

## Anlage 2: Prüfergebnis Einzelanregungen Anhörungsverfahren NVP gemäß § 12 (1) S.2 i.V.m. § 11 (5) NVG RLP

Ifd. Nr.	ID	Organisation	Absatz	Stellungnahme	Abwägung	Anmerkung
1	1001	ADAC Mittelrhein e.V.	1.2.1. Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung	<p>Wir begrüßen den Entwurf des Nahverkehrsplans, sprechen uns jedoch auch dafür aus, dass auch die Interessen der Anwohnenden mit PKW-Besitz berücksichtigt werden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bestehende Anwohnerparkzonen stärken und ausweiten,</li> <li>- Parkraumbewirtschaftung sozial und transparent gestalten,</li> <li>- Sonderregelungen für besonders betroffene Gruppen prüfen (z. B. Pflegekräfte, Menschen mit Behinderung, Anlieferung von Produkten),</li> <li>- und gleichzeitig alternative Mobilitätsangebote im Stadtteil/Quartier fördern.</li> </ul> <p>Eine gerechte Verteilung und Sicherung der limitierten Flächen innerhalb der Stadt ist eine Frage der Lebensqualität, des Respekts gegenüber der ansässigen Bevölkerung – und letztlich der Verantwortung einer sozialen Stadtentwicklungspolitik.</p>	Kenntnisnahme	Das Kapitel beschreibt die für den ÖPNV maßgeblichen Ziele der Stadtentwicklung in Mainz.
2	1117	ADAC Mittelrhein e.V.	3.3.2. Fahrgätesicherheit	<p>Bitte implementieren Sie die Möglichkeit, das während der Nachtstunden der sogenannten "Wunschausstieg" oder "Halt auf Wunsch" möglich ist. Das bedeutet, dass Fahrgäste außerhalb der regulären Haltestellen aussteigen können, wenn sie dies dem Fahrpersonal rechtzeitig mitteilen und es die Verkehrssituation zulässt.</p> <p>Dies erhöht die Attraktivität des ÖPNV, da Busfahrende näher zur Wohnung aussteigen können und somit die Wegstrecke zwischen regulärer Haltestelle und Wohnung reduzieren. Gerade an den Wochenenden ein wichtiger Bestandteil zur Steigerung der gefühlten und realen Sicherheit von Nachhause-Fahrenden.</p>	Kenntnisnahme	Es kann bereits in den Nachtbussen auch zwischen den Haltestellen ausgestiegen werden, sofern die Streckenbedingungen dies zulassen.
3	1119	ADAC Mittelrhein e.V.	3.3.4. Kund:innenservice, Kund:innenbetreuung / Fahrgästebetreuung, Kund:innendialog	Bitte zu der MobiSchule, welche wir sehr begrüßen auch auf die Gefährdung durch den toten Winkel hinweisen. Hier können Organisationen wie die Verkehrswacht oder wir unterstützen.	Kenntnisnahme	Die konkrete Ausgestaltung der MobiSchule wird nicht im NVP geregelt. Weiterleitung an MVG als Vorschlag für Mobi-Schulen-Programm.
4	1124	ADAC Mittelrhein e.V.	3.3.5.3. Belange von Frauen und Mädchen	<p>Verbot des breitbeinigen Sitzen von Männern in öffentlichen Verkehrsmitteln, "Manspreading", hier werden gegenüber sitzende Menschen teilweise belästigt, teils kann dies sogar übergriffig bezeichnet werden.</p> <p>Manspreading ist respektlos, unhöflich, demonstriert vermeintlich Macht, dient nicht dazu Sitzplätze effizient zu nutzen.</p> <p>Siehe hierzu die Stadt Madrid.</p>	Kenntnisnahme	Kein Gegenstand des NVP Mainz, sondern der Beförderungsbedingungen des RMV.
5	1126	ADAC Mittelrhein e.V.	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	<p>PMG-Parkticket für einen Zeitraum von 24 Stunden auch als Parkschein in den Bussen und Straßenbahnen auf Mainzer Seite bis zum Rhein. Müsste es nicht, PMG-Parkticket für einen Zeitraum von 24 Stunden auch als **Fahr**schein in den Bussen und Straßenbahnen auf Mainzer Seite bis zum Rhein. heißen?</p>	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
6	1130	ADAC Mittelrhein e.V.	5.6.4. Weiterführende Mobilitätsangebote	<p>Verbot von E-Scootern im ÖPNV und sollte keine Dauerlösung sein, denn somit entfällt der E-Scooter so für die "letzte Meile".</p> <p>Vielmehr sollte die Einbeziehung technischer Neuentwicklungen beispielsweise bei der Akkutechnologie, Aktualisierungen von Prüfnormen oder von Brandschutzmaßnahmen eine sichere Mitnahme von E-Scootern wieder ermöglichen.</p>	Kenntnisnahme	E-Scooter-Verbote gibt es in vielen deutschen Bussen und Bahnen, die auf einer Empfehlung des VDV beruhen. Grund sind niedrige Sicherheitsstandard der verbauten Lithium-Ionen-Akkus und damit verbunden ein erhöhtes Brand- und Explosionsrisiko sowie die gesundheitsschädliche Rauchgasfreisetzung.
7	1009	ADFC	3.2.1.1. Straßenbahn	Bei der Trassenführung sollte im Fall von Bauvorhaben im Bestand bzw. bei neuen Trassen immer die Wegführung für den Fahrradverkehr mitbedacht werden, da Schienen eine potentielle Unfallgefährdungsstelle für Radfahrende darstellen.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
8	1010	ADFC	3.2.1.2. Bus	Bei Sonderspuren für den Busverkehr sollte im Fall von Bauvorhaben im Bestand bzw. bei neuen Sonderspuren immer die Mitnutzung oder Beeinträchtigung des Fahrradverkehrs mitbedacht werden, da oftmals kein ausreichender Platz für Bussonderspur plus Radweg besteht.	Kenntnisnahme	Dieser Punkt wird in Planungsbesprechungen grundsätzlich berücksichtigt.
9	1011	ADFC	3.2.2. Haltestellen	<p>An allen Haltestellen ist darauf zu achten, dass der Radverkehr bei der Positionierung von Pfosten, Unterständen und Infosäulen berücksichtigt wird. Dies ist in vielen Fällen nicht oder nicht ausreichend gegeben (Negativbeispiel: An der Dahlheimer Wiese auf Seite der Kläranlage - vgl. beigelegtes Foto).</p> <p>Der Radverkehr sollte - sofern eine Nutzung des Bürgersteigs erlaubt ist - möglichst hinter dem Unterstand vorbeigeführt werden. Wo dies aus Platzgründen nicht möglich ist, müssen zumindest die Haltstellenpfosten seitlich an den Unterständen so aufgestellt werden, dass sie Radfahrende nicht behindern. Gerade im Wartebereich einer Haltestelle sind Radfahrende möglicherweise zu Ausweichreaktionen gezwungen, so dass im Fahrweg befindliche Pfosten eine Unfallquelle darstellen.</p>	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Konflikte zwischen RV und ÖPNV sollen vermieden werden. Gefahrenpotenziale für RV sind abzubauen. Dies ist oft aufgrund nicht genügend vorhandener Flächen nicht umsetzbar solange keine größere Umplanung (z.B. Änderung des Straßenquerschnitt) stattfindet. Konkreter Hinweis wird aufgenommen;
10	1012	ADFC	3.2.4. Besondere Ausstattung für Busse	Auch in Solobussen sollte ein freier Bereich von 2 m Länge für die nachrangige Mitnahme von 2 Fahrrädern vorhanden sein.	Kenntnisnahme	Der Rollstuhlplatz in den MVG-Solobussen ist bereits so groß (min. 2m) ausgeführt, dass dort auch Fahrräder abgestellt werden können. Natürlich nur nachrangig, wenn der Rollstuhlplatz nicht benötigt wird. Das wird auch bei Fahrzeugneubeschaffungen entsprechend berücksichtigt.
11	1013	ADFC	3.3.1. Fahrgästeinformationssysteme	Auch an den Haltestellen mit Mobilitätsinfosäulen mit Touchscreen sollte ein Fahrplanaushang erfolgen, damit bei Ausfall der Mobilitätsinfosäule oder bei großem Andrang eine alternative Auskunftsmöglichkeit vor allem für ältere Menschen besteht.	nicht folgen	Durch Verzicht auf Tausch der Aushangfahrpläne kann auf den Druck auf wetterfestem Papier von ca. 3.000 Zetteln sowie das Ausfahren und Aushängen an den einzelnen Haltestellen verzichtet werden. Dies spart neben Druckkosten auch 20.000 km Fahrleistung und damit CO2- sowie NOx-Emissionen. Zudem wird die Attraktivität des ÖPNV in Mainz gefördert.
12	1023	ADFC	5.2.2. Optimierungspotenziale durch Busspuren	<p>Generell sollte bei der Planung/Änderung von Busspuren nicht nur die Auswirkung auf den MIV, sondern auch auf den Radverkehr beachtet werden. Wo aus Platzgründen keine Trennung von ÖPNV, MIV und Radverkehr möglich ist, sollte der Radverkehr die Busspur mitnutzen dürfen. Dies gilt insb. für die Vorschläge zur Freiligrathstraße, Geschwister-Scholl-Straße (sofern nicht in Mittellage auf den Gleisen), Dr.-Martin-Luther-King-Weg, Kaiserstraße, Große Bleiche und Am Stiftswingert.</p> <p>Für den Abschnitt Abschnitt Birkenstraße – Jägerhaus auf der Rheinhessenstraße wird eine Mitnutzung des Gleiskörpers in Mittellage durch Busse vorgeschlagen. Sofern in diesem Abschnitt auf eine Busspur umgeschwenkt wird, sollte auch hier der Radverkehr die Sonderspur mitnutzen dürfen.</p>	Kenntnisnahme	Bei der Planung/Änderung von Busspuren werden grundsätzlich auch die Auswirkung auf den Radverkehr mitgedacht. Dieser Punkt wird in Planungsbesprechungen grundsätzlich berücksichtigt.

