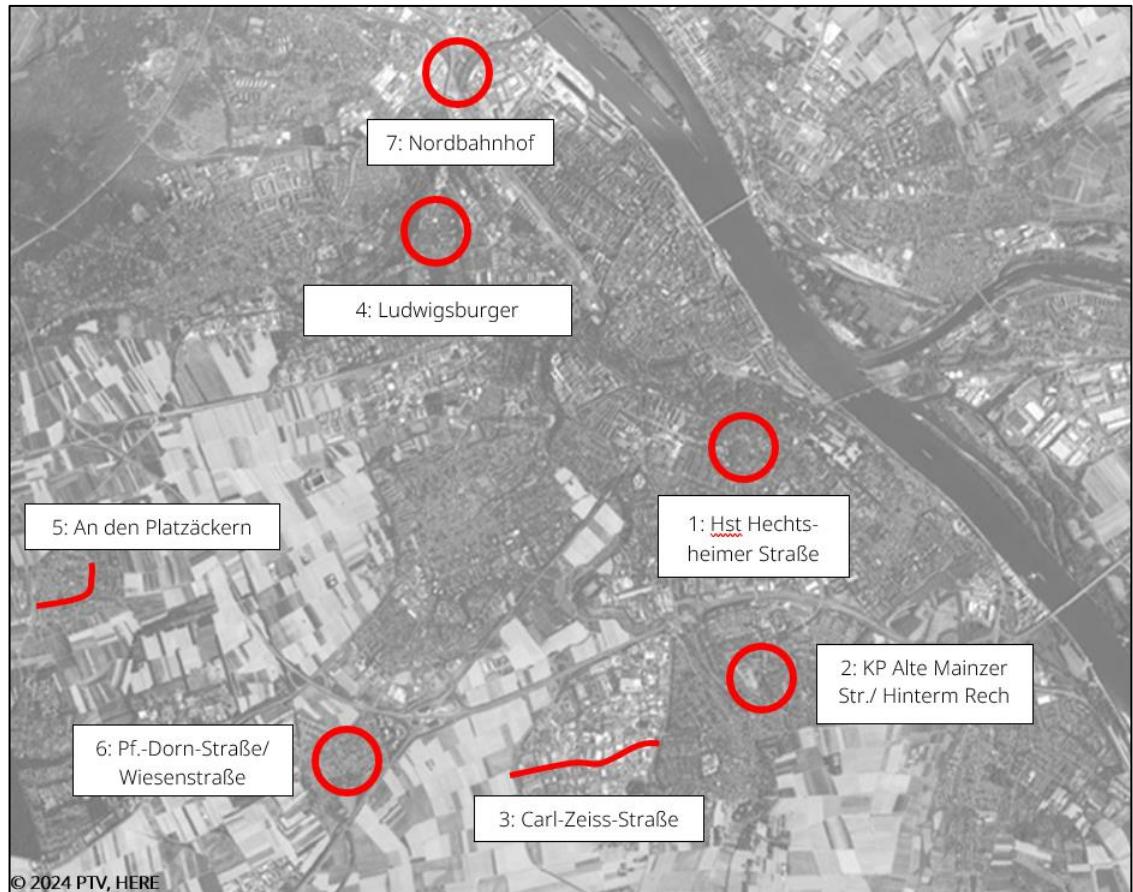


Abbildung 24: Karte mit weiteren Maßnahmen zur Busbeschleunigung

### 5.3 Potenziale für Expressbuslinien

Neben der Entwicklung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen können auch Expressbuslinien dazu beitragen, den Busverkehr zu beschleunigen.

Buslinien bedienen in der Regel eine hohe Anzahl an Haltestellen, um zunächst ein Gebiet zu erschließen und anschließend an ein anderes Gebiet anzubinden. Dadurch fährt der Bus zum Teil umwegig und hält an Haltestellen, an denen nur wenige Fahrgäste ein- oder aussteigen.

Im Gegensatz dazu haben Expressbuslinien das Ziel, eine schnelle Beförderung über eine große räumliche Distanz zu ermöglichen. Hierzu werden nur die Haltestellen angefahren, die über ein hohes Fahrgastaufkommen verfügen. Zudem kann durch eine direkte Linienführung eine große räumliche Distanz zurückgelegt werden.

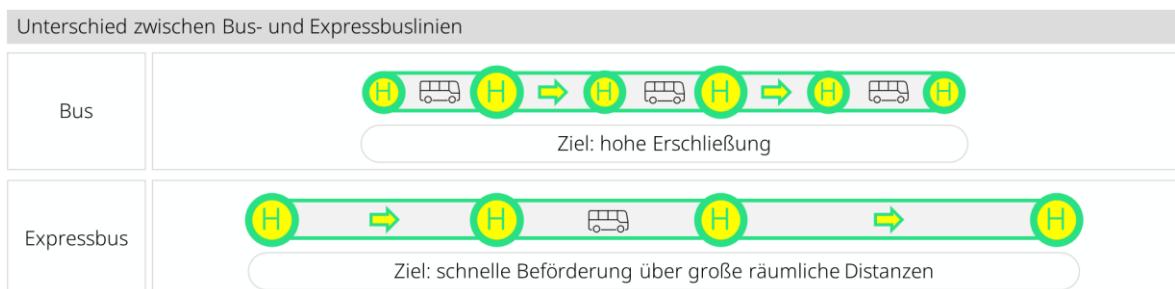


Abbildung 25: Unterschied zwischen Bus- und Expressbuslinien

Beide Systeme haben ihre Daseinsberechtigung – je nach Fahrtzweck bzw. Zielort ist das eine oder das andere System aus Fahrgastsicht vorteilhafter.

In Mainz gibt es derzeit keine ausgewiesenen Expressbuslinien. Zwar gibt es Regionalbuslinien, diese haben aber aufgrund der hohen Haltestellenfrequenz das Ziel der flächendeckenden Erschließung.

Im Rahmen der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans wurde sich intensiv mit dem Thema Expressbuslinien befasst und ein Zielnetz für die nächsten Planungsschritte erarbeitet.

Innerhalb der Stadt Mainz ergeben sich aufgrund der hohen Siedlungsdichte nur wenige Potenziale für Expressbuslinien. Daher haben die konzipierten Linien im Zielnetz überwiegend regionalen Charakter und zielen auf die verbesserte Anbindung des Umlands mit der Stadt Mainz bzw. auf die tangentiale Verknüpfung mit der Stadt Wiesbaden ab.

Das Zielnetz von Expressbuslinien für die Stadt Mainz ergibt sich aus eigenen Überlegungen der Stadt Mainz in Abstimmung mit der MVG sowie der Übernahme von Expressbuslinien aus dem Zielnetz des Nahverkehrsplans der Stadt Wiesbaden, die das Stadtgebiet von Mainz berühren.

Im Folgenden werden die Linien in ihrem Linienvorlauf vorgestellt:

Linie	Verlauf	Bemerkung
X 67	Zornheim – Mainz-Neustadt – Goetheplatz	Bestandslinie wird in Expressbuslinie umgewandelt

Linie	Verlauf	Bemerkung
X 79	Bad Schwalbach Bf – Wambach – Niederwalluf – Schierstein – Mainz Universität – Mainz Brückenplatz	aus Zielnetz des NVP Wiesbaden
X 81	Bodenheim – Fischtor – Kastel Bf	Verknüpfung der beiden Bahnhöfe Bodenheim und Mainz-Kastel
X 83	Wallau/Delkenheim Bf – Delkenheim – Hochheim – Bischofsheim – Ginsheim – Mainz-Laubenheim Bf	aus Zielnetz des NVP Wiesbaden
X 87	Wiesbaden, Bonifatiuskirche – Wiesbaden Hbf – Mainz-Finthen – Wackernheim – Ingelheim Bf	aus Zielnetz des NVP Wiesbaden
X 88	Wiesbaden, Bonifatiuskirche – Wiesbaden Hbf – Mainz-Drais – Mainz-Lerchenberg, Hindemithstraße	aus Zielnetz des NVP Wiesbaden
X 89	Gonsenheim Wildpark – Bismarckplatz – Mainz Hbf	schnelle Direktverbindung über die Erzbergerstraße

Tabelle 35: Übersicht von geplanten Expressbuslinien für das Zielnetz in der Stadt Mainz

In der folgenden Abbildung ist das Zielnetz graphisch dargestellt.

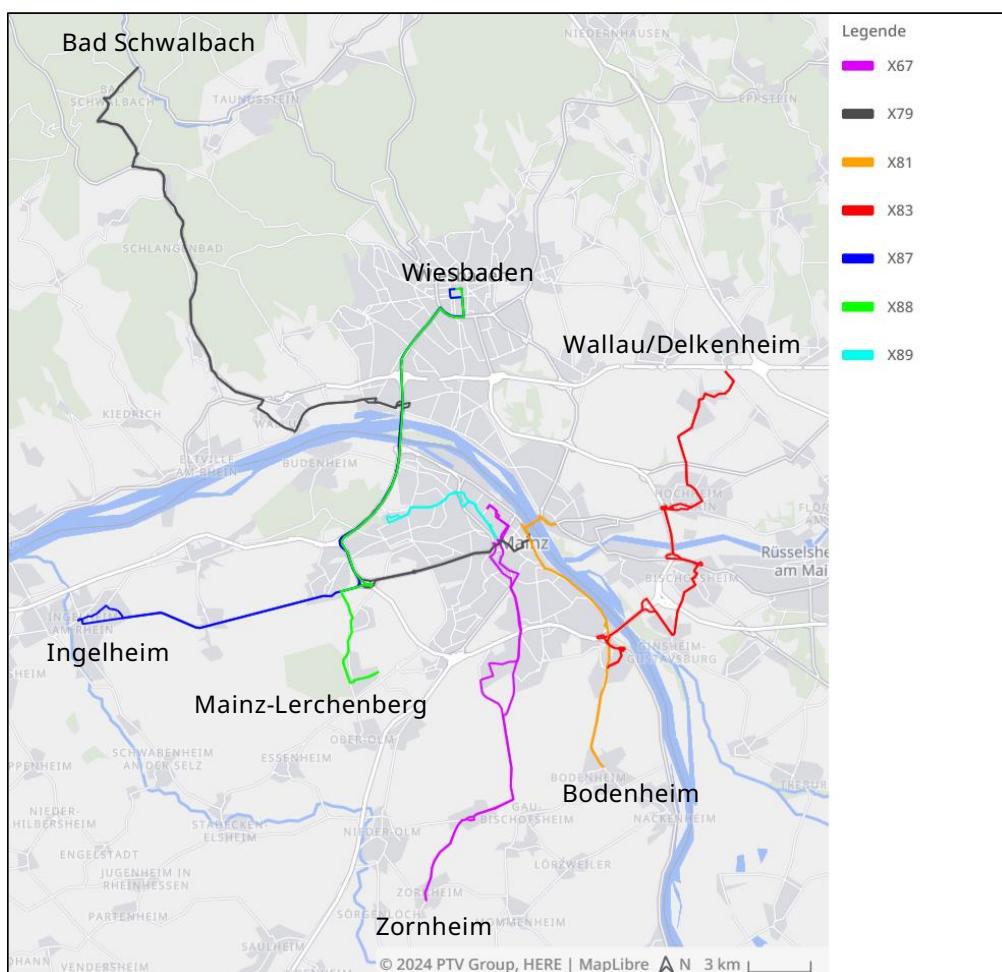


Abbildung 26: Zielnetz von Expressbuslinien für die Stadt Mainz

Es wird darauf hingewiesen, dass sich das dargestellte Zielnetz von Expressbuslinien in einer Planungsphase befindet und noch nicht abgeschlossen ist. Es ist daher möglich, dass sich Linien und/oder Linienverläufe in weiteren Planungsstufen noch ändern. Weiterhin zu ist berücksichtigen, dass dies außerdem Auswirkungen auf das restliche Mainzer Liniennetz haben kann. Die Rahmenvorgaben (u. a. Relationskategorien, Bedienungshäufigkeiten) des Nahverkehrsplans sind dabei dennoch weiterhin zu berücksichtigen.

## 5.4 Feinerschließung im ÖPNV

Die Feinerschließung mit klassischem ÖPNV stößt aufgrund der Fahrzeuggrößen an einigen Stellen an technische und wirtschaftliche Grenzen. Dies liegt zum einen an der Befahrbarkeit von Straßen, die insbesondere in Ortskernen mit historisch-dörflichem Charakter keine großen Busse zulassen, als auch an Relationen, deren Nachfrage zu gering ist, um im klassischen ÖPNV wirtschaftlich abgebildet werden zu können.

Für die Feinerschließung mit Fahrzeugen, deren Größe deutlich unter der eines Standardbusses liegt, kommen grundsätzlich zwei Bedienformen in Frage: Fahrplangebundenen Linienverkehre sowie bedarfsoorientierte On-Demand Verkehre. Der Vorteil fahrplangebundener Angebote liegt in dem gewohnten Zugang, bei dem Fahrgäste zu merkbaren Abfahrzeiten an Haltestellen auf ihre Fahrt warten und einsteigen. Demgegenüber stehen jedoch relativ hohe Betriebskosten, da Fahrten auch bei geringer und ebenso bei gar keiner Nachfrage durchgeführt werden. On-Demand Verkehre, wie sie durch das Pilotprojekt MainzRIDER erprobt wurden, ermöglichen eine deutlich kosteneffizientere Feinerschließung, bei der Fahrten nur aufgrund eines tatsächlichen Bedarfs durchgeführt werden.