13	1024	ADFC	5.6.2.2. Räumliche Integration des Radverkehrs	Die Intermodalität zwischen Radverkehr und Schienenverkehr am Bahnhof Römisches Theater muss verbessert werden: Fahrradstellplätze fehlen (vielleicht Teilbereich des nahen Parkhauses nutzbar?) und der Zugang zu den Bahnsteigen ist bei Mitnahme des Fahrrads aufwändig. Auch am Bahnhof Nord (und künftig am Bf Schott), der Waggonfabrik und Marienborn besteht Verbesserungspotential.	Kenntnisnahme	Primäre Adressaten des Anliegens sind die DB InfraGO als Eisenbahninfrastrukturunternehmen sowie der ZÖPNV RLP Süd als Aufgabenträger SPNV.  Es sind Radabstellanlagen (auch auf städtischer Fläche) vorhanden, zwischen S-Bhf und Cinestar-Gebäude und direkt vor der Pizzaria Holzhofstraße. Eine Erweiterung ist nach Fertigstellung des Aufzugs in der Salvatorstraße vorgesehen (Ausgang über Bahnsteig 4). Eine Erweiterung hängt grundsätzlich von der Verfügbarkeit städtischer Flächen ab.
14	1025	ADFC	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)  Die Regelung für das Parkhaus CityPort (Parkschein = MVG-Fahrschein) sollte auch für die Quartiersgarage am Zollhafen eingeführt werden. Wünschenswert wäre mehr Kapazität am Mühlkreis und vergleichbare P+R-Angebote an den Stadtengängen Saarstraße (Parkplatz am Stadion!), Pariser Straße und Wormser Straße.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Das Angebot gilt das nicht nur im City Port, sondern in allen PMG-Parkhäusern und richtet sich tatsächlich nur an Kurzparken, nicht an Dauermieter.  Bzgl. P+R: Eine Potenzialanalyse P+R kam zu dem Ergebnis, dass Verlagerungseffekte vom Pkw auf den ÖPNV bei den betrachteten Flächen nur sehr gering wären. Eine Weiterverfolgung des Themas ist durch bspw. Anstoßen auf Landesebene oder mit angrenzen Umlandgemeinden (Bahnhöfen) möglich.
15	1026	ADFC	8.2.11. Kapitel 7.1.2 bis 7.1.4 Verknüpfung Radverkehr, MIV und alternative Bedienungsformen	8.2.11. Kapitel 7.1.2 bis 7.1.4 Verknüpfung Radverkehr, MIV und alternative Bedienungsformen  Ein Zielkonzept für P+R sollte erarbeitet werden, um den MIV-Verkehr in der Innenstadt zu reduzieren.	Kenntnisnahme	Bzgl. P+R: Eine Potenzialanalyse P+R kam zu dem Ergebnis, dass Verlagerungseffekte vom Pkw auf den ÖPNV bei den betrachteten Flächen nur sehr gering wären. Eine Weiterverfolgung des Themas ist durch bspw. Anstoßen auf Landesebene oder mit angrenzen Umlandgemeinden (Bahnhöfen) möglich.
16	1028	ADFC	5.6.2.2. Räumliche Integration des Radverkehrs	MeinRad-Station und Fahrradabstellplätze in oder bei der Quartiergarage Zollhafen und allen weiteren P+R-Plätzen	Kenntnisnahme	Fahrradabstellplätze an Haltestellen sind als Ziel im Nahverkehrsplan enthalten. Die konkrete Prüfung und ggf. Umsetzung erfolgt über das fahrRad Büro. Weiterleitung an fahrRad Büro.
17	1029	ADFC	3.2.3. Fahrzeuge	In den Fahrzeugen (Bus und Tram) sollte neben Kinderwagen, Rollstuhl- und Rollatorsymbol auch ein Fahrradsymbol mit Hinweis auf die nachrangige Mitnahmemöglichkeit angebracht werden. Fahrgästen ist ansonten die Mitnahme eines Fahrrads ohne Behinderung bevorrechtigter Fahrgäste nicht erklärbar	nicht folgen	Die MVG hat das Anliegen intern besprochen. Die MVG hat bereits einen Text in den Fahrzeugen, dass der Platz vorrangig für Menschen mit Rollstuhl reserviert ist, siehe unten. Fahrradsymbole an dieser Stelle sind nicht vorgesehen, sondern nur Kinderwagen und Rollstuhlsymbole. Ein zusätzliches Fahrradsymbol mit Hinweis auf nachrangige Mitnahme würde das Problem nicht lösen.



18	1096	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	2.1.2.1. Demografie	Die im Text erwähnten Anteile der mindestens 65-Jährigen an der Bevölkerung stimmen nicht mit der Grafik überein.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht
19	1103	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.1.3. Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)	Die Einstufung von "Lerchenberg Nord/West" und "Marienborn Süd" als Siedlungsgebiet 2 lässt sich nicht durch die Bevölkerungsdichte (im Vergleich zu anderen Gebieten in den kleineren Mainzer Stadtteilen) erklären. Abbildung 3 zeigt für den Nordwesten von Lerchenberg sogar eine höhere Bevölkerungsdichte als für den Südwesten; für Marienborn lässt die Karte keine Bewertung zu.  Es entsteht der Eindruck, dass die Einteilung dazu dient, die aktuelle schlechtere ÖPNV-Bedienung verglichen mit dem Rest der Stadtteile zu rechtfertigen, was wir ablehnen. Wenn sich Defizite in der ÖPNV-Bedienung nicht immer beheben lassen, kann das nachvollziehbar sein, sie sollen aber offen kommuniziert werden.  (Die Einstufung von Layenhof ist nachvollziehbar.)	Kenntnisnahme	Die Bevölkerungsdichte im "Lerchenberg Nord/West" liegt knapp über der Grenze von 5.000 EW/km <sup>2</sup> und damit unter der Dichte im Südwesten mit über 6.500 EW/km <sup>2</sup> .
20	1104	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.1.5. Verkehrszeiten	"Für den Korridor Mainz Hbf. – Wiesbaden Hbf. ist ein täglich durchgehender Nachtverkehr anzustreben."  Es ist unklar, ob dieser Satz das bestehende S-Bahn-Angebot zwischen den Hauptbahnhöfen meint oder eine zusätzliche Busverbindung (mit wesentlich mehr Zwischenhalten) gemeint ist.	nicht folgen	Festlegungen zu Verkehrszeiten können im Rahmen des NVP Mainz nur für den Bus- und Straßenbahnverkehr vorgenommen werden.
21	1105	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.1.9.1. Anbindung der Umlandgemeinden und des rechtsrheinischen Bedienungsgebietes	Budenheim wird von den Linien 68 (nicht 79) und 80 bedient. Heidesheim wird zusätzlich (und hauptsächlich) von der Linie 79 bedient. Wackernheim wird von Montag bis Freitag von der Linie 80 bedient, welche aber eine sehr lange Fahrzeit nach Mainz hat und daher ggf. nicht erwähnt werden muss.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht
22	1106	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.1.9.3. Regionale Schienenstrecken	Da die meisten Eisenbahnstrecken nach Mainz ausgelastet oder überlastet sind, sollte ein Ausbau vehemente gefordert werden. Für die Strecke nach Frankfurt ist statt eines dreigleisigen Ausbaus ein möglichst schnellstmöglicher viergleisiger Ausbau nachdrücklich zu fordern; nach Bingen (oder zumindest bis Gau-Algesheim) sollte ein mindestens dreigleisiger Ausbau der linken Rheinstrecke nicht nur begrüßt, sondern konkret gefordert werden.  Auf der Strecke nach Alzey sollte ein zweigleisiger Ausbau oder zumindest zweigleisige Abschnitte gefordert werden. Ein guter Bereich für einen zweigleisigen Abschnitt ist der Bereich zwischen Gonsenheim und Marienborn im Mainzer Stadtgebiet.  In der Vergangenheit wurden mehrere Bauvorhaben geplant oder umgesetzt, die einen Ausbau der Strecken erheblich erschweren (zweite Brücke in Budenheim).  Aus Rheinhessen kommen fahren alle Züge (mit sehr wenigen Einzelfahrten als Ausnahme) über Mainz. Eine regelmäßige (stündliche) Direktverbindung aus Bingen oder Bad Kreuznach nach Wiesbaden würde damit sowohl den Mainzer Hauptbahnhof als Umsteigebahnhof entlasten als auch durch die Attraktivitätssteigerung des ÖPNV den Autoverkehr in und um Mainz verringern. Aktuell steht die Überlastung der linken Rheinstrecke dem im Weg. Auch aus diesem Grund sollte ein Ausbau dieser Strecke gefordert werden.	Teilberücksichtigung	Anpassung im Bericht: 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.
23	1107	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.3.1. Fahrgästeinformationssysteme	Die Echtzeitauskunft im Internet zu den Fahrten soll mindestens für die Webseiten und App der Mainzer Mobilität, der ESWE, des RMV, des RNN und der DB funktionieren und an alle diese Dienste dieselben Echtzeitdaten liefern. Sowohl Verspätungen als auch Ausfälle müssen bei allen Diensten gleichermaßen angezeigt werden.	Kenntnisnahme	Dies läuft bereits über die Datendrehscheibe, sodass die Echtzeitauskünfte in allen Medien identisch sind. Dies wurde stichprobenhaft auch überprüft. Bitte in konkreten Fällen wo die Echtzeitauskunft abweicht an die MVG herantreten.

24	1108	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	4.1. Umsetzung Zielliniennetz	Neben positiven gab es auch negative Rückmeldungen, da vielerorts die Taktung auch verringert wurde, etwas von einem 10- zu einem 15-Minuten-Takt oder von einem 20- zu einem 30-Minuten-Takt.  Während sich einzelne Verschlechterungen bei so großen Änderungen wie 2019 nicht vermeiden lassen und oft nachvollziehbar sind, sollte das hier offen kommuniziert werden. Die Liniennetzreform 2019 hat keine nennenswerte Steigerung der Fahrplankilometer hebracht; die Beschreibung wirkt jedoch, als ob es sich um einen wesentlichen Ausbau des Verkehrs handele, was nicht der Fall ist.	Kenntnisnahme	Eine gemeinsame Taktfamilie 15/30 liefert verlässliche Umstiegsrelationen und eine stabile Taktung auf den Hauptästen. Zudem war es nicht nur eine Umschichtung der Verkehrslieistung. Die Verkehrsleistung stieg bereits mit dem Fahrplanwechsel Dezember 2019 und wurde in den Folgejahren mit Liniennetzerweiterungen in den LK Mainz Bingen weiter erhöht.
25	1109	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	5.2.2. Optimierungspotenziale durch Busspuren	Die Beschriftung der Tabelle 28 ist falsch.	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
26	1113	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	5.3. Potenziale für Expressbuslinien	Weiteres Potenzial für eine Expressbuslinie kann sich am Linienweg der Buslinie 660 ergeben. Diese Linie fährt außerhalb von Mainz einige Umwege (Gau-Bischofsheim/Harxheim, Lörzweiler, Königheim) auf verschiedenen Linienwegen, sodass eine zusätzliche Expressbuslinie die Fahrzeiten nach Mommenheim und Undenheim sehr reduzieren kann. (In Gau-Bischofsheim und Harxheim würde dabei nur jeweils eine Haltestelle am Ortsrand an der L425 bedient.)  Ebenfalls untersuchenswert ist die Strecke nach Bauschheim - Astheim - Trebur (ggf. als Verlängerung der Linie 60). Von hier existiert bisher keine Direktverbindung nach Mainz, sodass schon eine gewöhnliche Buslinie die Fahrzeit erheblich reduzieren und zu einer Reduzierung des MIV in Mainz beitragen würde.  Die Linie X89 sollte trotz des Expressbuscharakters neue Haltestellen an der Erzberger Straße bedienen, da es hier bisher keine Buslinie gibt.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Die grundsätzliche Idee von Expressbuslinien unterstützen wir. Die konkrete Ausgestaltung solcher Linien hängt jedoch von vielen Faktoren ab, so z.B.: Infrastrukturmöglichkeiten, Fahrwege, Fahrgästezahlen/Potenzial, Gesamtlinienkonzept, Finanzmittel. Die derzeit vorgestellten Pläne geben grobe Überlegungen wieder, welche auf diesen Faktoren beruhen, jedoch keinen finalen Charakter aufweisen. Die hier beschriebenen Korridore sind jedoch nicht im unmittelbaren Zuständigkeitsbereich der MVG und derzeit auch nicht in einem Expressbusnetz vorgesehen. Diese müssten mit dem RNN und der LNVG diskutiert werden.
27	1123	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	8.1.6. Hartenberg-Münchfeld	Linien 58 und 63 fehlen in der Tabelle	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht
28	1128	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	8.2.9. Kapitel 4.2.1 Schwachstellenanalyse Erschließung	Die Verlängerung der Linie 71 wurde, wie in anderen Tabellen erwähnt, wieder zurückgenommen und kann damit nicht als "Abgeschlossen" bezeichnet werden.	Kenntnisnahme	Da es sich um die Bilanzierung des damaligen Zielliniennetzes handelt, welches umgesetzt wurde, gilt diese als "abgeschlossen". In den Folgejahren musste aufgrund der finanziellen Lage vorübergehend eingekürzt werden. Aufgrund der weiterin sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV kann nicht ausgeschlossen werden, dass dies dauerhaft nötig sein wird.
29	1129	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	8.2.1. Kapitel 3.1.9.1 ÖPNV-Konzept für das Gebiet des RNN	Die (hier nicht erwähnte) Linie 656 hat zwei Taktlücken (Fahrten ab Lerchenberg um 9:31 und 15:31 entfallen), welche schnellstmöglich geschlossen werden sollten. Außerdem endet die Betriebszeit montags bis freitags sehr früh; eine Verlängerung um eine Stunde sollte vorgenommen werden.	Kenntnisnahme	Die Linie 656 ist unter entsprechendem Kapitel aufgeführt. Angebotserhöhungen sind mit zusätzlichen Kosten verbunden. Eine kostenneutrale Umsetzung ist derzeit aufgrund der weiterin sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV nicht möglich. Bei Änderung der Finanzierungslage kann dies erneut geprüft werden.
30	1131	Fahrgastverband ProBahn Rheinland-Pfalz/Saarland e.V.	3.1.5. Verkehrszeiten	Aktuell beginnt die Nachtverkehrszeit an Freitagen und Samstagen schon um 0:00 Uhr. Eine Verlängerung der Schwachverkehrszeit 1 bis 1:00 Uhr, wie hier erwähnt, wird begrüßt. Wenn sie nicht umgesetzt wird, sollten zumindest die Spätfahrten der Linie 68 nach Hochheim und (mit etwas geringerer Priorität) der Linie 52 nach Bretzenheim um 2:30 Uhr wieder eingeführt werden, da es hier keine Alternativverbindungen um 3:00 Uhr auf ähnlichen Linien gibt.	Kenntnisnahme	Eine kostenneutrale Umsetzung ist derzeit aufgrund der weiterin sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV nicht möglich. Bei Änderung der Finanzierungslage kann dies erneut geprüft werden.
31	1038	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	3.1.6. Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen	Die Beförderungszeit ist ein wesentliches Kriterium für einen Umstieg vom IV zum ÖPNV. Die angegebenen Zeiten bilden allerdings selbst in den Nebenverkehrszeiten immer dann den realen Status Quo nicht ab, wenn mindestens einmal umgestiegen werden muss, insbesondere wenn der Umstieg von Bus auf Bahn erfolgt. Häufig ist die Zeit für den Umstieg so knapp bemessen, dass der Anschluss verpasst wird. Dies ist in der Hauptverkehrszeit auf bestimmten Verbindungen von äußeren Stadtteilen eher die Regel denn die Ausnahme. Hier wäre es attraktiver, die Beförderungszeit um nur wenige Minuten zu verlängern, aber dadurch verlässlicher zu gestalten.	Kenntnisnahme	Ein Kernthema dieses NVP ist es attraktivere Reisezeiten zu schaffen. Dabei werden geplante Fahrzeiten in einem komplexen Verfahren mit IST-Fahrzeiten abgeglichen und nach Möglichkeit angepasst, um die Realität noch besser abzubilden. Damit sollen Fahrzeiten verlässlicher werden, was sich positiv auf Umstiegsrelationen auswirkt. Anschluss sicherungsmaßnahmen wie bspw. an der Haltestelle Mühltriangle werden laufend geprüft.
32	1039	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	4.1. Umsetzung Zielliniennetz	Die Tangentiallinie 74 ist ein erster Schritt in die richtige Richtung. Sie bietet vom Süden her kommend eine Alternative in Richtung Universität oder sogar Lerchenberg (ZDF). Damit verkürzt sich die Fahrzeit erheblich, weil der Umweg über das Zentrum nicht genommen werden muss. Für die tägliche Nutzung scheidet sie aber noch aus, weil die Anschlüsse mit den regelmäßig verspäteten Bussen nicht erreicht werden.	Kenntnisnahme	Ein Kernthema dieses NVP ist es attraktivere Reisezeiten zu schaffen. Dabei werden geplante Fahrzeiten in einem komplexen Verfahren mit IST-Fahrzeiten abgeglichen und nach Möglichkeit angepasst, um die Realität noch besser abzubilden. Damit sollen Fahrzeiten verlässlicher werden, was sich positiv auf Umstiegsrelationen auswirkt. Anschluss sicherungsmaßnahmen wie bspw. an der Haltestelle Mühltriangle werden laufend geprüft.
33	1040	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	5.3. Potenziale für Expressbuslinien	Die Expresslinie X67 ist aus Sicht des unverändert schlecht angebundenen Stadtteils Ebersheim zu befürworten und wird schon seit längerer Zeit politisch gefordert. So könnte eine direkte Erreichbarkeit der City beschleunigt werden, was die Attraktivität des ÖPNV erheblich befördern würde.	Kenntnisnahme	-
34	1041	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	Der P&R-Platz in Hechtsheim am Mühltriangle verbessert gerade in den Randzeiten die Erreichbarkeit der Innenstadt für Ebersheim, aber auch angrenzende Gemeinden. Allerdings reicht die Kapazität schon heute nicht mehr aus, um die potentielle Nachfrage zu befriedigen. Gerade am Morgen bis in den späten Nachmittag hinein ist ein Anfahren immer mit dem Risiko verbunden, keinen Parkplatz mehr zu bekommen. Hier wäre es, nicht nur mit Blick auf die geplanten Baugebiete in Ebersheim, sinnvoll, über mittelfristige Alternativen (Regenrückhaltebecken Ebersheim) nachzudenken, die auch für das Umland attraktiv und die Nutzung des ÖPNV in Mainz insgesamt verbessern könnte. Das Problem "der letzten Meile" wie an der Mewa-Arena stellt sich hier nicht, weil dieser Platz noch deutlich vor den eigentlichen Staubereichen liegt.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Bzgl. P+R: Eine Potenzialanalyse P+R kam zu dem Ergebnis, dass Verlagerungseffekte vom Pkw auf den ÖPNV bei den betrachteten Flächen nur sehr gering wären. Eine Weiterverfolgung des Themas ist durch bspw. Anstoßen auf Landesebene oder mit angrenzenden Umlandgemeinden (Bahnhöfen) möglich.
35	1042	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	3.3. Kund:innenkomfort	Zum Komfort, der am Ende auch darüber entscheidet, ob Menschen auf den ÖPNV umsteigen bzw. zumindest häufiger nutzen, gehören z.B. Sauberkeit und Klimatisierung. Sie sind daher nicht nur Ausstattungsmerkmal in dem im Kapitel zuvor beschriebenen Sinne, sondern haben eine herausgehobene Bedeutung. Wenn z.B. Klimaanlagen im überwiegenden Teil der Fahrzeuge vorhandenen sind, aber nicht funktionsfähig oder nicht eingeschaltet sind, reduziert das den Fahrkomfort gerade zu den Spitzenzeiten mit hoher Auslastung erheblich.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht; in Kapitel 3.3. "... gute Betreuung, klimatisierte Fahrzeuge, und verlässliche und verständliche Wege des Betriebs..."