Der Betrieb mit kleineren Fahrzeugen kann aufgrund der beschränkten Beförderungskapazität in den meisten Fällen nur eine Ergänzung bestehender Linien sowie ein Angebot zu nachfrageschwachen Uhrzeiten sein. Die morgendliche Nachfragespitze ruft bereits bei den aktuellen Fahrgastzahlen die vollständige Flottenkapazität ab. Ein Ersatz bestehender Linien ist daher nicht oder nur in sehr geringem Maße möglich und die Kosten für eine Feinerschließung können nicht durch Einsparungen auf bestehenden Linien gegenfinanziert werden. Aufgrund der aktuell angespannten Finanzierungslage im ÖPNV können Feinerschließungsmaßnahmen daher derzeit nicht umgesetzt werden. Bei einer zukünftigen Umsetzung, welche für den Gültigkeitszeitraum der 4. Fortschreibung nicht ausgeschlossen werden kann, sind die in der „Schwachstellenanalyse Erschließung“ aufgeführten Gebiete prioritär zu berücksichtigen (siehe Tabelle 39).

## 5.5 Straßenbahnausbau

Die Straßenbahn bietet insbesondere für nachfragestarke und konzentrierte Einzugsgebiete grundsätzliche Vorteile gegenüber Bussen in Bezug auf Beförderungskapazitäten und Fahrkomfort. In Abschnitten mit eigenem Gleiskörper bietet sie zudem erhebliche Fahrzeitvorteile und verkehrt ungestört vom Straßenverkehr.

Entsprechend liegt der Fahrgästezuwachs auf den Straßenbahnlinien in Mainz über der allgemeinen Entwicklung im ÖPNV. Die Erfolgsgeschichte der Mainzelbahn, mit den Fahrgästezuwächsen in den Stadtteilen Bretzenheim, Marienborn und Lerchenberg nach der Inbetriebnahme im Jahr 2016 bestätigt dies. Im nächsten Schritt soll Mainz, wie viele andere Städte in Europa, zu einer modernen Straßenbahnstadt weiterentwickelt werden.

Für die Stadt Mainz und die MVG stellt der weitere Ausbau des Straßenbahnnetzes den wesentlichen Baustein im ÖPNV für die Fortsetzung der Verkehrswende in Mainz dar. Mit konkreten Ausbauvorhaben wird eine deutliche Stärkung des schienengebundenen ÖPNV in der Landeshauptstadt Mainz bezweckt und die Stellung der Straßenbahn als Hauptbestandteil moderner und umweltbewusster Mobilität gestärkt.

Mit dem novellierten Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) des Bundes sind die Fördermöglichkeiten für den Straßenbahnausbau erheblich verbessert worden. Das betrifft die Fördermöglichkeiten, die deutlich mehr Spielraum für stadtverträgliche Planungen eröffnen und vor allem die Höhe der Fördermittel.

Bereits im Jahr 2003 hat sich der Stadtrat für den langfristigen Erhalt der Straßenbahn ausgesprochen. Im Jahr 2010 hat er beschlossen, den Hauptbahnhof West bis Lerchenberg durch die im Jahr 2013 planfestgestellte und im Jahr 2017 in Betrieb gegangene Mainzelbahn zu erschließen.

Im Jahr 2020 hat der Stadtrat mit Blick auf die angestrebte Verkehrswende den wegweisenden Beschluss „Das Straßenbahnnetz weiter ausbauen“ gefasst und so die Bedeutung der Straßenbahn für das künftige ÖPNV-System der Landeshauptstadt Mainz herausgehoben. Damit wurde zum einen das grundlegende Bekenntnis zum Erhalt und Ausbau des Verkehrssystems Straßenbahn ausgedrückt als auch die Planung konkreter Ausbauvorhaben in die Wege geleitet.

Die Stadt Mainz und die MVG planen derzeit die Erweiterung des Straßenbahnnetzes in drei Bereichen:

Verbindungsspange Alichenplatz bis Münsterplatz über die Binger Straße zur Entlastung des Hauptbahnhofs:

Der kurze Abschnitt Binger Straße wird für den Mainzer ÖPNV eine erhebliche Verbesserung durch eine Entlastung des Bahnhofsvorplatzes bewirken, der heute in der Morgenspitze mit drei Fahrzeugabfahrten in der Minute seine Kapazitätsgrenze erreicht hat. Gleichzeitig verkürzt sich, bei Aufrechterhaltung der Umsteigeverbindungen, für viele Fahrgäste die Fahrtzeit in die Innenstadt und so auch die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV.

Für dieses Vorhaben fand von Mitte 2021 bis April 2022 eine umfassende Anwohner:innenbeteiligung statt. Im August 2022 fand der Abschluss der Vorplanung und der Beginn der Entwurfsplanung statt. Auf das im März 2023 gestartete Planfeststellungsverfahren folgte am 30.04.2024 der Planfeststellungsbeschluss. Der Bau startete im Jahr 2024; die Inbetriebnahme ist für 2026 vorgesehen.

Ausbau eines Innenstadtrings über die Haltestelle Höfchen mit Erschließung der Mainzer Alt- und Neustadt:

Der Innenstadtring bietet sich als Maßnahme an, weil in der Mainzer Neustadt das Potenzial für die Nutzung des ÖPNV besonders hoch ist und eine Verstärkung der Kapazität durch ein schienengebundenes System an dieser Stelle eine deutliche Steigerung der Nachfrage zur Folge hat.

Das Beteiligungsverfahren zum Vorhaben ist im Frühjahr 2022 gestartet. Im Rahmen der Beteiligung haben betroffene Interessengruppen, darunter Anwohnende, Eigentümer:innen, Gewerbetreibende und Vertreter:innen der Politik, die Möglichkeit, über die Gestaltung der neuen Straßenbahnstrecke in der Innenstadt zu informieren und mitzudiskutieren. Die Bürgerbeteiligung umfasst verschiedene Formate – digital und in Präsenz.

Aktuell befindet sich das Vorhaben in der Vorplanung. „Der Mainzer Stadtrat hat am 09.04.2025 die Vorzugsvariante für den Ausbau der Straßenbahn in der Innenstadt offiziell beschlossen. Er folgt mit seiner Entscheidung der gemeinsamen Empfehlung der Bürger:innen, der Stadtverwaltung und MVG zum künftigen Verlauf der Straßenbahnstrecke durch die Innenstadt: Ludwigstraße – Flachsmarktstraße – Große Bleiche – Rheinallee – Goethe- und Nahestraße – Zollhafen.“

Anbindung des neuen Heiligkreuz-Viertels sowie von Weisenau, Hechtsheim-Ost und Teilen der Oberstadt:

Die Anbindung des Heiligkreuzviertels als neues, verdichtetes Quartier erfordert eine attraktive und leistungsfähige ÖPNV-Erschließung damit der ÖPNV für die Bewohner:innen des als auto-arm geplanten Quartiers langfristig den erforderlichen Stellenwert erhält.

Das Beteiligungsverfahren zum Vorhaben ist im Frühjahr 2023 gestartet. Im Rahmen des Beteiligungsprozesses haben betroffene Interessengruppen, darunter Anwohnende, Eigentümer:innen, Gewerbetreibende und Vertreter:innen der Politik, die Möglichkeit, über die Gestaltung der neuen Straßenbahnstrecke zu informieren und mitzudiskutieren. Die Bürgerbeteiligung umfasst verschiedene Formate – digital und in Präsenz.

Aktuell befindet sich das Vorhaben in der Vorplanung.

## 5.6 Potenziale der Inter- bzw. Multimodalität

Intermodalität bezeichnet die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel innerhalb einer einzigen Wegstrecke, wobei ein nahtloser Übergang zwischen den einzelnen Transportmitteln angestrebt wird. Die Multimodalität hingegen beschreibt die Möglichkeit, unterschiedliche Verkehrsmittel für separate Wege verwenden zu können.

Die Förderung der Intermodalität ist von zentraler Bedeutung für die Entwicklung eines nachhaltigen Verkehrssystems. Durch die Kombination umweltfreundlicher Verkehrsmittel wie Bus, Straßenbahn, Fahrrad und Carsharing können nahtlose Wegeketten geschaffen werden, die den Verzicht auf den privaten Pkw erleichtern. Dies führt zu einer Reduzierung von Emissionen und einer

Entlastung des städtischen Raums. Zudem wird die Attraktivität des Umweltverbundes gesteigert, was wiederum mehr Nutzer:innen anzieht und somit einen wesentlichen Beitrag zur Verkehrswende leistet.

Die Stadt Mainz hat bereits Schritte unternommen, um die Intermodalität zu fördern. Beispielsweise ermöglicht eine Kooperation zwischen der *Parken in Mainz GmbH (PMG)* und der MVG, dass ein PMG-Parkschein gleichzeitig als Fahrschein für Busse und Straßenbahnen auf Mainzer Seite bis zum Rhein gilt – und das für 24 Stunden. Allerdings stehen Park-and-Ride-Angebote derzeit nicht zur Verfügung, und Mobilitätsstationen befinden sich noch in der Anfangsphase der Umsetzung.

Um die nachhaltige Mobilität weiter auszubauen und mehr Menschen zum Verzicht auf den eigenen Pkw zu bewegen, ist es entscheidend, den Umwelt- bzw. Mobilitätsverbund in Mainz zu stärken. Dies umfasst den Ausbau von Bus- und Straßenbahnennetzen, die Förderung des Rad- und Fußverkehrs sowie die Integration von Carsharing-Angeboten. Durch die Verknüpfung dieser umweltverträglichen Verkehrsmittel können nahtlose Wegeketten entstehen, die die Nutzung und Kombination verschiedener Verkehrsmittel innerhalb eines Weges (Intermodalität) erhöhen. Dies bietet die Chance, mehr Nutzer:innen für den Umweltverbund zu gewinnen, die Anzahl privater motorisierter Fahrzeuge zu reduzieren und somit Emissionen zu senken. Zudem wird Fläche im Straßenraum eingespart, was Platz für umweltfreundlichere Mobilitätsformen schafft.

Die Förderung des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes trägt somit wesentlich zu den übergeordneten Zielen der Stadtentwicklung und des Umweltschutzes bei (siehe Kapitel 1.2) und unterstützt die angestrebte Verkehrswende. Aus diesem Grund berücksichtigt die Stadt Mainz bereits bei Planungen, wie dem Bau von Haltestellen oder dem Straßenneubau, frühzeitig die Belange des gesamten Umweltverbundes. Zukünftig wird die Verkehrsverwaltung zudem verstärkt auf Digitalisierung sowie die Erprobung und den Einsatz technischer Innovationen im Mobilitätsbereich setzen.

Im Folgenden werden die Belange der einzelnen Teile des Umwelt- bzw. Mobilitätsverbundes und deren Verknüpfung zum ÖPNV sowie alternative Bedienungsformen beschrieben.

### 5.6.1 Verknüpfung zum Fußverkehr

Fußwege spielen eine entscheidende Rolle für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV), insbesondere in Bezug auf die Erreichbarkeit der Haltestellen. Um die Attraktivität und Sicherheit für Fahrgäste zu gewährleisten, sind folgende Aspekte von zentraler Bedeutung:

#### Barrierefreiheit und Sicherheit

Die Zuwegungen zu Haltestellen müssen durchgängig barrierefrei gestaltet sein, insbesondere bei bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen. Dies umfasst stufenlose Wege, ausreichende Beleuchtung und taktile Leitsysteme für sehbehinderte Menschen. Zusätzliche Maßnahmen wie abgesenkte Bordsteine und rutschfeste Materialien tragen zur Sicherheit bei.

### Gesicherte Querungsmöglichkeiten

An Haltestellen mit Umstiegsfunktionen sind gesicherte Querungsmöglichkeiten wichtig, um ein gefahrloses Wechseln zwischen Verkehrsmitteln zu ermöglichen. Hierzu gehören Fußgänger:innenüberwege, die mit Signalanlagen ausgestattet sind, sowie Zebrastreifen und Mittelinseln bei breiten Straßen. Die beschriebenen Maßnahmen gewährleisten auch für mobilitätseingeschränkte Menschen sowie Eltern mit Kinderwagen eine sichere Fortbewegung.

### Aufenthaltsqualität an Haltestellen

Die Aufenthaltsqualität an und um Haltestellen herum beeinflusst ebenfalls maßgeblich die Verknüpfung mit dem Fußverkehr. Dazu zählen ausreichende Sitzmöglichkeiten, Witterungsschutz, gut lesbare Fahrgästeinformationen und eine klare Beschilderung.

### Ergebnisse der Bestandsaufnahme

Die umfassende Bestandsaufnahme der Haltestellen (siehe Kapitel 5.1.1) umfasste auch die Bewertung der Zuwegungen in Bezug auf Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit. Die daraus abgeleitete Prioritätenliste (siehe Kapitel 5.1.2) wird kontinuierlich umgesetzt, um die Verknüpfung von Fußverkehr und ÖPNV nachhaltig zu verbessern.

Mit diesen Maßnahmen trägt die Stadt Mainz aktiv zur Förderung des Umweltverbunds bei und setzt wichtige Impulse für eine fußgänger:innenfreundliche Verkehrsinfrastruktur.