36	1043	Freie Wähler Mainz (Stadtratsfraktion)	7. Schwerpunktthema Neue ÖPNV-Finanzierungsmöglichkeiten	Bei der Finanzierung durch Umwidmung von Erlösen aus der Stellplatzsatzung ist zu bedenken, dass die Stellplatzsatzung schon heute dazu führt, dass Stellplätze fehlen, ohne dass attraktive ÖPNV-Alternativen zur Verfügung stehen. Eine Umwidmung von Mitteln in den reinen Betrieb sollte daher immer dazu führen, dass keine Mittel für erforderliche Infrastrukturverbesserungen verloren gehen. Solidarische Finanzierungsmodelle können eine Option sein, sie sollten aber nicht völlig losgelöst von der tatsächlichen Möglichkeit der Nutzung (z.B. Arbeitsplatz außerhalb der City) bleiben. Sie sind daher aus Gründen der Verteilungsgerechtigkeit nur zusammen mit den angrenzenden Kommunen anzugehen und müssen einher gehen mit einer Verbesserung der Infrastruktur für alle Bürgerinnen und Bürger (Stadt-Land-Gefälle).	Kenntnisnahme	-
37	M113 7	Landesbetrieb Mobilität Worms		schriftliche Antwort, keine Bedenken zur 4. Fortschreibung	Kenntnisnahme	-
38-41	1128	Landeshauptstadt Mainz, Amt 12	interne Klärung			
42-78	1014-1077	MVG	interne Klärung			
79	1002	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	1.1.3. Landesrecht Rheinland-Pfalz	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.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht

80	1003	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	3.1.1. Netzstruktur	Hier sollte aus Sicht des Landes zusätzlich der Bahnhof Mainz-Römisches Theater erwähnt werden, der für weite Teile der Stadt Mainz im ein- und ausbrechenden Verkehr aus/in Richtung Frankfurt, Darmstadt und Mannheim eine wichtige Rolle einnimmt und als Umsteigepunkt vom / zum städtischen Busverkehr genutzt wird.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht: "...und Verknüpfungen zu einer möglichst guten Erreichbarkeit aller Stadtteile ergänzen. Der Bahnhof Mainz-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 ..."
81	1004	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	3.1.9.1. Anbindung der Umlandgemeinden und des rechtsrheinischen Bedienungsgebietes	Im Korridor Lörzweiler – Harxheim – Gau-Bischofsheim – Mainz besteht auf der Linie 660 durch Überlagerung der vier Linienäste Mo-Fr ein 15-Minuten-Takt.	nicht folgen	Es ist unklar weshalb hier ein 15-Minuten-Takt als Änderungswunsch genannt wird. Auf dem Abschnitt fährt zwar noch die Linie 69 aber ein "echter" 15-Minuten-Takt ist hier nicht gegeben. Es wird an der bisherigen Formulierung festgehalten.
82	1005	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	3.1.9.3. Regionale Schienenstrecken	Derzeit wird eine mögliche Reaktivierung der Aartalbahn seitens des Landes Rheinland-Pfalz untersucht. Hierbei wird konzeptionell geprüft, ob - einer Entscheidung zur Reaktivierung vorausgesetzt - ein Stundentakt der Aartalbahn zwischen Limburg, Diez, Hahnstätten und Wiesbaden Ost weiter von / nach Mainz Hbf verkehren kann.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht als neues Aufzählungszeichen Richtung Wiesbaden: "Derzeit wird nach Aussage des Landes Rheinland-Pfalz (oder rheinland-pfälzischen Verkehrsministeriums) 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."
83	1006	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	5.3. Potenziale für Expressbuslinien	Das Land Rheinland-Pfalz begrüßt die Ideen zur Einrichtung zusätzlicher Schnellbuslinien in das / aus dem Mainzer Umland. Die lokale Finanzierung muss jedoch sichergestellt werden.  Die geplante Schnellbuslinie zwischen Mainz und Bad Schwalbach verläuft in Teilen entlang der Aartalbahn. Eine Reaktivierung der Aartalbahn zwischen Limburg, Diez, Hahnstätten, Bad Schwalbach, Wiesbaden Ost und Mainz Hbf wird derzeit untersucht (vgl. 3.1.9.3). Die Umsetzung der Schnellbuslinie in diesem Korridor sollte deshalb aus Sicht des Landes Rheinland-Pfalz nicht umgesetzt werden, wenn es zu einer Reaktivierung der SPNV-Strecke kommt. Andernfalls würden sich das SPNV-Angebot und Schnellbuslinie kannibalisieren.	Kenntnisnahme	Sollte es zur Reaktivierung der Aartalbahn kommen, werden neue Überlegungen angestellt. Solange werden die Planungen hinsichtlich des Verlaufs der Schnellbuslinie erst einmal weiterfolgt.
84	1007	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	6. Finanzierung	Redaktioneller Hinweis im letzten Absatz. "Die Stadt Mainz" statt "Das Stadt Mainz".	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
85	1008	Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität	6. Finanzierung	Im Rahmen des Landesnahverkehrsplans des Landes Rheinland-Pfalz ist vorgesehen, die Finanzierung im ÖPNV neu zu regeln. Das Land bekennt sich dabei zur vollständigen Finanzierung der Taktfahrten auf den regionalen Buslinien (im Falle von Mainz 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.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht
86		MTK	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Gemäß Kapitel 3.1.9 in Zusammenhang mit der Anlage 1 weise ich, auf die für den Main-Taunus-Kreis, bedeutende Verkehrsbeziehung zwischen der Landeshauptstadt Mainz und der westlichen Kommune Hochheim hin. Auf dieser Verkehrsrelation verkehrt die Mainzer Stadtbuslinie 68 ganztags von Montag bis Freitag im 30-Minuten-Takt, an Samstagen im 30/60 und an Sonntagen im 60-Minuten-Takt.  Sollten Sie Veränderungen der derzeitigen Fahrplangestaltung planen, bitten wir um eine frühzeitige Information und anschließender enger Abstimmung mit unserem Haus. Wir beziehen selbstverständlich die Kommune Hochheim in unsere Überlegungen mit ein.	Kenntnisnahme	-
87	M113 5	Ortsbeirat Mainz-Marienborn	-	Folgende Aussagen zu Marienborn sind in der 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplans Mainz enthalten: <b>Korridor Stadecken - Essenheim - Mainz</b> Von Stadecken über Essenheim soll eine regionale Hauptlinie von Sprendlingen (und perspektivisch von Bad Kreuznach kommend) das stündliche Angebot der derzeitigen Regioline 650 unter einer neuen Liniennummer 630 fortführen. Zwischen Stadecken und Mainz soll das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet werden. Dieser Ast wird von Ingelheim - Schwabenheim kommend verkehren. Zudem ist eine weitere Hauptlinie 653 vorgesehen, die von Nieder-Olm kommend ab Essenheim eine direkte Verbindung nach über Ober-Olm und Klein-Winternheim nach Mainz in einem Halbstundentakt herstellt. Diese Konzeption ersetzt dann die Fahrten der Linie 75 in Essenheim und Stadecken-Elsheim. Aus Sicht der Stadt Mainz ist zu prüfen, ob die Linie 653 über 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. (Seite 50/51) Marienborn BI Veränderung: Bedienung Linie 70 ganztägig im 30-Minuten-Takt mit zusätzlichen Schul-/Verstärkerfahrten (Seite 108) <b>Weiterführende Mobilitätsangebote</b> Prüfung alternativer Angebote bzw. innovativer Mobilitätslösungen (z.B. mit Kleinbussen oder On-Demand-Systeme) <b>Erschließung des südlichen Teils von Marienborn</b> Leider sind hier bisher (2019-2023) keinerlei strukturelle Verbesserungen erfolgt. <b>Folgende Aussage für Marienborn ist im Dokument „2. Nahverkehrsforum Information zur Beteiligung und den Bearbeitungsergebnissen“ enthalten:</b> Für konkrete Anregungen zur besseren Feinerschließung hat die Mainzer Mobilität Angebote mit Kleinbussen geprüft, z. B. ° Marienborn Süd > kostenneutrale Umsetzung nicht möglich, sondern erheblicher finanzieller Mehraufwand bei Änderung der Finanzierungslage erneute Prüfung auf Umsetzbarkeit <b>Forderungen für die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans</b> Daher fordert der Ortsbeirat Marienborn als Träger Öffentlicher Belange die nachfolgenden Maßnahmen in die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans aufzunehmen: Erschließung von Marienborn Süd (Altkönigstraße) mit Kleinbussen, insbesondere nach geplanter Realisierung des B-Plans MA33. Alternative Erschließung des o.a. Bereich Marienborn Süd, wie im vorherigen Nahverkehrsplan vorgeschlagen, in einer ÖPNV-Verbindung auf dem Korridor Stadecken - Essenheim - Mainz, also mit Buslinien, die in Richtung Landkreis Mainz-Bingen fahren. Erschließung zwischen Marienborn und der Haifa-Allee in Richtung Gutenbergcenter/Ärztezentren und zusätzlich über den Schleifweg mit zahlreichen Einkaufsmöglichkeiten (z.B. Hornbach) und Gastronomie. Verbesserte Taktung in den Nachtzeiten Montag bis Donnerstag zwischen 0:00 und 3:00 Uhr auf den Straßenbahn-Linien 51 und 53. Überprüfung des Betriebes von Bussen und Bahnen in den Nachtzeiten gemeinsam mit dem Ortsbeirat.	nicht folgen	Die Einzugsradien sind analog zur 3. Fortschreibung. Ein zusätzlicher Erschießungsbedarf ist im Zuge der 4. Fortschreibung nicht gegeben. Die Altkönigstraße und angrenzende Straßen sind im 300 m Radius bereits abgedeckt. Eine zusätzliche Erschließung wäre ohnehin aufgrund der Straßenbreiten und Kurvenradien nur mit kleineren Fahrzeugen denkbar. Ein Kleinbusverkehr ist jedoch aufgrund der weiteren sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV bis auf Weiteres nicht umsetzbar. Die Verwaltung verweist i.d.R. auch auf die Antwort zur Anfrage 1587/2024 der ÖDP-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn.  Die Taktung im Nachtnetz orientiert sich an der Fahrgastnachfrage. Dort sieht die Verkehrsverwaltung derzeit keinen Anpassungsbedarf.  Die Linien 630 und 653 sind Teil des ÖPNV-Konzeptes 2022 des Landkreis Mainz-Bingen. Eine zusätzliche Anbindung über Marienborn wäre mit erheblichen finanziellen Mehraufwand verbunden, was ebenfalls aufgrund der Haushaltsslage derzeit nicht umsetzbar ist.  Alle vom Ortsbeirat Marienborn eingebrachten Anregungen werden als Zukunftsanregungen gesammelt. Bei Änderung der Finanzierungslage erfolgt eine erneute Prüfung auf Umsetzbarkeit. Eine kostenneutrale Umsetzung im Zuge der 4. Fortschreibung ist nicht möglich.