## 5.6.2 Verknüpfung zum Radverkehr

### 5.6.2.1 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 „meinRad“ trägt aktuell die MVG zur Vernetzung der Mobilitätsdienstleistungen ÖPNV und Rad selbst erfolgreich dazu bei. Seit 2023 werden monatlich starke Zuwachsraten bei den Ausleihen registriert. Im Jahr wurden rund 180.000 Ausleihen durchgeführt. Die häufigsten Ausleihen werden in den Monaten Mai bis September vorgenommen. Für das Jahr 2025 sieht die Prognose eine nochmals deutlich gesteigerte Zahl von über 250.000 Ausleihen vor. Darüber hinaus profitieren ÖPNV-Nutzer:innen von Preisvergünstigungen. Mit etwa 180 Stationen und 1.400 Fahrrädern besteht bereits heute ein dichtes Netz, welches nicht nur verkehrsmittelübergreifende Wegeketten und eine verbesserte Erschließung in der Fläche ermöglicht, sondern neue Kund:innengruppen für den ÖPNV erschließt. Neben Standardrädern werden auch Pedelecs und E-Lastenräder angeboten.

Die Fortentwicklung des Fahrradvermietsystems soll auch im Zeitraum dieses Nahverkehrsplans weiter vorangetrieben werden.

Eine weitere „tarifliche Integration“ des Radverkehrs in das ÖPNV-System besteht bei der Mitnahme von Fahrrädern in Verkehrsmitteln des städtischen Verkehrs und im Verbundgebiet. In

allen Bussen und Straßenbahnen der MVG und ESWE-Verkehr können Fahrgäste ihr Fahrrad kostenlos mitnehmen. Im Tarifgebiet des Rhein-Main-Verkehrsverbunds (RMV) ist die Fahrradmitnahme zu jeder Zeit kostenlos; im Tarifgebiet des Rhein-Nahe-Verkehrsverbunds (RNN) ist von Montag–Freitag bis 9 Uhr eine Fahrkarte zum Kinderpreis zu lösen. Trotz der kostengünstigen bzw. kostenfreien Mitnahme von Fahrrädern ist zu beachten, dass die Mitnahme ausschließlich bei vorhandenen Kapazitäten ermöglicht wird.

### 5.6.2.2 Räumliche Integration des Radverkehrs

Neben der „tariflichen Integration“ steht die „räumliche Integration“ des Radverkehrs in das ÖPNV-System. Damit der reibungslose Umstieg zwischen Fahrrad und ÖPNV gewährleistet ist, wird auch künftig das sichere und komfortable Abstellen an Endpunkten von hochfrequentierten Straßenbahn- bzw. Buslinien („Bike and Ride“/„B+R“) angestrebt, welches zur Überbrückung der „letzten Meile“ dient. Durch die Eröffnung des Fahrradparkhauses am Westzugang des Mainzer Hauptbahnhofs (fahrRad.Parkhaus) und der Erweiterung der Abstellanlage in der Bonifatiusstraße (+ ca. 500 Fahrradparkplätze) stehen insgesamt rund 1.600 Abstellanlagen im Bereich des Mainzer Hauptbahnhofs zur Verfügung. Zudem wurden in der gesamten Innenstadt Fahrradabstellanlagen in Form von Metallbügeln installiert.

Eine weitere Möglichkeit das Fahrrad abzustellen, bietet der Fahrradpavillon, eine Garage für Fahrräder. Der Pavillon bietet Platz für 12 Fahrräder auf einer Grundfläche von weniger als 4 m<sup>2</sup>. Die Räder sind darin vor Diebstahl, Vandalismus und Witterung geschützt. Für einen Preis von 10 € im Monat können Nutzer:innen einen eigenen Transponder für den Zugang zum Pavillon erhalten.

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-Kund:innen, die auf ihren Wegen Busse und Straßenbahnen mit dem privaten 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 5.1.1) auch folgende Aspekte erhoben, welche bei der Umsetzung der Haltestellen-Prioritätenliste im Rahmen der (endgültigen) Überprüfung zur planerischen Machbarkeit mitberücksichtigt werden (siehe Kapitel 5.1.2):

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

Das auch nach dieser Fortschreibung kontinuierlich weiterverfolgte Ziel eines vollständigen barrierefreien Ausbaus des Mainzer ÖPNV, insbesondere die stufenfreie Erreichbarkeit der Haltestelle bzw. der Fahrzeuge sowie das Vorhandensein funktionstüchtiger Aufzüge, kommt demnach auch Nutzer:innen des Radverkehrs zugute.

### 5.6.2.3 Weiterentwicklung meinRad

Das Bikesharing-System meinRad wird als integraler Bestandteil des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) weiterentwickelt, um nachhaltige und effiziente Mobilitätslösungen zu fördern. Ein zentraler Fokus liegt auf dem Ausbau des Stationsnetzes um weitere Stationen, um die Abdeckung und Verfügbarkeit erheblich zu verbessern. Nachfrageorientiert werden weitere Pedelecs und E-Lastenräder in das System integriert, um die Flexibilität und Nutzbarkeit weiter zu erhöhen. E-Lastenräder tragen als Pkw-Ersatz maßgeblich zur Stärkung des Umweltverbunds dar, da Menschen sich dann mit den Umweltverbund-Angeboten auch ohne eigenen Pkw auskommen. Das E-Lastenrad stellt eine noch flexiblere und günstigere Lösung als ein Carsharing-Auto dar.

Die Erhöhung der Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit des Systems steht im Vordergrund, um den Nutzern eine reibungslose und verlässliche Mobilitätslösung zu bieten. Ein effizienter und wirtschaftlicher Betrieb wird durch die Anpassung von Flotte, Stationsnetz und Kunden-App an das Nachfrageverhalten sichergestellt.

Besonderer Wert wird auf die intermodale Verknüpfung und die Integration in bestehende Mobilitäts-Apps gelegt, um eine nahtlose Nutzung verschiedener Verkehrsmittel zu ermöglichen. Durch diese Maßnahmen entsteht ein attraktives und umweltfreundliches Mobilitätsangebot, das den Bedürfnissen der Bürgerinnen und Bürger gerecht wird und gleichzeitig einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

### 5.6.2.4 Reisekette Bus – meinRad

Durch die nahtlose Verknüpfung von meinRad mit Bus- und Straßenbahnenlinien werden Reiseketten effizient und umweltfreundlich gestaltet. Fahrgäste können ihre Wege flexibel planen und die letzte Meile bequem mit einem Leihfahrrad zurücklegen. Dies fördert die Nutzung des ÖPNV und trägt zur Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs bei.

Um die Integration zu optimieren, werden an zentralen Knotenpunkten wie Bahnhöfen, Haltestellen und Mobilitätsstationen meinRad-Stationen eingerichtet. Diese ermöglichen einen schnellen und unkomplizierten Wechsel zwischen den Verkehrsmitteln. Zukünftig wird das System durch zahlreiche zusätzliche Stationen weiter ausgebaut, um die Abdeckung und Verfügbarkeit von meinRad erheblich zu verbessern und den Zugang zu den Fahrrädern noch einfacher zu gestalten.

Bereits jetzt sind Pedelecs und Lastenräder in das System integriert, was die Flexibilität und Nutzbarkeit weiter erhöht. Künftige Erweiterungen machen das Angebot noch vielfältiger und passen es den unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnissen der Bürger:innen noch besser an. Durch die Kombination von meinRad und dem klassischen ÖPNV entsteht ein attraktives Mobilitätsangebot, das dem Bedarf der Bürger:innen gerecht wird und gleichzeitig einen Beitrag zum Klimaschutz leistet.

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

„P+R“-Anlagen stellen ein weithin anerkanntes Instrument dar, um Pendler:innenwege 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 schienengebundenes) ÖPNV-Angebot.

Innerhalb der Stadt Mainz betreibt die *Parken in Mainz GmbH* derzeit in 28 Parkhäusern rund 10.000 Stellplätze, darunter auch das Parkhaus CityPort am Mainzer Hauptbahnhof. Aufgrund der Kooperation mit der MVG gilt das PMG-Parkticket für einen Zeitraum von 24 Stunden auch als Fahrschein in den Bussen und Straßenbahnen auf Mainzer Seite bis zum Rhein.

Zudem gibt es eine kostenlose P+R-Anlage „Am Mühl Dreieck“ in Mainz-Hechtsheim. Von dort aus kann mit den Straßenbahnlinien 50 und 53 in die Mainzer Innenstadt gefahren werden..

### 5.6.4 Weiterführende Mobilitätsangebote

#### 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 PkwPkw-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 sollte dabei immer als Ergänzung zum ÖPNV gedacht werden, eine „Kannibalisierung des ÖPNV“ ist zu vermeiden.

#### On-Demand-Verkehr

Die Digitalisierung ermöglicht zunehmend, dass öffentliche Verkehrsangebote, die 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 Kund:innenbedürfnissen ausgerichtet.
- Regionen in städtischen Randlagen und im ländlichen Raum können wirtschaftlich vertretbar erschlossen werden.

- Transportmöglichkeiten zu Tagesrandzeiten können 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 Kund:innenzufriedenheit 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.

Insbesondere in Bereichen mit bestehenden Erschließungslücken oder in locker besiedelten Gebieten mit entsprechend ausgedünntem Busangebot können On-Demand-Verkehre eine sinnvolle Ergänzung zum konventionellen Busverkehr darstellen.

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.

Der MainzRIDER, ein On-Demand-Verkehrsangebot der MVG, wurde zum 31. Juli 2024 eingestellt. Trotz einer durchschnittlichen Nutzung von bis zu 3.500 Fahrten pro Monat verursachte der Betrieb der zehn elektrisch angetriebenen Kleinbusse erhebliche finanzielle Defizite. Nach dem Auslaufen der Bundesförderung mussten die Kosten vollständig von der MVG getragen werden, wobei jede Fahrt durchschnittlich mit über 20 Euro bezuschusst werden musste. Zudem wären für das Jahr 2025 hohe Investitionen in neue Fahrzeuge erforderlich gewesen.

Die Wiedereinführung eines On-Demand-Verkehrs in Mainz könnte unter bestimmten Rahmenbedingungen realisiert werden:

- **Finanzielle Unterstützung:** Eine erneute Bundesförderung oder alternative Finanzierungsquellen könnten die wirtschaftliche Tragfähigkeit eines solchen Angebots sichern.
- **Kosteneffizienz:** Der Einsatz autonomer Fahrzeuge könnte langfristig die Betriebskosten senken und somit die Wirtschaftlichkeit verbessern.
- **Regionale Kooperationen:** Zusammenarbeit mit benachbarten Kommunen und Verkehrsverbünden könnte Synergien schaffen und die Attraktivität des Angebots steigern.
- **Technologische Innovationen:** Die Integration neuer Technologien, wie KI-basierter Systeme zur Routenoptimierung, könnte die Effizienz und Nutzer:innenfreundlichkeit erhöhen.

Ein erfolgreiches Beispiel für die Umsetzung ist das Projekt „KIRA“ im Rhein-Main-Verkehrsverbund, bei dem autonome On-Demand-Shuttles im Regelbetrieb eingesetzt werden.

Durch die Berücksichtigung dieser Faktoren könnte ein zukunftsfähiges und nachhaltiges On-Demand-Verkehrsangebot in Mainz realisiert werden.

## 5.6.5 Mobilitätsstationen

Mobilitätsstationen sind ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Mobilität in Städten, um Verkehrsmittel miteinander zu verknüpfen, wodurch die Mobilität effizienter und klimaneutraler gestaltet wird. Bei der Planung von Mobilitätsstationen sind folgende Anforderungen zu beachten, um einen öffentlichen Raum für Alle zu schaffen. Zur Vermeidung von Angsträumen und der Erhöhung der Attraktivität einer Mobilitätsstation, sind sowohl die Einsehbarkeit als auch die Beleuchtung ein wichtiger Bestandteil. Die Sichtbarkeit einer Mobilitätsstation wird zum einen durch ein einheitliches Design erhöht, zum anderen unterstützen Informationsstelen und Wegweiser bei der Verknüpfung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln. Außerdem soll sichergestellt sein, dass jede Mobilitätsstation barrierefrei ausgebaut ist.

Mittels einer Standortanalyse wurden in Mainz 45 potenzielle Standorte hinsichtlich der bereits vorhandenen Mobilitätsangebote und Ausstattungsmerkmale für Mobilitätsstationen untersucht. Folgende Mobilitätsangebote wurden dabei im Bestand betrachtet: MVG-Linien, sonstige ÖV-Linien, SPNV vorhanden, meinRad-Stellplätze, meinLastenrad-Stellplätze, Carsharing-Stellplätze, E-Ladepunkte, E-Tretroller Abstellzone, öffentliche Radabstellplätze und Fahrradboxen, sonstige Mobilitätsangebote.

Die Mobilitätsstationen in der Stadt Mainz sollen gemäß ihrem Umfang der vorhandenen Angebote in die Kategorien „Mobilitätspunkt“, „Mobilitätsstation“ und „Mobilitätshub“ unterteilt werden. In der Kategorie „Punkt“ sind Standorte enthalten, die weder über einen ÖPNV- noch einen SPNV-Zugang verfügen. Dafür müssen mindestens zwei Mobilitätsangebote vor Ort sein. Standorte der Kategorie „Station“ verfügen über einen ÖPNV-Zugang und zwei weitere Mobilitätsangebote. In der Kategorie „Hub“ müssen mindestens zwei Mobilitätsangebote zusätzlich zum SPNV oder einer Straßenbahnbindung verknüpft sein. Die Verteilung der Standorte soll sich über alle Stadtteile in Mainz erstrecken, um eine flächendeckende Anknüpfung der Stadtteile untereinander sicherzustellen. Zusätzliche Ausstattungsmerkmale (Bsp. Paketstation, Einzelhandel, Akkuladeschrank, Fahrradreparaturstation) sind wünschenswert zur Erhöhung der Attraktivität der Mobilitätsstationen.

Folgenden Standorte sind nach einer ersten Analyse aufgrund der bestehenden Infrastruktur als Mobilitätsstationen geeignet:

Stadtteil	Ort	Stationstyp
Altstadt	Albinistraße 19	Punkt
	Brückenplatz	Station
	Dagobertstraße/Neutorstraße	Punkt
	Fischtorplatz	Station
	Flachsmarkt	Punkt
	Große Langgasse	Punkt
	Heugasse	Punkt
	Höfchen	Station
	Holzhofstraße	Station

	Holzstraße/Hopfengarten	Station
	Römisches Theater	Hub
	Zitadelle	Punkt
	Münsterplatz	Station
Bretzenheim	Bahnstraße	Station
	Biotech Life Science Hub Mainz (mehrere Standorte)	Punkt
	Wilhelm-Quetsch-Str.	Station
	Ludwig-Nauth-Straße	Station
	Uni-Haupteingang	Station
Drais	Marc-Chagall-Straße 45	Punkt
Ebersheim	Ebersheim - Ortsverwaltung	Punkt
Finthen	Bürgerhaus Finthen	Station
	Poststraße	Station
	Römerquelle	Station
Gonsenheim	Am Sportfeld	Station
	An der Krimm	Station
	Josef-Ludwig-Platz, Gonsenheim	Station
	Juxplatz	Station
Hartenberg-Münchfeld	Bruchweg	Station
	Münchfeld	Station
Hechtsheim	Am Schinnergraben	Station
	Bürgerhaus Hechtsheim	Station
	Dornsheimer Weg	Station
	Frankenhöhe	Station
	Gewerbegebiet Hechtsheim (mehrere Standorte)	Punkt
	Mühldreieck	Hub
Laubenheim	Laubenheim Bahnhof	Hub
Lerchenberg	Hindemithstraße	Station
	Medienberg LE3 (mehrere Standorte)	Punkt
Marienborn	Marienborn Bahnhof	Hub
Mombach	Mombach Bahnhof/Ortsmitte	Hub
	Schwimmbad Mombach	Station
Neustadt	Bismarckplatz	Station
	Feldbergstraße	Punkt
	Gartenfeldplatz	Punkt
	Goetheplatz	Station

	Goethestraße	Station
	Hbf Bahngelände	Hub
	Hbf Bahnhofvorplatz	Hub
	Hbf West	Hub
	Kaisertor	Station
	Lessingstraße/Boppstraße	Station
	Mainzer-Stadtwerke	Station
	Synagogenplatz	Station
	117er-Ehrenhof	Punkt
	Josefsstraße/Wallaustraße	Punkt
	Kreyßigstraße	Punkt
Oberstadt	Hechtsheimer Straße	Station
	HKV-Quartier	Punkt
	Volkspark	Station
	Kästrich	Punkt
Weisenau	Am Großberg/Bauhaus	Punkt

Tabelle 36: Prüfliste Mobilitätsstationen

## 5.7 Autonomes Fahren im ÖPNV

Die absehbare Entwicklung des autonomen Fahrens birgt eine Vielzahl potenzieller Verbesserungen in Mobilität und Verkehr. Hierzu zählen insbesondere die Erhöhung der Verkehrssicherheit, Effizienzsteigerung, verbesserter Zugang und Teilhabe, Umweltverträglichkeit, wirtschaftliche Vorteile sowie Komfort und Zeitersparnis. Dem gegenüber stehen jedoch auch Risiken und Herausforderungen, die sich aus der neuen Technologie ergeben. Abgesehen von technischen und ethischen Fragestellungen stellt sich im Rahmen des Nahverkehrsplans vor allem die Frage, wie künftige autonome Verkehrsmittel sinnvoll in den ÖPNV integriert werden können und wie eine Verdrängung klassischer ÖPNV-Angebote vermieden werden kann.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Nahverkehrsplans hat das autonome Fahren noch nicht den technologischen Reifegrad erreicht, der für einen flächendeckenden Einsatz erforderlich ist. Eine Abschätzung der Effekte, die sich aus einer breiten Verfügbarkeit autonomer Verkehrsangebote ergeben, beinhaltet daher eine gewisse Unschärfe.

Ein zentrales Risiko ist das mögliche Aufkommen privater Anbieter, die Fahrten mit autonomen Kleinfahrzeugen zu sehr günstigen Preisen anbieten und die Nachfrage aus dem klassischen ÖPNV mit Massenverkehrsmitteln abwerben. Die unmittelbare Folge wäre ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch die hohe Anzahl kleiner Fahrzeuge bei gleichbleibender Beförderungsleistung. Mittelbar könnte dies zu einer Reduzierung des ÖPNV-Angebots sowie höheren Kosten für die verbleibenden Nutzer:innen führen.

Um diese und vergleichbare Risiken zu minimieren, ist es wichtig, eine sorgfältige Planung und Integration autonomer Fahrzeuge in den ÖPNV vorzunehmen. Dies könnte u.a. durch multi- und intermodale Verkehrskonzepte, die sowohl autonome als auch traditionelle Verkehrsmittel umfassen, erreicht werden. Ein Fokus sollte dabei auch auf der Erschließung von Gebieten liegen, die mit großen ÖPNV-Fahrzeugen nicht befahrbar sind, sowie auf Relationen, die im klassischen ÖPNV nicht wirtschaftlich abgebildet werden können (Siehe auch Kapitel 5.4). Im Weiteren ist auf mögliche Anbieter regulatorisch (z.B. durch Konzessionsvorgaben) so einzuwirken, dass aus dem autonomen Fahren eine sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV entstehen kann und kein Verdrängungswettkampf zum ÖPNV geschaffen wird.

Die Verwaltung der Stadt Mainz sowie die MVG verfolgen die Entwicklungen im Bereich des autonomen Fahrens intensiv. Dabei wird regelmäßig überprüft, ob marktreife Produkte verfügbar sind und ob diese Produkte wirtschaftlich tragfähig in das Verkehrsunternehmen integriert werden können oder ob eine Integration über Kooperationen realisierbar ist.

## 6 Finanzierung

Es liegt ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag gem. Art. 5 Abs. 1 VO 1370/2007 vor (siehe dazu auch Kapitel 1.1.2 Organisation des ÖPNV in Mainz). Dieser ist seit dem 07.07.2021 rechtswirksam und seit dem 01.01.2022 erbringt die MVG die Verkehrsleistung im Stadtgebiet Mainz bzw. in deren Zuständigkeitsbereich.

Die MVG erhält vonseiten der Stadt Mainz als Aufgabenträger keine Ausgleichzahlungen. Das jährliche Verkehrsdefizit wird über den steuerlichen Querverbund zwischen der MVG und der MSW finanziert. Die Mainzer Stadtwerke AG ist zu 97,22 % an der MVG beteiligt und die ZBM mbH hält die restlichen 2,78 % der MVG

Darüber hinaus erhält die MVG:

- Erstattungen von Fahrgeldausfällen nach § 145 Abs. 2 SGB IX
- 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 Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH (RNN) Ausgleichszahlungen für Durchtarifierungs- und Harmonisierungsverluste vom Bund, den Ländern Rheinland-Pfalz und Hessen sowie den betroffenen Gebietskörperschaften.

Mit der Novellierung des rheinland-pfälzischen NVG Anfang 2021 wurde gesetzlich verankert, dass die Finanzierung des ÖPNV „eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger und des Landes...“ ist (§ 16 (2) NVG RLP). Dies betrifft auch ÖDAs im öffentlichen Personennahverkehr. Der LNPV (§ 11 NVG RLP) soll das zentrale Steuerungsinstrument für die landesweiten planerischen Aktivitäten im ÖPNV sein. Er wird in Zusammenarbeit von Land (MKUEM) und Zweckverbänden und unter Beteiligung des für die Finanzierungsangelegenheiten zuständigen Ministeriums erarbeitet.

Die Stadt Mainz erhofft sich mit der Aufstellung des LNPV eine dauerhafte, institutionelle Förderung, mit welcher dem ÖPNV in Mainz eine deutliche Angebotserweiterung und Attraktivitätssteigerung ermöglicht und die Ziele der Verkehrswende endlich erreichen werden könnten.

Das Land Rheinland-Pfalz sieht im Rahmen des Landesnahverkehrsplans vor, die Finanzierung im ÖPNV neu zu regeln und bekennt sich dabei zur vollständigen Finanzierung der Taktfahrten auf den regionalen Buslinien (im Falle von Mainz Linien 630 und 660). Zudem wird das Land Rheinland-Pfalz erstmalig auch die lokalen Verkehre mitfinanzieren. Hierbei ist vorgesehen, dass jährlich Finanzmittel ausgeschüttet werden, die sich an den bestehenden ÖPNV-Angeboten im jeweiligen Gebiet, der Einwohnerzahl und der Fläche orientieren werden.

Die Beschlussfassung des Landesnahverkehrsplans ist noch für das Jahr 2025 in den Verbandsversammlungen der Zweckverbände SPNV Rheinland-Pfalz Nord und ÖPNV Süd vorgesehen. Anschließend soll dieser als Rechtsordnung erlassen werden.

## 7 Schwerpunktthema Neue ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten

Die Verkehrunternehmen in Deutschland haben einen kontinuierlichen Rückgang in der Kostendeckung zu verzeichnen. Zu den Ursachen dieser Entwicklung gehören neben Angebotsausweiterungen mit dem Ziel der Attraktivierung des ÖPNV-Angebots vor dem Hintergrund des Klimawandels auch Mehrkosten durch die Anforderungen alternativer Antriebstechnologien und Digitalisierung, steigende Personalkosten sowie seitens der Politik initiierte Tarifmaßnahmen, die zu Einnahmerückgängen führen (Stichwort Deutschlandticket).

Dadurch geraten klassische Finanzierungsinstrumente wie die Nutzer:innenfinanzierung und Mittel der öffentlichen Hand zur Finanzierung bestellter Verkehrsleistungen, wozu auch der steuerliche Querverbund zwischen kommunalen Versorgungsunternehmen gehört, an ihre Grenzen.

Dennoch kann die Reaktion nicht in einer Angebotsreduzierung liegen. Dies würde dem klimapolitischen Ziel der Stärkung des ÖPNV-Anteils am Gesamtverkehrsaufkommen deutlich zuwiderlaufen. Vielmehr ist ein massiver Ausbau des ÖPNV-Angebots erforderlich, um das verkehrspolitische Ziel der Bundesländer, die Fahrgästezahlen im ÖPNV bis zum Jahr 2030 zu verdoppeln, zu erreichen.

Häufig werden die unterschiedlichen Finanzierungsmöglichkeiten des ÖPNV in einem 3-Säulen-Modell beschrieben:

- Die erste Säule bildet die **Nutzungsfinanzierung** durch Fahrgelderlöse. Hierbei zahlen die Fahrgäste durch den Kauf von Tickets oder Abonnements direkt für die Nutzung des ÖPNV. Diese Einnahmen stellen eine wesentliche Einnahmequelle für Verkehrunternehmen dar. Der Anteil dieser Säule variiert je nach Region, Ticketpreisen und der Nutzung des ÖPNV.
- Die zweite Säule umfasst **Mittel der öffentlichen Hand** (Bund, Länder und Kommunen) in Form von Zuschüssen und Fördermitteln. Sie dienen der Deckung von Betriebskostendefiziten sowie dem Ausbau der Infrastruktur und der Förderung einer nachhaltigen Mobilität. Beispiele sind Regionalisierungsmittel, Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz oder kommunale Beiträge. Hierzu gehört auch der steuerliche Querverbund zum Ergebnisausgleich zwischen den Sparten kommunaler Unternehmen.
- Die dritte Säule wird durch die **Nutznießenden- bzw. Dritt nutzendenfinanzierung** gebildet. Diese richtet sich an Dritte, die indirekt von einem funktionierenden ÖPNV profitieren. Ziel der Nutznießenden- bzw. Dritt nutzendenfinanzierung ist es, die Finanzierung auf mehr Schultern zu verteilen und diejenigen einzubeziehen, die vom ÖPNV profitieren, ohne ihn direkt zu nutzen.

In der Theorie diskutierte Modelle der **Nutznießenden- bzw. Dritt nutzendenfinanzierung** werden im Folgenden beschrieben und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit für die Stadt Mainz eingeordnet.