88	1091	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	3.1.4 Betriebszeiten	**3.1.4 Betriebszeiten, Tabelle 12, S. 44** Wir regen an, beim Nachtverkehr ergänzend auch die Nächte vor Feiertagen zu berücksichtigen.	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
89	1091	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	3.1.5 Verkehrszeiten	**3.1.5 Verkehrszeiten, Tabelle 13, S. 45** Wir regen an, beim Nachtverkehr ergänzend auch die Nächte vor Feiertagen zu berücksichtigen.	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
90	1091	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Zu dem im Entwurf des Nahverkehrsplans angeregten Ausbau der Strecke zwischen Bahnhof Römisches Theater und Bischofsheim in Richtung Frankfurt am Main, weisen wir darauf hin, dass die Infrastrukturliste zum Deutschlandtakt einen abschnittsweisen dreigleisigen Ausbau der Bahnstrecke Mainz – Frankfurt als bedarfsplanrelevante Maßnahme vorsieht.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht: 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.

91	1091	Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	3.2.1 Streckeninfrastruktur	Hinsichtlich des im Text genannten Verzichts auf für den Busverkehr retardierende Elemente im Straßenraum (z. B. Aufpflasterungen, Einengungen etc.) möchten wir darauf hinweisen, dass hierbei die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer, wie z.B. zu Fuß gehender Personen, Radfahrender, Kinder oder mobilitätseingeschränkter Personen, berücksichtigt werden sollte.	Kenntnisnahme	-
92	1056	RNN	1.1.2. Über Mainz und die Organisation des ÖPNV in Mainz	Zum Aspekt Einbindung in Verkehrsverbünde regen wir an, die Formulierung aus dem aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Mainz zu übernehmen: „Um dieser komplexen Ausgangslage Rechnung zu tragen, ist die Stadt Mainz Partner in drei verschiedenen Verkehrsverbünden: Dem Verkehrsverbund Mainz-Wiesbaden (VMW), dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) sowie dem Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (RNN).“ Ergänzt um die folgenden Ausführungen: „Darüber hinaus ist sie Mitglied im Zweckverband Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund (ZRNN). Ein großer Vorteil dieser Kooperationen besteht dabei im Angebot von Verbundfahrkarten aus ganz Mainz sowohl ins gesamte RMV-Verbundgebiet als auch ins gesamte RNN-Verbundgebiet. ÖPNV-Kund:innen haben damit die Möglichkeit mit dem Erwerb einer Verbundkarte alle in den jeweiligen Verbundtarif einbezogenen öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen.“	nicht folgen	Die Formulierung / der Text unter Kapitel 1.1.2.3 wird als ausreichend erachtet.
93	1056	RNN	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Die Linie 56 verkehrt von Ingelheim (nicht nur Ingelheim Ost) über Wackernheim und die Hochschulen nach Mainz Hbf und Höfchen. Zwischen Mainz und Wackernheim verkehrt sie alle 30 Minuten, darüber hinaus bis Ingelheim alle 60 Minuten.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht gemäß Anregung
94	1056	RNN	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Die Linie 654 weist die Fahrstrecke Ingelheim – Elsheim (nicht Elsenheim) – Essenheim – Klein-Winternheim – Mainz auf. Wir bitten um Ergänzung, dass die Linien 653 und 654 auf dem gemeinsamen Abschnitt zwischen Essenheim über Ober-Olm und Klein-Winternheim nach Mainz einen 30-Minuten-Takt bilden.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht gemäß Anregung
95	1056	RNN	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Die Regionalbuslinie 652 bietet bereits ab Sörgenloch (nicht erst ab Nieder-Olm) einen 30-Minuten-Takt bis Mainz Hbf.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht gemäß Anregung
96	1056	RNN	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Die Linie 660 wird in Richtung Mainz ab Udenheim auf einen 30-Minuten-Takt und ab Mommenheim auf einen 15-Minuten-Takt verdichtet.	Berücksichtigung	Anpassung im Bericht gemäß Anregung
97	1056	RNN	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Durch die Einrichtung eines Haltepunktes Mainz-Schott würde die Reisezeit von der Straßenbahnstrecke aus Finthen und Gonsenheim sowie mit den Buslinien aus westlichen Stadtteilen kommend, die 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 Buslinienabschnitt Mainz-Schott – Mainz Hbf etwas entlastet. Wir regen an diesen Nutzen für den Verkehr ebenfalls in den Nahverkehrsplan aufzunehmen.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht
98	1056	RNN	3.3.1. Fahrgästeinformationssystem	Es ist lediglich aufgeführt, dass die Übertragung von Echtzeitdaten zum Verkehrsverbund RMV erfolgt. Da auch wir die Echtzeitdaten (über die Landesdatendrehscheibe Rheinland-Pfalz) beauskunften bitten wir um die Aufnahme, dass diese nicht nur zum RMV sondern auch zum RNN (über die Datendrehscheibe Rheinland-Pfalz) geliefert werden.	nicht folgen	Dem Vorschlag kann nicht gefolgt werden. Der RMV bekommt alle MVG-Echtzeit-Daten in höchster Qualität und jeder europäische Teilhaber kann sich diese Daten dort diskriminierungsfrei und in ebenso hoher Qualität dort abholen.
99	1056	RNN	3.3.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt	Wir bitten darum, die Ausführungen wir folgt zu ergänzen (Änderungen in rot): Weiterentwicklungen des Angebotes , E-Ticketing/Handyticket sind unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit den Entwicklung in den Verkehrsverbünden RMV und RNN voranzutreiben.	nicht folgen	Es wird ein Gegenvorschlag eingefügt: Weiterentwicklungen des Angebotes , E-Ticketing/Handyticket sind unter Berücksichtigung und in Abstimmung mit den Entwicklung in den Verkehrsverbünden RMV und RNN voranzutreiben. Dabei bleibt die MVG in Kontakt mit RNN und RMV.
100	1056	RNN	3.3.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt	Fahrscheinverkauf kann über die Mobilitäts-App der Mainzer Mobilität oder über die Mobilitäts-Apps der Verkehrsverbünde RMV bzw. RNN sichergestellt werden.	nicht folgen	Die MVG ist nicht für die RNN-App verantwortlich. Es geht hier um Vertriebskanäle, die durch das entsprechende Verkehrsunternehmen herzustellen oder zu behalten sind.
101	1056	RNN	3.3.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt	Zu den im Entwurf des Nahverkehrsplans stehenden Aspekten „Weiterentwicklung des Fahrscheinverkaufs im Fahrzeug“ und „Beibehaltung eines einheitlichen Fahrscheintarifs im VMW mit einem gegenüber dem RMV abgesenkten Tarifniveau bei den Zeitfahrausweisen und dem Tarifangebot der Sammelkarte (rabattierte Mehrfahrtkarte).“ bitten wir um Erläuterung.	Kenntnisnahme	Der Fahrscheintarif innerhalb des Verkehrsgebietes Mainz-Wiesbaden gilt als sog. Stadtpreisstufe in der Tarifsystematik des RMV. Diese Stadtpreisstufe orientiert sich bei der Preisgestaltung an der Preisstufe 3 des RMV Tariftableaus. Bei einigen Fahrkartensortimenten kann in der Stadtpreisstufe in einem mit dem RMV definierten Korridor vom Preis der Preisstufe 3 abgewichen werden, beispielsweise bei der Sammelkarte als mehrere Einzelfahrten im Vorverkauf.
102	1056	RNN	3.3.4 Kund:innenservice, Kund:innenbetreuung / Fahrgästebetreuung, Kund:innendialog	Wir bitten um folgende Ergänzung (in rot): Umfangreiche Kund:innenbetreuung und -beratung sowie Verkauf rund um alle Mobilitätsangebote der Mainzer Mobilität sowie aller in Mainz verkehrenden Verkehrsangebote sowie Beratung über und Verkauf der Verbundtarife RMV und RNN.	nicht folgen	Es wird ein Gegenvorschlag eingefügt: "Umfangreiche Kund:innenbetreuung und -beratung sowie Verkauf rund um alle Mobilitätsangebote der Mainzer Mobilität, dies schließt die Beratung zu und den Verkauf der Verbundtarife des RMV und des RNN ein."
103	1056	RNN	5.2.2. Optimierungspotenziale durch Busspuren	Wir begrüßen ausdrücklich die vorgestellten Maßnahmen zur Busbeschleunigung und hier insbesondere zwischen Kurmainz-Kaserne und Pariser Tor, da hiervon auch die regionale Hauptlinie 660 deutlich profitiert.	Kenntnisnahme	-
104	1056	RNN	6 Finanzierung	Wir firmieren nicht als Verkehrsverbund Rhein-Nahe GmbH sondern als Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH. Wir bitten dies zu korrigieren.	Berücksichtigung	Redaktionelle Anpassung
105	1044	Universitätsmedizin Mainz	2.2.2. Schul- und Ausbildungsstruktur	uns als Unimedizin fällt auf, dass wir nicht aufgeführt sind. Wir sind mit der Wissenschaft vernetzt und haben Forschung und Lehre am Campus.  es gibt aktiv Studierende der Fachrichtungen Humanmedizin und Zahnmedizin. Im Bereich Zahnmedizin sind wir einer der führenden bundesweiten Ausbildungsstätten.  Weiterhin haben wir patientennahe Forschung und Lehre (am Krankenbett).  Auch viele medizinische und nicht-medizinische Ausbildungsberufe gibt es bei uns. Wir bitten darum als Ausbildungsstätte/Universität mitgeführt zu werden.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht
106	1045	Universitätsmedizin Mainz	2.3.1. Pendler:innenverflechtungen	Die Unimedizin hat viele Pendler aus Hessen kommend.	Kenntnisnahme	Ergänzung im Bericht
107	1046	Universitätsmedizin Mainz	3.3.5.1. Berücksichtigung von behinderten und alten Menschen	Wir als UM benötigen barrierefreie Haltestellen und Zuwegungen im öffentlichen Raum.  Auch WEge zu und von den Haltepunkten des ÖPNV und eine funktionierendes (auch taktiles) LEitsystem für mobilitätseingeschränkte Personen und sehbehinderte Personen gem. DIN 18040 T 2 ist erforderlich.	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)  Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen

108	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	Unimedizin liegt innerstädtisch, dennoch ist eine Erreichbarkeit mit ÖPNV nur im 300 m-RADIUS gegeben.  Strassenbahnhaltestellen liegen sogar ausserhalb des 300m-Radius.	Kenntnisnahme	Die Bushaltestelle "Universitätsmedizin" befindet sich unmittelbar vor Gebäude 301. Die Richtwerte für Einzugsradien der Haltestellen beziehen sich auf das nächstgelegene Verkehrsmittel.