Finanzierungsmodell	Konzept	Umsetzbarkeit
<b>Stellplatzablöse</b>	Geldbetrag von Bauherr:innen für Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ggf. für konsumtive ÖPNV-Finanzierung Anpassung LBauO erforderlich → § 47 (5) LBauO benennt aktuell die Nutzung der Stellplatzablöse nur für investive Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV</li> <li>• Anpassung der Satzung der Stadt Mainz über die Ablösung von Stellplatzverpflichtungen erforderlich → Verwendungsspektrum zu erweitern (bisher: öffentliche Parkeinrichtungen, P+R-Anlagen, Parkleitsysteme sowie „Maßnahmen zur Herstellung und Verbesserung der Verbindungen zwischen Parkeinrichtungen und Haltestellen des öffentlichen Personennahverkehrs“)</li> </ul>
<b>Intensivierung Parkraumbewirtschaftung</b>	verstärkte Nutzung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des ÖPNV und zugleich auf die Verkehrsverlagerung abzielende Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Anpassung der Gebührenordnung der Stadt Mainz erforderlich: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhöhung der Gebühren für Parken auf öffentlichen Wegen</li> <li>• Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise (zum 01.07.25 bereits von 30 EUR/Jahr auf Jahresgrundbetrag i.H.v. 31,20 EUR x Länge Fahrzeug x Breite Fahrzeug mit einer Mindestgebühr 130,00 EUR/Jahr erhöht)</li> </ul> </li> </ul>
<b>Tourismus- bzw. Gästebeitrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Variante 1: regelmäßiger Beitrag aller selbständig tätigen Personen und alle Unternehmen, denen aufgrund des Tourismus besondere wirtschaftliche Vorteile geboten werden</li> <li>• Variante 2: übernachtungsabhängiger Beitrag aller Personen, die in der Gemeinde Unterkunft nehmen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• kann gemäß § 12 (1) KAG RLP von Gemeinden für „touristischen Zwecken dienenden Einrichtungen“ erhoben werden → Initiative bei der Stadt Mainz</li> <li>• ggf. rechtliche Beurteilung notwendig, inwiefern der ÖPNV als „touristischen Zwecken dienende Einrichtung“ gewertet kann</li> </ul>
<b>Straßenbenutzungsgebühr (z. B. City-Maut)</b>	Ordnungspolitische Maßnahme zur Steuerung des fließenden Verkehrs analog zur Parkraumbewirtschaftung für den ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzgebung auf Bundes- oder Landesebene erforderlich <ul style="list-style-type: none"> <li>• Landesgesetz, im Fall einer Gebühr oder Sonderabgabe</li> <li>• Bundesgesetz, im Fall einer Steuer</li> </ul> </li> </ul>
<b>Arbeitgeber- bzw. Einzelhandelsabgabe</b>	Beteiligung von Arbeitgebern bzw. des Einzelhandels als Nutznießenden an den Kosten für die Bereitstellung des ÖPNV als Mobilitätsoption der Arbeitnehmer	Verankerung im Landesgesetz erforderlich (z. B. KAG oder Ermächtigungsgrundlage der Gemeinden im NVG)

Finanzierungsmodell	Konzept	Umsetzbarkeit
<b>Kfz-Halter:innenabgabe</b>	Abgabe auf nutzungsunabhängige Kfz-Haltung	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gesetzgebung auf Bundes- oder Landesebene erforderlich           <ul style="list-style-type: none"> <li>Landesgesetz, im Fall einer Gebühr oder Sonderabgabe</li> <li>Bundesgesetz, im Fall einer Steuer</li> </ul> </li> </ul>
<b>Grundsteuer</b>	Nutzung der von der Gemeinde erhobenen Realsteuer auf den Einheitswert des Objekts (bemessen nach Grundstücksgröße und kommunalen Hebesatz) auch für die ÖPNV-Finanzierung (heute bereits Nutzung für die Erhaltung)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Grundsteuerreform unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung</li> <li>Zweckbindung im Widerspruch zu Zweckungebundenheit einer Steuer</li> </ul>
<b>ÖPNV-Grundbeitrag</b>	regelmäßiger nutzungsunabhängiger Pflichtbeitrag von allen Bürger:innen zur Finanzierung des ÖPNV (analog zu verpflichtendem Anschluss an städtische Entsorgungsinfrastrukturen (Abfall, Abwasser))	Verankerung im Landesgesetz erforderlich (z. B. KAG)
<b>Bürger:innenticket</b>	Übertragung des pflichtigen Solidarmodells Semesterticket bzw. Jobticket auf alle Bürger:innen einer Stadt als regelmäßige Abgabe mit Gegenleistung	Verankerung im Landesgesetz erforderlich (KAG)
<b>ÖPNV-Erschließungsbeitrag</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Variante 1: einmaliger Beitrag (analog zur Umlegung der Straßenbaukosten auf Anlieger:innen) zur Herstellung von baulicher ÖPNV-Infrastruktur oder</li> <li>Variante 2: regelmäßiger Beitrag zur Aufrechterhaltung des Angebots</li> </ul>	Verankerung im Landesgesetz erforderlich (KAG)

Tabelle 37: Modelle der Nutznießenden- bzw. Drittnutzendenfinanzierung und ihre Umsetzbarkeit für die Stadt Mainz

Im Ergebnis kommt die Mehrzahl der betrachteten Modelle der Nutznießenden- bzw. Drittnutzendenfinanzierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für eine Umsetzung in der Stadt Mainz in Betracht, da hierfür die entsprechende rechtliche Grundlage fehlt. Diese müsste zunächst auf Ebene des Bundes- oder Landesrechts durch neue Gesetze<sup>13</sup> bzw. die Anpassung bestehender Rechtsgrundlagen geschaffen werden.

Direkte Umsetzungsmöglichkeiten seitens der Stadt Mainz bestehen, wie in Tabelle 37 aufgezeigt, heute bereits grundsätzlich hinsichtlich einer Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung

<sup>13</sup> Es sei an dieser Stelle auf das Land-Baden-Württemberg verwiesen, das im Hinblick auf die Nutznießenden- bzw. Drittnutzendenfinanzierung eine Vorreiterrolle in Deutschland einnimmt und derzeit die rechtliche Grundlage für einen „Mobilitätspass“ schaffen will. Dieser soll die Elemente des ÖPNV-Grundbeitrags und eines Bürger:innentickets miteinander verbinden.

sowie der Erhebung eines Tourismus- bzw. Gästebeitrags. Bei der Stellplatzablöse wäre zu klären, ob die Nutzung der Stellplatzablöse zur Verbesserung des ÖPNV gemäß § 47 (5) LBauO auch konsumtive Maßnahmen umfasst.

Für die konkrete Umsetzung entsprechender Maßnahme bedarf es im ersten Schritt eines entsprechenden Auftrags an die Stadtverwaltung zu einer vertiefenden Untersuchung. Zudem ist das Vorhaben als ein fachamtsübergreifendes Projekt anzusehen, welches über das Stadtplanungsamt hinaus, die Einbindung weiterer Ämter erfordert.

## 8 Anlagen

## Anlage 1 Bilanzierung Zielliniennetz

Linien-nummer	Takt Planung in Minuten	Takt Umsetzung in Minuten	Anmerkung
<b>Bretzenheim</b>			
47	30/60	30	Realisiert als Linie 74
52	15	20	
51, 53, (59)	7,5	7,5	
57	15/30	15/30	
70	30	30	
71	30	30	
<b>Drais</b>			
54, 55	15/30	15/30	Linien 54 nur bis Gustavsburg/Haagweg, 55 bis Kastel/Krautgärten, Linienabschnitt bis Bischofsheim/Treburer Straße wird von Linie 58 bedient
71	30	30	Linienweg aktuell aufgrund begrenzter Ressourcen bis Straßenbahnamt eingekürzt
76	30/60	30	Realisiert als Linie 78
<b>Ebersheim</b>			
66	15/30	15/30	
67	30	30	Aufgrund hoher Nachfrage dauerhaft verlängert bis Goetheplatz
<b>Finthen</b>			
50, 51	Je 15 (gemeinsamer Ast 7,5)	Je 15 (gemeinsamer Ast 7,5)	
56	15/30 und 30/60 (Layenhof)	30 und 60 (Ingelheim)	Im Zuge des RNN-Konzepts 2022 stündlich verlängert bis Ingelheim
71	30	30	Linienweg aktuell aufgrund begrenzter Ressourcen bis Straßenbahnamt eingekürzt
76	30/60	30	Realisiert als Linie 78, alle Fahrten ab/bis Römerquelle
<b>Gonsenheim</b>			
6	20	20	
45	30	-	Linie 45 nicht realisiert, Erschließung durch Einzelfahrten der Linien 79 und 79E
47	30/60	30	Realisiert als Linie 74 mit leicht angepasstem Linienweg über Haltestelle Werrastraße und nicht über Kurt-Schumacher-Str. für besseren Anschluss an Straßenbahnhaltestelle Elbestraße
50, 51	7,5	7,5	

Linien-nummer	Takt Planung in Minuten	Takt Umsetzung in Minuten	Anmerkung
62	15	15	
68	30	30	
76	30/60	30	Realisiert als Linie 78
<b>Hartenberg-Münchfeld</b>			
6	10	10	
47	30	30	Realisiert als Linie 74
50, 51, 53, 59	5	50, 51: 7,5 51, 53: 7,5 59: 30	Kein reiner 5-Minuten-Takt, Fahrtenangebot in der Summe 10 Fahrten / Stunde
54, 55, 56, 58	7,5	54,55: 15 56, 58: 15	
60, 63	15	15	
65	15	15	15-Minuten-Takt in Verbindung mit Linie 64
68	30	30	
<b>Hechtsheim</b>			
47	30/60	30	Realisiert als Linie 74
50, 53	7,5	7,5	
52	15	20	
63	15	15/30	Abschnitt realisiert mit Linie 76
64	15	15	Abschnitt realisiert mit Linie 67/69
65	30	30	Abschnitt realisiert mit Linie 64 (in SVZ ab/bis Laubenheim/Hans-Zöller-Straße verlängert)
66	15	15	
67	30	30	Linienweg in NVZ über Hechtsheimer Gewerbegebiet
<b>Laubenheim</b>			
61	15/30	15/30	Linie 61 wurde durch Umstrukturierung zu Linie 80/81
63	30	30	Abschnitt realisiert mit Linie 76
<b>Lerchenberg</b>			
51, 53	7,5/15	7,5	
54, 55	15/30	15/30	54 nur bis Gustavsburg/Haagweg, 55 bis Kastel/Krautgärten, Linienabschnitt bis Bischofsheim/Treburer Straße wird von Linie 58 bedient Abweichender Verlauf (Hebbelstraße statt Rilkeallee/Lortzinstraße) und Erschließung Klein-Winternheim einschließlich Gewerbegebiet aufgrund Abstimmung mit Landkreis Mainz-Bingen.

Linien-nummer	Takt Planung in Minuten	Takt Umsetzung in Minuten	Anmerkung
71	30	30	Linienweg aktuell aufgrund begrenzter Ressourcen bis Straßenbahnamt eingekürzt
<b>Marienborn</b>			
51, 53	7,5/15	7,5	
70	30	30	
<b>Mombach</b>			
47	30/60	30	Realisiert als Linie 74
60	15	15	15-Minuten-Takt in Verbindung mit Linie 63
61	15/30	15/30	Linie 61 wurde durch Umstrukturierung zu Linie 80/81, 80 bis Budenheim bzw. Ingelheim, Linie 81 ab/bis Am Lemmchen
62	15	15	
63	30	30	Abschnitt realisiert mit Linie 76
71	30	30	Linienweg aktuell aufgrund begrenzter Ressourcen bis Straßenbahnamt eingekürzt
<b>Oberstadt</b>			
50, 52, 53	<7,5	<7,5	
60	30	30	
61	15/30	15/30	Linie 61 wurde durch Umstrukturierung zu Linie 80/81, 80 bis Budenheim bzw. Ingelheim, Linie 81 ab/bis Am Lemmchen
62	15	15	
63	15	15	Abschnitt realisiert mit Linie 76
64	15	15	Abschnitt realisiert mit Linie 67/69
65	15	30	Verlauf über Heiligkreuzweg
66	15	15	
67	30	30	Linienweg in NVZ über Hechtsheimer Gewerbegebiet
70	30	30	
71	30	30	Linienweg aktuell aufgrund begrenzter Ressourcen bis Straßenbahnamt eingekürzt
76	30/60	30	Realisiert als Linie 78
<b>Weisenau</b>			
60	30	30	Als Linie 63 bis Haltestelle Chana-Kahn-Straße
61	15/30	15/30	Linie 61 wurde durch Umstrukturierung zu Linie 80/81, 80 bis Budenheim bzw. Ingelheim, Linie 81 ab/bis Am Lemmchen
62	15	15	

Linien-nummer	Takt Planung in Minuten	Takt Umsetzung in Minuten	Anmerkung
63	15	15	Abschnitt realisiert mit Linie 76
65	15	30	Verlauf über Heiligkreuzweg, da Neubaugebiet noch nicht abschließend realisiert
66	15	15	
Altstadt und Neustadt			

Die im Nahverkehrsplan 2019 für die Altstadt und die Neustadt beschriebenen Fahrtenzahlen pro Stunde in der Hauptverkehrszeit werden mit dem heutigen Angebot erreicht und teilweise übertroffen.

---

Tabelle 38: Umsetzung Zielliniennetz

## Anlage 2 Bilanzierung weiterer Maßnahmen

Seite	Maßnahme	Stand Umsetzung
Kapitel 3.1.9.1 ÖPNV-Konzept für das Gebiet des RNN		
49/50	Korridor Ingelheim – Budenheim – Mainz (Linie 620): drei Varianten	Abgeschlossen Umsetzung als Linie 80 über Mommbach/Hauptstraße, Bismarckplatz und Kaiserringe zum Hauptbahnhof
50	Korridor Ingelheim – Wackernheim – Mainz (Stadtbuslinie 56): Verlängerung als Direktverbindung über Wackernheim nach Ingelheim	Abgeschlossen
50	Korridor Ingelheim – Wackernheim – Mainz: Neue Linie 624, die von Ingelheim über Wackernheim nach Lerchenberg zum so genannten „Medienberg“ und zum ZDF-Gelände	Wird nicht weiterverfolgt
50	Korridor Stadecken – Essenheim – Mainz: bisherige Regioline 650 als neue 630 im Stundentakt, Stadecken - Mainz im 30-min-Takt	Abgeschlossen
50	Korridor Stadecken – Essenheim – Mainz: neue Hauptlinie 653, die von Nieder-Olm kommend ab Essenheim eine direkte Verbindung 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 Marienborn/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.	Abgeschlossen Umsetzung als Stundentakt und über A63 und B40, ohne Erschließung Marienborn
51	Korridor Nieder-Olm – Klein-Winternheim – Mainz: Linie 652 soll 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 Philippschanze“ über die Stahlbergstraße zu einer neuen Haltestelle „Landwehrweg“ in Fahrtrichtung Pariser Straße geführt werden kann. Dieser weitgehend fahrzeitsensitive Fahrweg würde für das Schlesische Viertel in der Oberstadt eine neue und schnelle Direktverbindung ab Hauptbahnhof ermöglichen und die Angebote der Linie 76 ergänzen.	Abgeschlossen Umsetzung ohne Stahlbergstraße und Haltestelle „Landwehrweg“
51	Korridor Alzey – Undenheim – Harxheim – Mainz: Linie 660 soll wie bisher als regionale Hauptlinie auf schnellstem Weg nach Mainz Hauptbahnhof geführt werden. Die jeweils stündlichen Fahrten ab Alzey bzw. Undenheim überlagern sich zu einem 30-Minuten-Takt und werden durch Fahrtenangebote ab Mommenheim über Gau-Bischofsheim spürbar weiter verdichtet	Abgeschlossen

51	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.	Abgeschlossen Umsetzung mit Einführung der Linie 69
<b>Kapitel 3.1.9.4 CityBahn Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach</b>		
54	Planung Städteverbindung Mainz – Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach als „CityBahn“	Durch Bürgerentscheid in Wiesbaden abgelehnt
<b>Kapitel 3.3.1 Streckeninfrastruktur Bus</b>		
62	Erneuerung alte Steuerungsgeräten zur ÖPNV-Beschleunigung, beispielsweise: <ul style="list-style-type: none"><li>- Am Römerlager / Obere Zahlbacher Straße</li><li>- Wallstraße / Am Fort Gonsenheim</li><li>- Mombacher Straße / Goetheunterführung</li><li>- Rheinallee / Zwerchallee</li><li>- Kreyßigstraße / Kaiser-Karl-Ring</li><li>- Pariser Straße / Freiligrathstraße</li></ul>	Wird weiterverfolgt Bis Ende 2024 wurden ca. 125 Signalanlagen erneuert und mit einer verbesserten oder neuen ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet.
<b>Kapitel 3.3.3 und 3.3.4 Fahrzeugausstattung - Ausstattungsmerkmale Ziel</b>		
67	Alle neu zu beschaffenden Fahrzeuge ab Baujahr 2018 sollen mit Klimaanlagen ausgestattet sein und der überwiegende Teil der Fahrzeugflotte über Klimaanlagen verfügen.	Wird weiterverfolgt Alle Busse ab Baujahr 2018 verfügen über Klimaanlagen
67	Alle Fahrzeuge sind mit Videobeobachtung ausgestattet	Abgeschlossen Ausnahme: Straßenbahnen mit Baujahr 1984
67	Alle Fahrzeuge sind mit Lautsprecher für Außenansage und automatischer Fahrtzielansage ausgestattet	Abgeschlossen
67	Alle Fahrzeuge sind mit Unfalldatenschreiber ausgestattet	Wird weiterverfolgt Alle Busse seit Baujahr 2008 aus dem eigenen Fuhrpark sind mit UDS ausgestattet.
67	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.	Wird weiterverfolgt Vorgaben werden eingehalten
67	Bereits ab 2021 soll der Anteil emissionsfreier Fahrzeuge bei ca. 20 % liegen, ab 2035 dann bei 100 %.	Wird weiterverfolgt Ziel 2035: 100 %

67	Auf den Einsatz nicht oder eingeschränkt transparenter Materialien für Werbung auf Fensterflächensoll insbesondere im Sichtbereich sitzender Kunden soll verzichtet werden.	Wird weiterverfolgt
<b>Kapitel 3.4.1 Fahrgastinformationssysteme - Ausstattungsmerkmale Ziel</b>		
69	Aufbau weiterer DFI-Anlagen an Bushaltestellen mit hohen Fahrgastzahlen	Wird weiterverfolgt Bis Ende 2024 wurden an mehr als 200 Standorten MobilitätsInfohäuschen eingerichtet
69	Aufbau von Vorweganzeiger/Anzeigetafeln im Innenstadtbereich zur frühzeitigen Information der Fahrgäste vor Eintreffen an Haltestelle sowie zur Fahrgaststromlenkung an weitere, benachbarte Haltestellen im Störungsfall.	Abgeschlossen
<b>Kapitel 3.4.3 Vertriebssysteme &amp; Marktauftritt - Ausstattungsmerkmale Ziel</b>		
70	Fahrscheinverkauf über die neue Mobilitäts-App der MVG	Abgeschlossen
70	Weiterentwicklung des Fahrscheinverkaufs im Fahrzeug	Abgeschlossen
<b>Kapitel 3.5.1 Verkehrsunternehmen – Betriebsablauf und Entstörungsmanagement - Ziel</b>		
75	Einführung eines Betriebshofmanagements	Abgeschlossen
75	Verstärkte Bearbeitung der Kundeninformation mit freiwerdenden Personalkapazitäten aus dem einzuführenden Betriebshofmanagementsystem ab voraussichtlich 2019	Wird weiterverfolgt
75	Steter Ausbau der ÖPNV-Beschleunigung an Knotenpunkten ohne Bevorrechtigung	Wird weiterverfolgt Es wurden bereits zahlreiche zusätzliche Vorrangsschaltungen eingerichtet
75	Evaluation der Maßnahmen, Qualitätsmanagement	Abgeschlossen
76	Implementierung neuer Leitstellensoftware zur schnelleren Bearbeitung von Störungen und einfacherer Handhabung dispositiver Maßnahmen	Wird weiterverfolgt Teilweise bereits eingerichtet
<b>Kapitel 4.1 Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes 2012-2017</b>		
78	M1: Tangentialverbindung Variante 1	Abgeschlossen
78	M2: Verlegung Linie 62 in Erzberger Straße	Abgeschlossen
79	M5: Verlängerung der Linie 45 zum Landwehrweg	Abgeschlossen
80	Situation am Umsteigepunkt Pariser Tor weiterhin verbessерungsbedürftig.	Wird weiterverfolgt Kleine Verbesserungen durch verbesserten Umstieg Linie 69 und Reaktivierung der Haltestelle in der Geschwister-Scholl-Straße erfolgt
80	Das MVGmeinRad-System ist stetig in Fortentwicklung befindlich	Wird weiterverfolgt

#### Kapitel 4.2.1 Schwachstellenanalyse Erschließung

81	Tangentialverbindung Variante 1 (Maßnahme M1): Die empfohlene Maßnahme wird im Zielliniennetz des NVP 2018-22 mit Ausnahme der Verlängerung Hechtsheim – Weisenau mit der Linie 47 aufgenommen.	Abgeschlossen Mit Linie 74 zwischen Wiesbaden Hbf und Mühlkreis
81	Bereich westliche Gonsbachterrassen, Federgrasweg, Sandflora und Vereinsgelände TSV Schott: Im Zuge der Zielliniennetzplanung wird vorgesehen, die Linie 71 durch die Erzberger Straße zu führen	Abgeschlossen
81	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.	Wird weiterverfolgt
81	Erschließungslücke Generaloberst-Beck-Straße: Hier besteht eine hohe Bevölkerungsdichte im Geschosswohnungsbau sowie die Martinusschule Oberstadt.  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.	Wird weiterverfolgt
81	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 Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung des gesamten Bereichs durch die Linie 63 zu verstärken. Die genaue Lage von Haltestellen und der Umsetzungshorizont ist festzulegen, wenn die Bebauungsstruktur im Baugebiet He130 feststeht.	Wird weiterverfolgt
81	Ebenso besteht mittelfristig eine nachrangige Lücke im Bereich des Heiligkreuz-Viertels. Eine verstärkte Erschließung ist notwendig, wenn das neue Wohngebiet Heiligkreuz-Viertel gebaut wird.  Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung des gesamten Bereichs durch die Linien 64 und 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.	Wird weiterverfolgt

82	<p>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</p> <p>Im Zielliniennetz dieses Nahverkehrsplans ist vorgesehen, die Erschließung durch eine Stichfahrt der Linie 64 in das Gebiet hinein im 30-Minuten-Takt sicherzustellen.</p>	Abgeschlossen Mit Linie 69
Kapitel 4.2.2 Schwachstellenanalyse Bedienungshäufigkeit, Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit		
82	<p>Ebersheim - Innenstadt</p> <p>Insbesondere im Zeitraum zwischen 9:00 und 12:00 Uhr ist die Bedienungshäufigkeit zu niedrig, da die Linie 67 nicht fährt.</p>	Abgeschlossen mit Verdichtung des Taktes der Linie 66 auf 15 min
82	<p>Layenholz - Finthen - Innenstadt</p> <p>Bedienungshäufigkeit durch Linie 56 niedrig.</p>	Abgeschlossen
82	<p>Mombacher Straße - Innenstadt</p> <p>Die Bedienungshäufigkeit ist entlang der Mombacher Straße zu gering.</p>	Abgeschlossen Mit Linie 60 und 63
83	<p>Laubenheim-West Bereich Hans-Zöller-Straße</p> <p>Die Bedienungshäufigkeit ist im Südwesten von Laubenheim zu gering</p>	Abgeschlossen Mit Linie 81
83	<p>Weisenau Großberg</p> <p>Die Bedienungshäufigkeit der Linie 65 ist knapp unterhalb der Anforderungen.</p>	Abgeschlossen Abweichender Linienverlauf der 65, entsprechend Realisierung HKV
Kapitel 7.1.2 bis 7.1.4 Verknüpfung Radverkehr, MIV und alternative Bedienungsformen		
133	<p>Fortentwicklung des Fahrradvermietsystems</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verdichtung im Stadtgebiet</li> <li>- Netzerweiterung in benachbarte Städte und Kreisen wie zum Beispiel Ingelheim, Budenheim und Wiesbaden sowie den AKK-Stadtteilen (Amöneburg, Kastel, Kostheim)</li> <li>- Ebenso soll das 2018 eingeführte System der „freien Stationen“ weiter ausgebaut werden</li> <li>- 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 einschl. neuer App (GeoFence)</li> </ul>	<p>Wird weiterverfolgt</p> <p>Pedelecs werden bereits angeboten.</p> <p>Angestrebter wird u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Weiterer Ausbau / Konsolidierung des E-Lastenrad-Angebots</li> <li>- Nachverdichtung des Stationsnetzes</li> <li>- Netzerweiterung über die Mainzer Grenzen hinaus</li> <li>- Intensivere Kooperation mit lokalen Unternehmen/Gewerbe/Institutionen</li> </ul>
133	<p>Einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme (Mitnahmeregelungen und Tarifbestimmungen) innerhalb der Verkehrsverbünde und -unternehmen</p>	Wird weiterverfolgt
134	<p>Neue B+R-Anlagen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Fahrradparkhaus am Westzugang des Mainzer Hauptbahnhofs</li> <li>- Erweiterung der Abstellanlage in der Bonifatiusstraße</li> </ul>	<p>Wird weiterverfolgt</p> <p>Umgesetzt wurde das Fahrradparkhaus am Hbf West und die B+R-Anlagen auf der Ostseite</p>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Hauptbahnhof Süd</li> <li>- Bahnhof Römisches Theater</li> <li>- Konzept zur Verortung weiterer Fahrradbügel im Mainzer Stadtraum</li> </ul>	des Hauptbahnhofs, das Radbügelkonzept für das Stadtgebiet wird sukzessive fortgeschrieben
134	<p>Ausbau von Abstellanlagen für private Fahrräder insbesondere</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- an Straßenbahnen-Endhaltestellen</li> <li>- bisher nicht versorgte Ortsteile Drais, Lerchenberg, Marienborn"</li> </ul>	Wird weiterverfolgt
135	<p>An bestehenden Schienenstrecken soll ermittelt werden, ob durch geeignete (ggf. erweiterte) P+R-Angebote Umstiege vom PKW auf den ÖPNV erreicht werden können. Dies betrifft folgende Achsen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Oppenheim – Bodenheim – Laubenheim (Überstieg in DB und Stadtbus)</li> <li>- Bingen – Ingelheim – Mombach (Überstieg in Stadtbus/Straßenbahn)</li> <li>- Alzey – Wörrstadt - Marienborn/Gonsenheim (Überstieg in DB und Straßenbahn)"</li> </ul>	Wird nicht weiterverfolgt
135	Erarbeitung eines Zielkonzepts für einen nachfragegerechten Neu- oder Ausbau von dezentralen „P+R“-Anlagen auf Mainzer Stadtgebiet	Wird nicht weiterverfolgt
135	Fortentwicklung und stetige Verbesserung des Carsharing-Angebotes in Mainz	<p>Wird weiterverfolgt Ausschreibung war erfolgreich, weitere Ergänzungen sind geplant</p>
136	Prüfung alternativer Angebote bzw. innovativer Mobilitätslösungen	<p>Abgeschlossen Vorübergehend realisiert mit MainzRIDER</p>