109	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	Barrierefreiheit im öffentlichen Raum ist nicht gegeben.	Kenntnisnahme	Barrierefreiheit außerhalb der Haltestellen und Fahrzeuge sind kein Gegenstand des Nahverkehrsplans.
110	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	Es fehlt allgemein ein Leitsystem zur Rückfahrt von der Unimedizin Richtung Stadt/Hbf. Ideal wäre ein barrierefreies Leitsystem von der Unimedizin (Geb. 301) hin zur Haltestelle	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)  Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen
111	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	"Am Römerlager". Taktiles Leitsystem im Boden sowie allgemeines Leitsystem. Oft stehen Patienten vor der Unimedizin und fragen wie sie per Bus nun zum Hbf kommen.	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)
112	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	Fußverkehr im öffentlichen Raum ist ausschließlich über ausgestellte Lagepläne vorhanden, die Wege zwischen dem Klinikgelände und den Bushaltestellen sind nur eingeschränkt barrierefrei.	Kenntnisnahme	Barrierefreiheit außerhalb der Haltestellen und Fahrzeuge sind kein Gegenstand des Nahverkehrsplans.
113	1047	Universitätsmedizin Mainz	3.1.2. Erschließung (Haltestelleneinzugsbereiche)	Wenig attraktiv stellt sich die Lage der Bushaltestelle in Richtung Bahnhof dar. Es fehlt ein funktionierendes Leitsystem, zum Erreichen des Bussteigs müssen die beiden Bundesstraßen überquert werden. Dennoch ist durch die räumliche Nähe zum Hauptbahnhof ein Anschluss an einen zentralen Umsteigepunkt und damit auch die Züge des Nah- und Fernverkehrs gegeben.	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)
114	1048	Universitätsmedizin Mainz	3.1.3. Bedienungshäufigkeit (Relationsbetrachtung)	Wir bitten um Beachtung der Universitätsmedizin mit einem hohen Fahrgastaufkommen vor allem in den Morgenstunden durch Patienten und Mitarbeiter.  Grösstes Krankenhaus in Rheinland-Pfalz:  320.000 Patienten/Jahr stationär/ambulant,  3.500 Studenten Medizin/Zahnmedizin ->; überwiegend mit ÖPNV, Rad  700 Auszubildende Gesundheitsfachberufe ->; überwiegend mit ÖPNV, Rad  8.700 Mitarbeiter->; einer der grössten AG der Region  bei den Mitarbeitern ist die Ratio für ÖPNV derzeit gering aufgrund der schlechten Anbindung vor allem ausserhalb der Kernzeiten.  Weibliche MA haben Bedenken nachts Bus zu fahren da Bushaltestellen schlecht gelegen sind (insbesondere Haltestelle "Am Römerlager" (dunkel, direkt am Park gelegen), Haltestelle "Obere Zahlbacher Strasse" (dunkle Ecke, schlecht einsehbar, liegt abseits der Verkehrsadern)	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
115	1049	Universitätsmedizin Mainz	3.1.4. Betriebszeiten	Mehrere Buslinien bedienen die für den Hauptcampus relevante Haltestelle „Universitätsmedizin“ in der Regel in der Hauptverkehrszeit im 15 bis 30 min-Takt. Die Takte zu Schichtanfangs- und -endzeiten, insbesondere am Wochenende sind dagegen weniger dicht.  An der Unimedizin gibt es mehrere Zielgruppen (Personal, Studenten, Besucher, Patienten). Eine Erreichbarkeit für Patienten muss 24 h gewährleistet sein, durchgängig.  <u>Personal</u> : Es muss gewährleistet sein dass auch nachts und am Wochenende der Arbeitsplatz pünktlich erreicht werden kann.  Wochenende: Frühdienst ab 6 h, am Campus bis 5:45, Spätdienst ab 21-22 h, am Campus bis 19:45 bzw. 20:45.  Die Erreichbarkeit des Kerngeländes zu Schichtbeginn mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in den Neben- und Schwachverkehrszeiten (vor 6:00 Uhr morgens und nach 19:00 Uhr) ist bedingt durch das ausgedünnte ÖV-Angebot (auch der Regionalverbindungen ins Umland) nur begrenzt gewährleistet. Die Wohnstandortanalyse der Mitarbeitenden zeigt, dass aufgrund der teilweise ländlichen und räumlich sehr dezentral verstreut gelegene Wohnorte komplexe und sehr zeitintensive ÖV-Wegeketten entstehen würden, die ursächlich sind für eine hohe KFZ-Affinität der Mitarbeitenden. Für ein Drittel der Beschäftigten (ca. 3000 MA) sind Bus und Bahn das tägliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (ivm/mobilitätslösung: Mobilitätsplan 2022). Problematisch sind auch Verspätungen und Busausfälle, diese sind aufgrund fehlender Gleitzeiten im Schichtdienst nicht akzeptabel. Dies gilt insbesondere für Auszubildende und Beschäftigte in der Probezeit.  <u>Besucher</u> : zu Besuchszeiten am Wochenende innerhalb der Besuchszeiten tagsüber ist die Taktung zu geringt.  <u>Studenten</u> : müssen bis 7:30 täglich am Campus sein.  <u>Patienten</u> : 24 h Erreichbarkeit der ZNA (Zentrale Notaufnahme), auch am Wochenende muss dies durchgängig gesichert sein. Momentan ist es für Patienten ohne Auto ausserhalb der Kernzeiten insb. nachts schwierig die UM zu erreichen. Hier wär eine Erhöhung der Taktung angesagt. Dies vor allem für Notfälle.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
116	1050	Universitätsmedizin Mainz	3.1.5. Verkehrszeiten	siehe vorheriger Punkt 3.1.4.  Die Hauptverkehrszeit gilt für die Unimedizin auch durchgehend am Wochenende (Sa/So).	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
117	1051	Universitätsmedizin Mainz	3.1.6. Umsteigehäufigkeit und Beförderungszeit zum Stadtzentrum, zu den Stadtteilzentren und zu ausgewählten Zielen	Bei "Ziel" vermissen wir die Universitätsmedizin.  Erreichbarkeit von/bis zur Unimedizin Ri Stadt/ Altstadt- Direktverbindung gewünscht.  Vernetzung mit Universität (insbes. Zielgruppe Studenten und Lehrende) ist momentan schlecht. Hier wäre eine direkte Anbindung (z.B. per Bus, Strassenbahn) zwischen Universität und Unimedizin erstrebenswert. Idealerweise mit kurzen Verbindungszeiten.	Berücksichtigung	Ergänzung in Tabelle 15 als Ziel "Universitätsmedizin" mit "30 Minuten" Beförderungszeit in der NVZ. Gemäß Verkehrsmodell mit Zielnetz aus 3. Fortschreibung ist es möglich aus allen Stadtteilen mindestens eine der Haltestellen (Universitätsmedizin, Universitätsmedizin Süd oder Obere Zahlbacher Straße) in maximal 30 Minuten in der NVZ zu erreichen.  Eine kostenneutrale Umsetzung einer Verbindung zwischen Universität und Unimedizin ist aufgrund der sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV nicht möglich. Bei Änderung der Finanzierungslage kann einer erneute Prüfung auf Umsetzbarkeit erfolgen.

118	1052	Universitätsmedizin Mainz	3.1.7. Fahrplan	Selbst zur Hauptverkehrszeit (morgens) sind die Busse in Grösse und Aufnahmekapazität oft nicht ausreichend um sowohl Schüler als auch Patienten und Mitarbeiter zur Unimedizin hochzubringen. Oft ist der erhöhte Platzbedarf für Rollstuhlfahrer nicht berücksichtigt, so dass diese kaum noch in den Bus einsteigen können.  Die Taktung ist morgens um 8 ausserdem zu gering ab Hbf zur Unimedizin hoch.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
119	1053	Universitätsmedizin Mainz	3.1.8. Verbindungsqualität innerhalb des Netzes	Bei Umsteigehaltstellen vermissen wir die Universitätsmedizin.	nicht folgen	Wenngleich an der Haltestelle "Universitätsmedizin" umgestiegen werden kann, stellt diese keine Umsteigehaltestelle in dem Sinne dar, dass hier verschiedene Bedienungskorridore aufeinander treffen oder die letztmalige Gelegenheit zum Umstieg von einer Linie auf eine andere gegeben ist.
120	1054	Universitätsmedizin Mainz	3.1.9. Verbindungsqualität zu regionalen bzw. überregionalen Netzen und Verbindungen	Verbindung nach Wiesbaden ist momentan sehr eingeschränkt, sogar tagsüber (nur S 8 und RB 10).  ab 22h gibt es so gut wie keine Verbindungen mehr.  Dies ist insbesondere für Personal im Nachdienst/Spätdienst/Frühdienst ein Problem.  Auch für Patienten im Notfall von Wiesbaden aus kommend.	nicht folgen	Die SPNV-Verbindungen liegen nicht in der Zuständigkeit der Stadt Mainz und MVG. Es existieren zudem mit den Linien 6,9 und 28 mehrere Linien, welche von Wiesbaden kommend ins Mainzer Zentrum verkehren. Dort gibt es Umsteigemöglichkeiten am Hauptbahnhof/Hauptbahnhof West und für die 28 in der Neustadt. Dort verkehren weitere Linien die dann ohne weiteren Umstieg zur Universitätsmedizin fahren. Dies ist auch zu Nachtzeiten mit der Linie 92 der Fall.
121	1055	Universitätsmedizin Mainz	3.1.9.1. Anbindung der Umlandgemeinden und des rechtsrheinischen Bedienungsgebietes	Anbindung zum HBF in das Hinterland, insbesondere in kleinere Gemeinden, sollte verbessert werden.  Die Mitarbeitenden der Unimedizin sind in einem grossen Einzugsgebiet wohnhaft und erreichen derzeit ihren Arbeitsplatz mit ÖPNV in der doppelten Zeit die sie mit KFZ benötigen. Weshalb viele nur mit dem KFZ zur Arbeit kommen. Derzeit nutzen nur 1/3 der Mitarbeitenden den ÖPNV, ca 3000 Mitarbeiter.	Kenntnisnahme	Ein derartige Angebotserhöhung ist mit nicht unerheblichen Kosten verbunden. Eine kostenneutrale Umsetzung ist derzeit aufgrund der sehr angespannten Finanzierungslage im ÖPNV nicht möglich.