#### Kapitel 7.2 Sonderthema Luftreinhaltung/Klimaschutz - Handlungsfelder Elektrifizierung, Digitalisierung, Vernetzung, On-demand-Verkehre, Park+Ride, Radverkehr

139	Nachrüstung von Dieselbussen (abgeschlossen voraussichtlich Q1/2019)	Abgeschlossen
139	Ersatzbeschaffung 23 moderner Dieselbusse Euro-VI (Lieferung bis Ende 2018)	Abgeschlossen
139	Förderung von 4 Brennstoffzellenbussen (Test mit Wiesbaden) und 4 Batteriebussen (Lieferung voraussichtlich Q2/2019)	Abgeschlossen
139	Erstellung der Plattform „Mobility-as-a-Service“ zur digitalen Verknüpfung von Mobilitätsangeboten des Umweltverbundes und Schaffung eines niedrigschwelligen, intuitiven Zugangs für die Nutzer	Abgeschlossen
139	Aufbau von Fahrgastinformationssystemen durch Installation von Vor-Weg-Anzeiger im Einzugsbereich bekannter ÖPNV-Trassen	Abgeschlossen
139	Automatisiertes Fahren Straßenbahnbetriebshof	Wird weiterverfolgt

139	Automatisiertes Fahren Römerquelle und Schinnergraben	Wird weiterverfolgt
139	Beschaffung und Einsatz autonomer Elektro-Kleinbussen	Abgeschlossen
139	Digitalisierung des Betriebshofs und betrieblicher Abläufe	Abgeschlossen
139	Mobile Plattform für das Fahrpersonal	Abgeschlossen
139	Mobile Fahrscheinautomaten und Bordrechner für Straßenbahnen	Abgeschlossen
139	Ertüchtigung und Aufrüstung der Leitstelle 3.0	Abgeschlossen
140	Ertüchtigung/Steigerung der Leistungsfähigkeit im Straßenbahnnetz	Wird weiterverfolgt
140	Ersatz- und Neubeschaffung von Straßenbahnen	Wird weiterverfolgt
140	Prüfung, Entwicklung und Einrichtung weiterer ÖPNV-Trassen und Tangentialverbindungen	Wird weiterverfolgt
140	Pilotprojekt Ride-On-demand-Verkehr	Abgeschlossen Vorübergehend realisiert mit MainzRIDER
140	Verstärkung kommunales/betriebliches Mobilitätsmanagement	Wird weiterverfolgt
140	Ersatzbeschaffung Dieselbusse	Abgeschlossen
140	Nachrüstung Abgasnachbehandlungssystem	Abgeschlossen
140	Erprobung On-Demand im Zuge des Zielliniennetzes bei Förderzusage	Abgeschlossen Vorübergehend realisiert mit MainzRIDER
141	Ziel nachfragegerechter Neu- oder Ausbau von dezentralen „P+R“-Anlagen. Zunächst Erarbeitung einer konkreten Empfehlung für die Standortsuche von potenziellen P+R-Parkplätzen	Wird nicht weiterverfolgt
141	Erhöhung der Verkehrssicherheit: Zur Schaffung einer zeitgemäßen und nachhaltigen Radinfrastruktur und der Reduktion von Unfallhäufungsstellen	Wird weiterverfolgt
141	Ausbau der Radinfrastruktur	Wird weiterverfolgt
141	Sanierung und Lückenschluss der Radverkehrsführung	Wird weiterverfolgt
141	Barrierefreie Umgestaltung des öffentlichen Raums, Verbesserung der Fußverkehrsinfrastruktur und Implementierung eines Leitsystems Fußverkehr	Wird nicht als Förderprojekt weiterverfolgt
142	Radverkehrsstrategie (Konzeption „BYPAD Audit“)	Abgeschlossen
142	Interkommunale Vernetzung Radverkehr mit Umland und Wiesbaden – hier: Radschnellverbindung	Wird weiterverfolgt Derzeit zurückgestellt
142	Bau/Ausweisung Radschnellverbindungen/Pendler-Radroute	Wird weiterverfolgt

Tabelle 39: Bilanzierung weiterer Maßnahmen aus dem NVP 2019 3. Fortschreibung

### Anlage 3 Prioritätenliste Barrierefreier Haltestellenumbau

Stadtteil	Haltestellenposition	Priorisierung 3. Fortschrei- bung NVP ("TOP 53")	Dringlichkeit Straßenbetrieb	Bürgerbeteili- gung 4. Fort- schr. NVP (1.Nahver- kehrsforum, Online-Beteili- gung)	Aktualisierte Priorisierung 4. Fortschrei- bung NVP
Drais	Daniel-Brendel-Straße C	x	x	x	1
Drais	Daniel-Brendel-Straße D	x	x	x	1
Finthen	Katzenberg B	x			1
Finthen	Katzenberg A	x			1
Gonsenheim	Wildpark ab	x	x		1
Weisenau	Bleichstraße A	x		x	1
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße C				1
Bretzenheim	Albert-Stohr-Straße D				1
Oberstadt	Friedrich-von-Pfeiffer-Weg C	x			1
Laubenheim	Hans-Zöller-Straße				1
Mombach	Westring A	x			1
Mombach	Westring B	x			1
Altstadt	Altstadt/Holzhof B	x			2
Gonsenheim	An der Oberbrücke A			x	2
Bretzenheim	Martin-Kirchner-Straße B	x			2
Lerchenberg	Hebbelstraße A	x	x		2
Lerchenberg	Hebbelstraße C		x		2
Lerchenberg	Hebbelstraße B	x	x		2
Marienborn	Pfarrer-Dorn-Straße B	x			2
Hartenberg- Münchfeld	Am Judensand A		x	x	2
Oberstadt	Universitätsmedizin A			x	2
Gonsenheim	Gonsenheim / Bahnhof A	x		x	2
Gonsenheim	Gonsenheim / Bahnhof B	x		x	2
Oberstadt	Marienhaus Klinikum Mainz D	x			2
Oberstadt	Marienhaus Klinikum Mainz C	x			2
Laubenheim	Ärztehaus Laubenheim A	x			2
Laubenheim	Ärztehaus Laubenheim B	x			2
Hartenberg- Münchfeld	Universität I		x		2
Ebersheim	Neugasse A	x		x	2
Oberstadt	Zitadellenweg / Bhf. Röm. Theater B				2
Mombach	An der Hasenquelle A		x		3
Mombach	An der Hasenquelle B		x		3

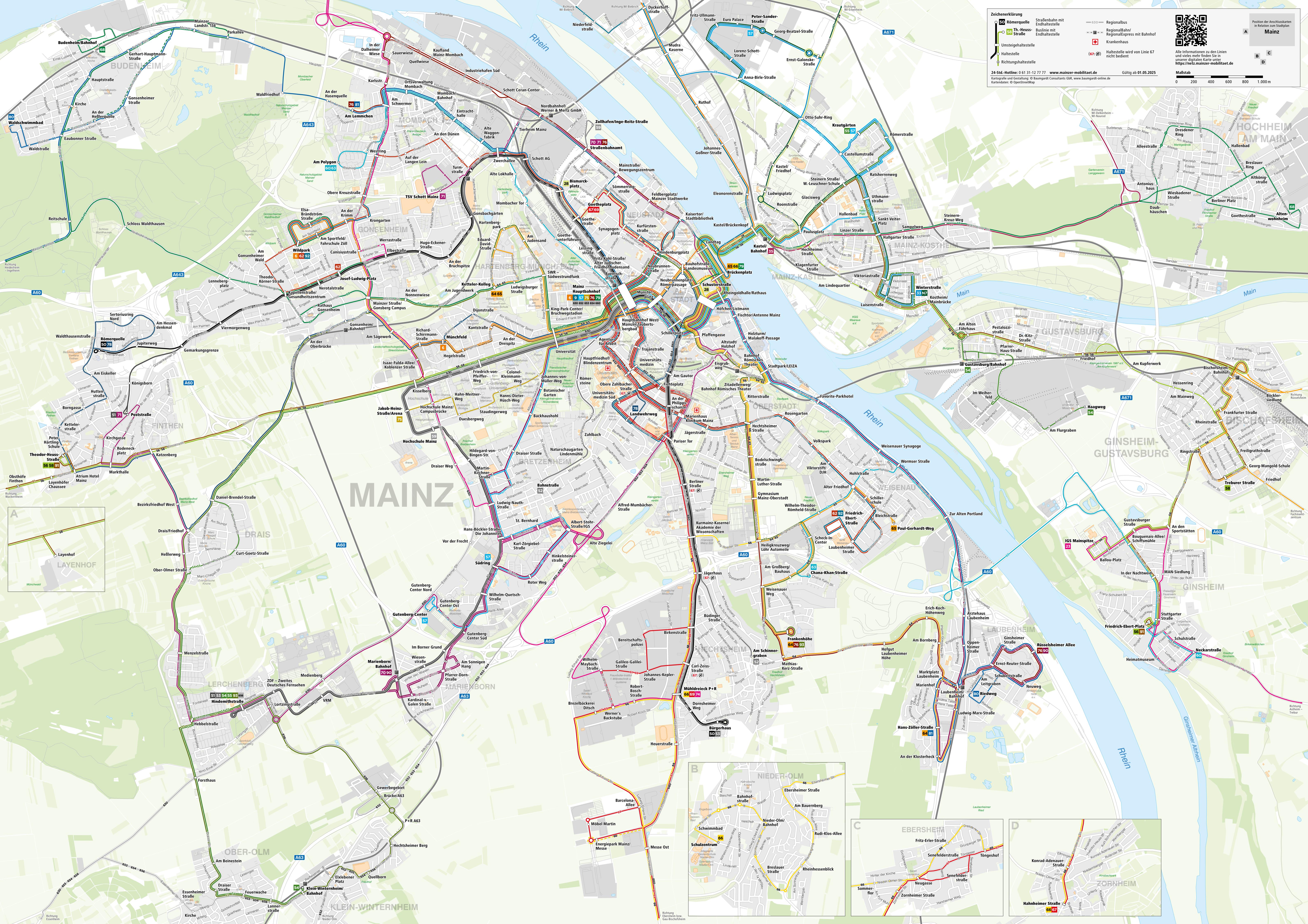
Stadtteil	Haltestellenposition	Priorisierung 3. Fortschrei- bung NVP ("TOP 53")	Dringlichkeit Straßenbetrieb	Bürgerbeteili- gung 4. Fort- schr. NVP (1.Nahver- kehrsforum, Online-Beteili- gung)	Aktualisierte Priorisierung 4. Fortschrei- bung NVP
Finthen	Am Eiskeller A		x		3
Finthen	Am Eiskeller B		x		3
Altstadt	Höfchen / Listmann D		x		3
Finthen	Setoriusring Nord		x		3
Hartenberg- Münchfeld	Universität G	x	x		3
Hartenberg- Münchfeld	Universität F		x		3
Hartenberg- Münchfeld	Hartenberg / Ketteler-Kol- leg A	x			3
Hechtsheim	Weisenauer Weg A	x			3
Hartenberg- Münchfeld	Münchfeld D			x	3
Hartenberg- Münchfeld	Münchfeld A	x		x	3
Hartenberg- Münchfeld	Münchfeld B	x		x	3
Hartenberg- Münchfeld	Münchfeld C	x		x	3
Gonsenheim	Mainzer Straße / Gonsberg Campus D			x	4
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße A	x			4
Ebersheim	Fritz-Erler-Straße B	x			4
Hechtsheim	Frankenhöhe A	x			4
Hechtsheim	Frankenhöhe B	x			4
Laubenheim	Neuweg A	x			4
Drais	Curt-Götz-Straße A		x		4
Drais	Curt-Götz-Straße B		x		4
Hartenberg- Münchfeld	Richard-Schirrmann-Straße A			x	4
Laubenheim	Oppenheimer Straße B				4
Laubenheim	Oppenheimer Straße A			x	4
Gonsenheim	Elsa-Brandström-Straße		x		4
Gonsenheim	Kapellenstraße F		x		4
Finthen	Markthalle B		x		4
Altstadt	Pfaffengasse B	x			5
Bretzenheim	Draiser Straße A	x			5
Neustadt	Straßenbahnamt E	x			5
Weisenau	Wilhelm-Theodor-Römhild- Straße A			x	5

Stadtteil	Haltestellenposition	Priorisierung 3. Fortschreib- ung NVP ("TOP 53")	Dringlichkeit Straßenbetrieb	Bürgerbeteili- gung 4. Fort- schr. NVP (1.Nahver- kehrsforum, Online-Beteili- gung)	Aktualisierte Priorisierung 4. Fortschrei- bung NVP
Altstadt	Hauptbahnhof West / Tau- bertsbergbad A			x	5
Altstadt	Hauptbahnhof West / Tau- bertsbergbad B			x	5
Gonsenheim	Mainzer Straße / Gonsberg Campus C			x	5
Ebersheim	Töngeshof C			x	5
Laubenheim	Rüsselsheimer Allee A			x	5
Weisenau	Chana-Khan-Straße			x	5
Mombach	Turmstraße C			x	5
Mombach	Turmstraße D			x	5
Marienborn	Am Sonnigen Hang	x			fertig
Bretzenheim	Roter Weg A				fertig
Bretzenheim	Roter Weg B				fertig
Bretzenheim	Hinkelsteinerstr. A				fertig
Bretzenheim	Hinkelsteinerstr. B				fertig
Altstadt	Kaisertor / Stadtbibliothek C	x			nachrangig
Altstadt	Brückenplatz B	x			nachrangig
Altstadt	Landtag A	x			nachrangig
Altstadt	Bauhofstraße / Rheinland- Pfalz-Bank B	x			nachrangig
Altstadt	Bauhofstraße / Rheinland- Pfalz-Bank A	x			nachrangig
Altstadt	Holzturm / Malakoff-Pas- sage A	x			nachrangig
Altstadt	Brückenplatz A	x	x		nachrangig
Altstadt	Brückenplatz C	x			nachrangig
Altstadt	Landtag B	x			nachrangig
Altstadt	Bauhofstraße / Landesmu- seum D				nachrangig
Neustadt	Kaisertor / Stadtbibliothek A	x			nachrangig
Neustadt	Hindenburgplatz / Architek- tenk.C	x	x		nachrangig
Neustadt	Neubrunnenstr.	x	x		nachrangig
Neustadt	Kaisertor / Stadtbibliothek B	x			nachrangig
Neustadt	Feldbergplatz / Stadtwerke Mainz AG B	x			nachrangig
Neustadt	Hindenburgplatz / Architek- tenk. D	x			nachrangig

Stadtteil	Haltestellenposition	Priorisierung 3. Fortschrei- bung NVP ("TOP 53")	Dringlichkeit Straßenbetrieb	Bürgerbeteili- gung 4. Fort- schr. NVP (1.Nahver- kehrsforum, Online-Beteili- gung)	Aktualisierte Priorisierung 4. Fortschrei- bung NVP
Oberstadt	Marienhaus Klinikum Mainz A	x			nachrangig
Oberstadt	Marienhaus Klinikum Mainz B	x			nachrangig
Weisenau	Alter Friedhof B	x			nachrangig
Mombach	Auf der Langen Lein A			x	nachrangig
Mombach	Auf der Langen Lein B			x	nachrangig
Mombach	An den Dünen B			x	nachrangig
Mombach	An den Dünen A			x	nachrangig
Altstadt	Höfchen / Listmann B		x		nachrangig
Altstadt	Schusterstraße B		x		nachrangig

Tabelle 40: Prioritätenliste Barrierefreier Haltestellenumbau

## Anlage 4 Topografisches Liniennetz MVG



## Anlage 5 Schematisches Liniennetz MVG – Tag

# LINIENPLAN TAG

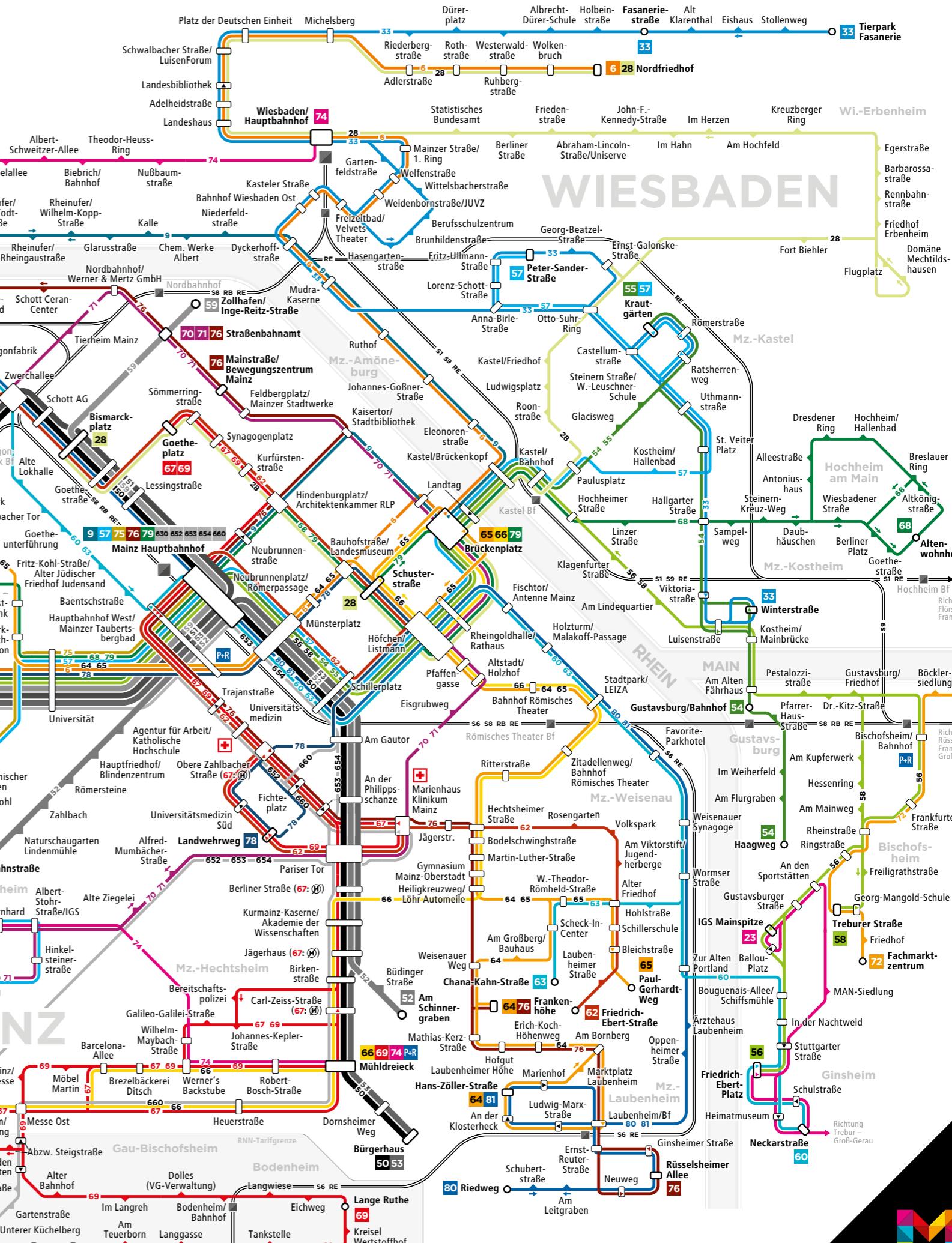
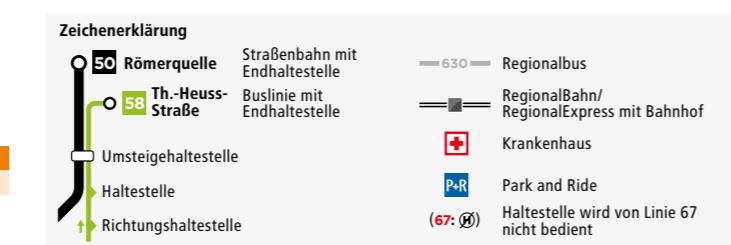
gültig ab  
15.12.2023

Ültigkeitszeiträume:			
Mo – Do	Fr	Sa	So
ca. 4 bis ca. 23 Uhr	ca. 4 bis ca. 24 Uhr	ca. 6 bis ca. 24 Uhr	ca. 8 bis ca. 23 U

Anschließend gilt ein Nachtbusnetz. Den Linienplan Nacht finden Sie unter [mainzer-mobilitaet.de](http://mainzer-mobilitaet.de).

4-Std.-Hotline: 0 61 31-12 77 77 [www.mainzer-mobilitaet.de](http://www.mainzer-mobilitaet.de)

gestaltung: © Baumgardt Consultants GbR, [www.baumgardt-online.de](http://www.baumgardt-online.de)



Weitere Linien



Neben unseren Linien fahren in vielen Orten Linien weiterer Verkehrsunternehmen, die wir aus Platzgründen nicht abbilden können. Für weitere Infos scannen Sie einfach den QR-Code ein.



## Anlage 6 Schematisches Liniennetz MVG – Nacht

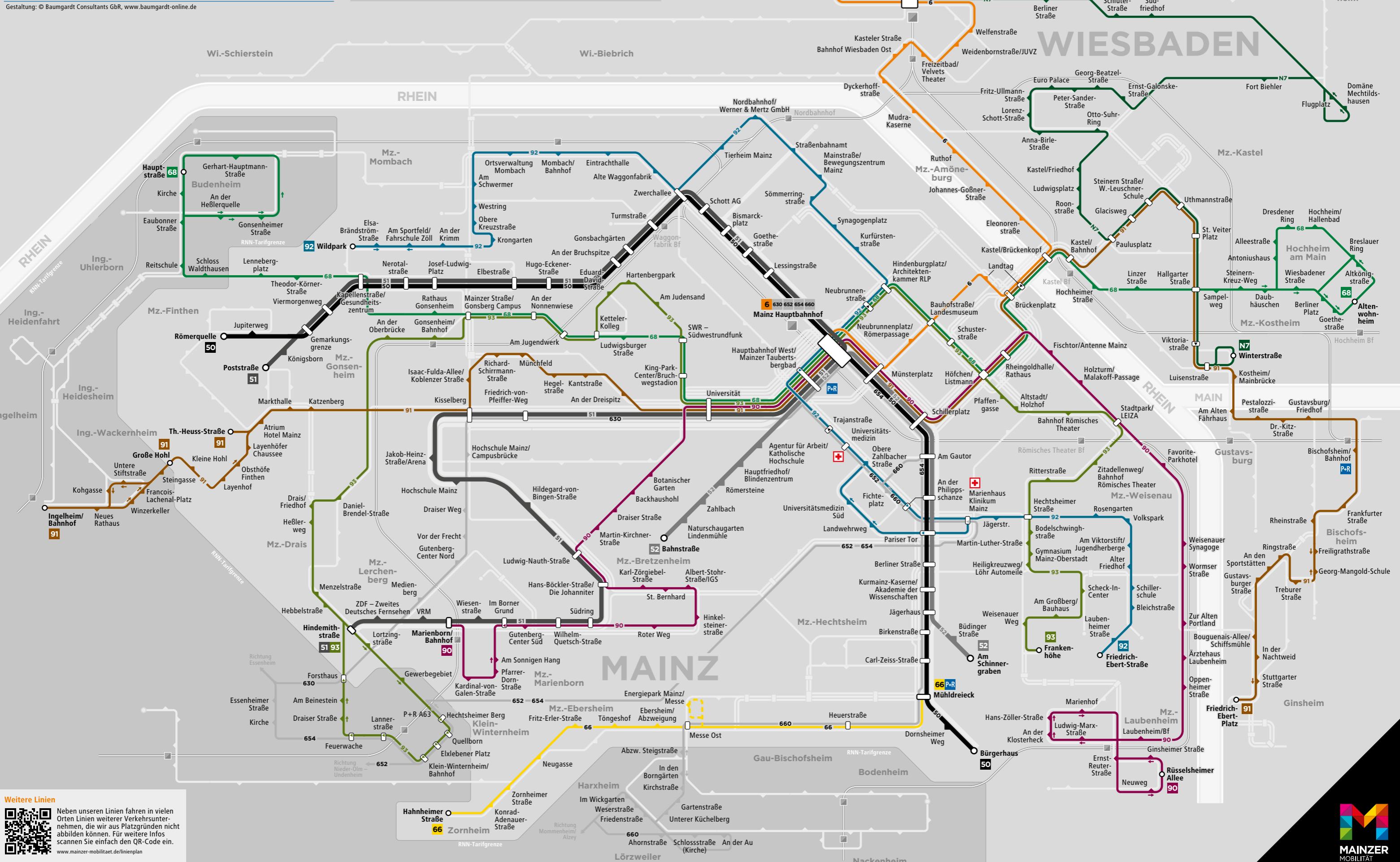
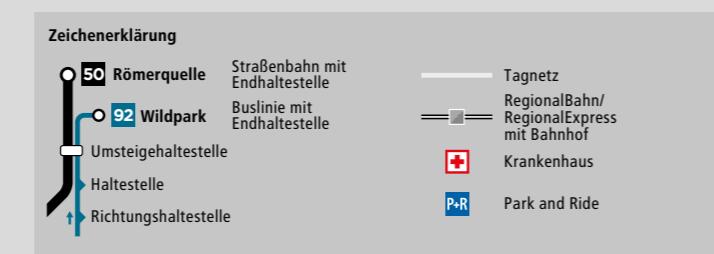
**LINIENPLAN NACHT** gültig ab  
15.12.2024

<b>Iltigkeitszeiträume:</b>	<b>Nächte So/Mo – Do/Fr</b>	<b>Nächte Fr/Sa</b>	<b>Nächte Sa/So</b>
22.11. – 2.12.	23.11. – 6.12.	24.11. – 7.12.	25.11. – 8.12.

Danach/davor gilt ein Tagnetz. Den Linienplan Tag finden Sie unter [mainzer-mobilitaet.de/linienplan](http://mainzer-mobilitaet.de/linienplan)

24-Std.-Hotline: 0 61 31-12 77 77 [www.mainzer-mobilitaet.de](http://www.mainzer-mobilitaet.de)

Gestaltung: © Baumgardt Consultants GbR, www.baumgardt-online.com



## Weitere Linien

Neben unseren Linien fahren in vielen Orten Linien weiterer Verkehrsunternehmen, die wir aus Platzgründen nicht abbilden können. Für weitere Infos scannen Sie einfach den QR-Code ein.