122	1057	Universitätsmedizin Mainz	3.1.9.2. Umsteigestationen/Bahnhöfe	Zuwegung zum HBF aus Richtung Unimedizin nicht barrierefrei (Absenkung Bordsteinkanten etc.), kein (taktiles) Leitsystem auf Gehwegen zum/Vom HBF. Ausserdem sind einige Strassen/Ampeln zu überwinden.	Kenntnisnahme	Barrierefreiheit außerhalb der Haltestellen und Fahrzeuge sind kein Gegenstand des Nahverkehrsplans.
123	1078	Universitätsmedizin Mainz	1.2.1. Übergeordnete Ziele der Stadtentwicklung	Ziel eines geordneten Parkens des verbleibenden MIV wird nicht als Ziel benannt.	Kenntnisnahme	Es handelt sich nicht um eine abschließende Aufzählung.
124	1079	Universitätsmedizin Mainz	2.2.1. Erwerbsstruktur	hohe Dichte an Arbeitsplätzen – es wird nur die Universität ausgewiesen, warum nicht die Unimedizin? Mit 9000 Arbeitsplätzen und Studenten dürften wir sehr hoch liegen, zumal unsere Fläche vergleichsmäßig klein ist.	Berücksichtigung	Ergänzung im Bericht
125	1080	Universitätsmedizin Mainz	2.3.1. Pendler:innenverflechtungen	Wie wird die Anzahl der PendlerInnen ermittelt?	Kenntnisnahme	Die Daten sind der Statistik der Bundesagentur für Arbeit mit Datenstand Januar 2024 entnommen.
126	1081	Universitätsmedizin Mainz	4.2. Barrierefreiheit und Haltestellen-Prioritätenliste	Können wir Einsicht in die genannte Sonderliste zu den barrierefrei geplanten Haltestellen bekommen?	Kenntnisnahme	Die Sonderliste (siehe Kapitel 5.1.3) enthält Haltestellen, an denen kein kompletter barrierefreier Umbau erfolgt. Sie werden mit einem taktilen Leitsystem in Form von Kaltplastikelementen ausgestattet. Der komplette barrierefreie Umbau soll an Haltestellen gemäß Anlage 3 unter 8.3 erfolgen;
127	1082	Universitätsmedizin Mainz	5.1.3. Sonderliste	bei den Barrierefreien Haltestellen vermissen wir die Haltestellen der Unimedizin Main Langenbeckstraße	Kenntnisnahme	Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;
128	1083	Universitätsmedizin Mainz	5.1.2. Neubewertung barrierefreier Haltestellenumbau	Können wir Einsicht in die Prioritätenliste "TOP 53" erhalten?	Kenntnisnahme	Die Liste ist bereits enthalten als Anlage 3 unter 8.3;
129	1084	Universitätsmedizin Mainz	5.2.2. Optimierungspotenziale durch Busspuren	Ist auch eine Beschleunigung der Busspuren von der Universitätsmedizin zum/vom HBF geplant?	Kenntnisnahme	Es ist eine ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme zur Prüfung enthalten, siehe Tabelle 30 (Haltestelle "Trajanstr." und Augustusstr.); Ob eine Busspur i.Z.m. der o.g. Maßnahme möglich/notwendig ist, wird zur gegebener Zeit geprüft;
130	1085	Universitätsmedizin Mainz	5.3. Potenziale für Expressbuslinien	Wieso ist bei der X79 nur die Universität und nicht die Universitätsmedizin angebunden?	Kenntnisnahme	Eine zusätzliche Anbindung / Querverbindungen via Universitätsmedizin widerspricht dem Ansatz einer Expressbuslinie.
131	1086	Universitätsmedizin Mainz	5.1.4. Barrierefreier Umbau Straßenbahnhaltstellen	Können wir Einsicht in die Liste der aktuell existierenden und zukünftig geplanten barrierefreien Haltestellen bekommen?	Kenntnisnahme	Die Liste ist bereits enthalten als Anlage 3 unter 8.3;
132	1087	Universitätsmedizin Mainz	5.5. Straßenbahnausbau	Straßenbahnausbau - Anbindung des neuen Heiligkreuz-Viertels sowie von Weisenau, Hechtsheim-Ost und Teilen der Oberstadt: ? Soll das die Linie über die Langenbeckstraße sein?	Kenntnisnahme	Die Langenbeckstraße gehört zum Untersuchungskorridor dieses Vorhabens. Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
133	1088	Universitätsmedizin Mainz	5.6.1. Verknüpfung zum Fußverkehr	Ist eine Verbesserung der Haltestellen rund um die Universitätsmedizin geplant?	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)  Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
134	1089	Universitätsmedizin Mainz	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	Mainzer Mobilität: gilt das PMG-Parkticket für einen Zeitraum von 24 Stunden auch als <u>Park Fehrschein</u> in den Bussen und Straßenbahnen auf Mainzer Seite bis zum Rhein für das Mitarbeiterparken der Unimedizin-Mitarbeiter? Wünschenswert wäre eine kostenfreie Möglichkeit, für die Mitarbeiter mit Dauerparkkarte der Prähäuser Taubertsberg und City Port hoch zur Langenbeckstrasse/Uniklinikum.	Kenntnisnahme	Das Angebot gilt das nicht nur im City Port, sondern in allen PMG-Parkhäusern und richtet sich tatsächlich nur an Kurzparker, nicht an Dauermieter.
135	1090	Universitätsmedizin Mainz	5.6.5. Mobilitätsstationen	Mobilitätsstationen sollten unbedingt auch an den Haltestellen der Unimedizin angeordnet werden – Klientel Patienten, Besucher, Mitarbeitende	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Kann im Zuge eines möglichen Standorts Mobilstationen geprüft werden. Können seitens Unimedizin Flächen dafür bereitgestellt werden?
136	1097	Universitätsmedizin Mainz	5.1. Barrierefreier Haltestellenumbau	Wenig attraktiv stellt sich die Lage der Bushaltestelle Universitätsmedizin in Richtung Bahnhof dar. Es fehlt ein funktionierendes Leitsystem, zum Erreichen des Bussteigs müssen die beiden Bundesstraßen überquert werden. Dennoch ist durch die räumliche Nähe zum Hauptbahnhof ein Anschluss an einen zentralen Umsteigepunkt und damit auch die Züge des Nah- und Fernverkehrs gegeben.  Wir bitten um Berücksichtigung der nötigen Barrierefreiheit der Haltestellen zu (von Stadt/Hbf kommend) sowie insbesondere der Haltestellen rund um die Universitätsmedizin . Grund: mobilitätseingeschränkte Patienten.	Berücksichtigung	Haltestelle "Unimedizin" B wird voraussichtlich in Sonderliste 2026 aufgenommen (KEIN kompletter barrierefreier Umbau, Ausstattung mit TLS in Form von Kaltplastikelementen)  Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.

137	1098	Universitätsmedizin Mainz	5.1.3. Sonderliste	Wir vermissen in der Liste die Universitätsmedizin.		Kenntnisnahme	Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
138	1099	Universitätsmedizin Mainz	5.2. Optimierungspotenziale ÖPNV-Beschleunigung	wir bitten um Berücksichtigung der Universitätsmedizin		Kenntnisnahme	ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahme zur Prüfung enthalten, siehe Tabelle 30 (Haltestelle "Trajanstr." und Augustusstr.);
139	1100	Universitätsmedizin Mainz	5.1.1. Status Quo barrierefreie Haltestelleninfrastruktur	Wir bitten um Berücksichtigung insbesondere der Bushaltestelle an der Langenbeckstrasse 1 (Haltestelle Universitätsmedizin) beim barrierefreien Haltestellenausbau.		Kenntnisnahme	Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
140	1101	Universitätsmedizin Mainz	5.3. Potenziale für Expressbuslinien	Sind Expressbuslinien aus den Vororten zur Unimedizin geplant? Empfehlenswert wäre auch eine direkte Anbindung Universität-Universitätsmedizin durch eine Expressbusverbindung.		Kenntnisnahme	Neben den aufgeführten Expressbuslinien sind zunächst keine weiteren in Planung.
141	1110	Universitätsmedizin Mainz	5.6. Potenziale der Inter- bzw. Multimodalität	Die Universitätsmedizin hat viele Mitarbeiter welche in den Parkhäuser am HBF-City Port und Taubertsbergbad- parken mittels Dauerparkausweis. Die Nutzung dieser Parkhäuser soll attraktiver gestaltet werden, da auf dem Campus der Unimedizin kaum Mitarbeiterparken möglich ist-hier haben die Patienten und Besucher die Priorität.  Ein kombiniertes Park-und Busticket, zumindest um von den genannten Parkhäusern hoch zum Campus der Unimedizin zu kommen, wäre zukünftig der Wunsch der Universitätsmedizin.  Die hierfür nötige Kooperation zwischen PMG und Mainzer Mobilität sollte angestrebt werden.		Kenntnisnahme	Das Angebot gilt das nicht nur im City Port, sondern in allen PMG-Parkhäusern und richtet sich tatsächlich nur an Kurzparken, nicht an Dauermieter.
142	1111	Universitätsmedizin Mainz	5.6.1. Verknüpfung zum Fußverkehr	Die Lage der Universitätsmedizin in der Mainzer Oberstadt weist zu Fuß eine gute Erreichbarkeit auf. Innerhalb von 15 min ist der Großteil der Mainzer Oberstadt, Teile der Mainzer Neu- und Altstadt sowie Hartenberg-Münchfeld erreichbar. Die Nutzung des Geländes (Klinikgelände mit höherem Anteil an teils mobilitätseingeschränkten Besuchern und Patienten) bedingt besonders anspruchsgerechte barrierefreie Gestaltung der Wegeverbindungen und eine sorgfältige Verzahnung dieser Gestaltung zwischen Innen- und Außenerschließung. Sicherheit sollte im Vordergrund stehen, denn der Fußverkehr ist die vulnerabelste Gruppe aller Verkehrsteilnehmenden.  Im Umfeld des Klinikgeländes sollte daher die Barrierefreiheit der äußeren Erschließung nahtlos in einem inneren Erschließungsnetz fortgesetzt werden und bis in die Empfangshallen der einzelnen Gebäude gedacht werden. Dies erfolgt derzeit größtenteils nicht. Besucherinnen und Besucher können sich schlecht orientieren. Es gibt keine durchgängigen Leitsystem für Zufußgehende. Gehwege sind für den Begegnungsverkehr häufig zu schmal, nur einseitig ausgebildet oder uneben. Der Zugang zum Gelände ist über die vier Zugänge je nach Ziel und Quelle für den Fußverkehr umwegig.		Kenntnisnahme	Im Nahverkehrsplan wird prioritätär die Barrierefreiheit an Haltestellen und deren Zu- bzw. Abwege behandelt. Die Entwicklung eines inneren Erschließungsnetzes an der Unimedizin wird im Rahmen der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans nicht behandelt.
143	1112	Universitätsmedizin Mainz	5.6.2. Verknüpfung zum Radverkehr	Die Lage der Universitätsmedizin in der Mainzer Oberstadt weist mit dem Fahrrad eine gute Erreichbarkeit auf. Innerhalb von 15 min sind viele Ziele der Mainzer Stadtteile sowie der Großteil der bebauten Fläche von Mainz-Kastel und Mainz-Kostheim erreichbar. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Pedelec-Nutzung vergrößert sich der Erreichbarkeitsradius auf bis zu 15 km.  Die Radinfrastruktur im Umfeld des Campus erfüllt entlang von Strecken und in Knotenpunkten nicht durchgängig die heutigen Anforderungen aus geltenden Richtlinien und Standards bezüglich Führungsform, Wegebreiten und Verkehrssicherheit an Querungsstellen.  Im nahen Umfeld existieren einige Gefahrenstellen für den Radverkehr wie der Linsenberg, der Knotenpunkt Landwehrweg / Obere Zahlbacher Straße oder die Langenbeckstraße. Konkreten Nachholbedarf gibt es bei der Umsetzung von Pendlerrouten und Radschnellwegen zwischen Ortsteilen und benachbarten Städten. Zur Verbesserung von Pendlerrouten und Radschnellwegen ist aktuell der Bau eines Radschnellweges von Bingen über Ingelheim zum Bahnhof Mainz-West in Umsetzung. Die Stadtverwaltung Mainz erstellt derzeit ein Radnetz und bietet der Unimedizin die Möglichkeit zur Beteiligung. Das hierin zum Zeitpunkt der Gutachtenerstellung im Entwurf vorliegende definierte Hauptradnetz bindet den Universitätscampus aus allen Richtungen mit ein.  17 % der Mitarbeitenden nutzen täglich das Fahrrad für den Arbeitsweg, 4 % das E-Bike/Pedelec. Überdurchschnittlich stark ist die Radnutzung beim ärztlichen Dienst. Mehr als ein Drittel der Bediensteten lebt im Radius von 5 km Entfernung, mehr als die Hälfte im Radius von 10 km. Hieraus ergibt sich ein Potenzial zukünftig steigender Radverkehrs Nutzung (ivm/mobilitätslösung:Mobilitätsplan 2022).		Kenntnisnahme	Kein Gegenstand des Nahverkehrsplan. Die konkrete Prüfung und ggf. Umsetzung erfolgt über das fahrRad Büro. Weiterleitung an fahrRad Büro.
144	1114	Universitätsmedizin Mainz	5.6.2.2. Räumliche Integration des Radverkehrs	Die Radinfrastruktur auf dem Campus der Universitätsmedizin selbst ist ausbaufähig. Infrastrukturelle Konfliktpunkt stellen die Zufahrten dar, die sich der Radverkehr mit allen anderen Verkehrsmitteln teilt. Eine sichere, vom KFZ-Verkehr separate Zufahrt für Radfahrende auf das Gelände ist nicht vorhanden.  Seitens der Mitarbeitenden fehlt es insbesondere an sicheren und überdachten Radabstellanlagen. Auf dem Gelände der Universitätsmedizin existieren heute rund 650 Stellplätze für Fahrräder.  Abstellanlagen für Fahrräder an Übergangen von ÖPNV (insbes. Bus) zu Rad sind bislang in der Peripherie der Universitätsmedizin nicht vorhanden. Zukünftig wären grösitere Radabstellanlagen im Bereich der Haltestellen, insbesondere am Haupteingang Langenbeckstrasse 1, unabdingbar. Dies auch um die Attraktivität der Radnutzung, insbesondere für Mitarbeiter, zu erhöhen.		Kenntnisnahme	Kein Gegenstand des Nahverkehrsplan. Die konkrete Prüfung und ggf. Umsetzung erfolgt über das fahrRad Büro. Weiterleitung an fahrRad Büro. Das Universitätsmedizin-Gelände selbst ist private und keine städtische Fläche.
145	1115	Universitätsmedizin Mainz	5.6.2.1. Tarifliche Integration des Radverkehrs	Ausleihstationen sowohl am Augustusplatz (Zielgruppe Studenten)  als auch in der Langenbeckstrasse vor Haupteingang Unimedizin (Zielgruppe Personal, Studenten) wären wünschenswert.		Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Kann im Zuge eines möglichen Standorts Mobilstationen geprüft werden
146	1116	Universitätsmedizin Mainz	5.6.2.3. Weiterentwicklung meinRad	Schaffung von Leihstationen an und in der Universitätsmedizin wünschenswert, auch um die umliegenden Liegenschaften der Universitätsmedizin (z.B. Psychiatrie, Lernzentrum am Pulverturm, Bonifatiustürme,...) vornehmlich per Rad erreichbar zu machen.  Dies sollte auch in der Anbindung der Campi \_Universität und Universitätsmedizin (Studenten, Lehrende) ermöglicht und mitgedacht werden, um Anreize zur Radnutzung zu schaffen.		Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Kann im Zuge eines möglichen Standorts Mobilstationen geprüft werden. Könnten seitens der Unimedizin Flächen dafür bereitgestellt werden?
147	1118	Universitätsmedizin Mainz	5.6.3. Verknüpfung zum MIV: Park+Ride (P+R)	Frage: gilt das kostenlose Busticket auch für Nutzer der Dauerparkkarten für Mitarbeitende der UM der genannten Parkhäuser "City Port" und "Taubertsbergbad"?  Hier sollte zumindest die Weiterfahrt zur Universitätsmedizin sichergestellt werden.		Kenntnisnahme	Das Angebot gilt das nicht nur im City Port, sondern in allen PMG-Parkhäusern und richtet sich tatsächlich nur an Kurzparken, nicht an Dauermieter.
148	1120	Universitätsmedizin Mainz	5.6.4. Weiterführende Mobilitätsangebote	Sind kostenlose on-demand-shuttles für Notfallpatienten zur Erreichung der Notaufnahme der Unimedizin ausserhalb der Regelzeiten, d.h. nachts und am Wochenende, denkbar?  Hier müsste die Barrierefreie Nutzung der Shuttles gewährleistet sein.		Kenntnisnahme	Der MainzRIDER, ein On-Demand-Verkehrsangebot der Mainzer Mobilität, wurde zum 31. Juli 2024 aus finanziellen Gründen eingestellt (s. Kapitel 5.6.4). Bei Änderung der Finanzierungslage erneute Prüfung auf Umsetzbarkeit;

149	1121	Universitätsmedizin Mainz	5.6.5. Mobilitätsstationen	Vorschlag: Oberstadt ausbauen, Mobilitätsstation für Universitätsmedizin einplanen, idealerweise vor Haupteingang oder Nahe Haupteingang Langenbeckstrasse.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Kann im Zuge eines möglichen Standorts Mobilstationen geprüft werden. Könnten seitens Unimedizin Flächen dafür bereitgestellt werden?
150	1122	Universitätsmedizin Mainz	8.2.2. Kapitel 3.1.9.4 CityBahn Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach	wird diese Befragung nochmal neu aufgesetzt? Das Wiesbadener Umland wurde nicht am Bürgerentscheid beteiligt.  So wurden z.B. die Pendler aus Bad Schwalbach und Taunusstein kommend nicht befragt.	Kenntnisnahme	Die Zuständigkeit des Bürgerentscheids lag bei der Stadt Wiesbaden. Fragen sind an die Verwaltung in bzw. die sog. Lokale Nahverkehrsorganisation (LNO) Wiesbaden zu richten.
151	1125	Universitätsmedizin Mainz	8.3. Anlage 3 – Prioritätenliste Barrierefreier Haltestellenumbau	Bitte Oberstadt-Universitätsmedizin in der Prioritätenliste als dringlich einstufen!	Berücksichtigung	Die Haltestellen "Universitätsmedizin" A ist bereits Teil der Prioritätenliste (Anlage NVP) mit Prio 2, siehe Anlage 3 unter 8.3;  Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
152	1127	Universitätsmedizin Mainz	8.6. Anlage 6 – Schematisches Liniennetz MVG – Nacht	Im Nachtverkehr fährt nur eine Buslinie die Universitätsmedizin an. Dies ist zuwenig, insbesondere für Personal und Notfälle.  Bitte falls möglich eine weitere Buslinie einsetzen.	Prüfung für Berücksichtigung außerhalb der 4. Fortschreibung	Dieser Punkt wird im Rahmen des Straßenbahnausbauprojekts M wie Zukunft – Meine Straßenbahnstadt zwischen den Beteiligten besprochen.
153	1127	Universitätsmedizin Mainz	8.6. Anlage 6 – Schematisches Liniennetz MVG – Nacht	Die Bushaltestellen sollten nachts gut beleuchtet sein, um auch für Frauen nutzbar zu sein.	Kenntnisnahme	Fragen der Beleuchtung im öffentlichen Raum werden regelmäßig anhand einer Checkliste geprüft. Hierbei wird neben den ökologischen und ökonomischen Aspekten auch die Sicherheit im öffentlichen Raum untersucht. Die Stadt Mainz entscheidet anschließend anhand verschiedener Kriterien, an welchen Stellen im öffentlichen Raum eine Beleuchtung errichtet und betrieben werden soll.  Die Verwaltung bittet um konkrete Hinweise / genaue Angabe von Haltestellen, die zu dunkel erscheinen.