



Einladung

**zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Lerchenberg am
Donnerstag, 06.11.2025, 19:00 Uhr,**
**Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg, Saal Bachmann&Makeba, Hebbelstraße 2,
55127 Mainz**

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Präsentation Investorengruppe Lerchenberger Hof

Anträge

2. Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich der städtischen Kita Henriette-Arendt-Weg (SPD)

Anfragen

3. Abschluss der Bauarbeiten im Einkaufszentrum Mainz-Lerchenberg (SPD)
4. Weitere Nutzung des Bürgerhäuschens Mainz-Lerchenberg (SPD)
5. Sachstand zum Ausbau des Glasfasernetzes auf dem Lerchenberg (SPD)
6. Aktueller Sachstand zur Verpachtung der Gastronomie im Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg (SPD)
7. Sachstand "Partizipative Stadtentwicklung" hier: Lerchenberg 2037 (SPD)
8. Auslobung "Kunst am Bau" am Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg (CDU)
9. Sicherheit im Umfeld der Schulen und im öffentlichen Raum auf dem Lerchenberg - Vorfälle in der Hindemithstraße (CDU)
10. Begehung der Draiser Senke (GRÜNE,ÖDP,CDU)

11. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 11.1. Parkplatzsituation und Verkehrssicherheit am Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg (CDU)
 - 11.2. Geschwindigkeitsmessung vor der Bezirkssportanlage im Verlauf von Rilkeallee/Lortzingstraße (SPD)
12. Sachstandsberichte
 - 12.1. Stellungnahme Mainzer Wärme PLUS zu Antrag 1344/2025 hier: Kündigung der Fernwärmeverträge
13. Beschlussvorlagen
 - 13.1. 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Mainz [2026-2030]
Vorlage: 1512/2025
14. Mitteilungen und Verschiedenes
15. Stadtteilmittel
16. Einwohnerfragestunde

b) nicht öffentlich

17. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
18. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 31.10.2025

gez. Alper Kömür
Ortsvorsteher

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
19.10.2025

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich der städtischen KiTa Henriette-Arendt-Weg

Die Verwaltung wird gebeten, den Zuweg zur integrativen Kindertagesstätte Mainz-Lerchenberg in einen Zustand versetzen, der es dauerhaft allen Verkehrsteilnehmern ermöglicht, sicher und ohne Unfallgefahren den Henriette-Arendt-Weg zu passieren.

Die Oberfläche des Henriette-Arendt-Weges weist teilweise Beschädigungen auf. Insbesondere vor der städtischen KiTa und im Bereich vor der Turnhalle B bestehen Beeinträchtigungen, wie beispielsweise Schlaglöcher und loses Schottermaterial, welche eine Gefährdung darstellen.

Begründung:

Der Henriette-Arendt-Weg ist Zuweg zur städtischen KiTa für alle Verkehrsteilnehmer. Das heißt Zufußgehende und Radfahrende aller Altersgruppen müssen sich den streckenweise nur geschotterten Weg mit motorisierten Verkehrsteilnehmern teilen. Auch die gepflasterten Abschnitte des Weges weisen Beschädigungen auf, und es liegt loser Kies und Schotter auf dem Betonpflaster.

Autofahrende müssen den Eingangsbereich des Kindergartens passieren, um zum Parken auf den ehemaligen Schulhof der früheren Grundschule zu fahren. Außerdem handelt es sich hier um eine wichtige Verbindung für Zufußgehende und Radfahrende, um von Lerchenberg-Nord aus, auf kurzem Wege zum Einkaufszentrum in der Mitte des Stadtteils zu gelangen.

In dem als „verkehrsberuhigte Zone“ (Verkehrszeichen 325.1) beschilderten Weg wird häufig an beliebigen Stellen geparkt. Die Beschaffenheit des Wegs führt in Verbindung mit den Wildparkern zu einer zusätzlichen Gefahr für Kinder, ob zu Fuß oder auch mit dem Fahrrad, sowie ebenfalls für ältere Menschen mit Gehhilfen: Gerade aus dieser Bevölkerungsgruppe wurde schon berichtet, dass sie auf der holprigen Strecke bereits gestolpert und auch zu Fall gekommen sind.

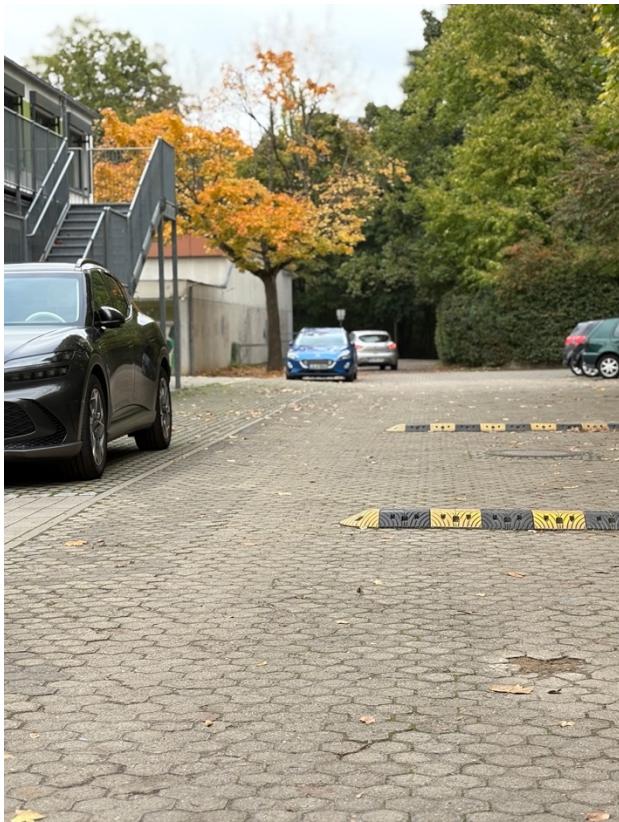
Weitere Argumentation erfolgt mündlich.

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

Anlage zum Antrag:

Erneuerung der Fahrbahndecke im Bereich der städtischen KiTa Henriette-Arendt-Weg

Beispielfotos zum Zustand des Henriette-Arendt-Weges:



MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
16.10.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Abschluss der Bauarbeiten im Einkaufszentrum Mainz-Lerchenberg

Im Einkaufszentrum Hindemithstraße ist seit mehreren Monaten auf Höhe der Volksbank Darmstadt Mainz eine Baustelle eingerichtet. Zwischenzeitlich ist ein Teil der Absperrung umgefallen und liegt in der Baustelle.



Wir bitten die Verwaltung um die Antwort, wann der Bodenbelag wieder hergestellt und die Baustelle zurückgebaut wird.

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
16.10.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Weitere Nutzung des Bürgerhäuschens Mainz-Lerchenberg

Nach der Wiedereröffnung des Bürgerhauses Mainz-Lerchenberg ziehen jetzt die bisherigen Nutzergruppen (JUCA, LCC u. a.) wieder in das Bürgerhaus zurück. Das „Bürgerhäuschen“ wird dadurch möglicherweise künftig leer stehen.

Bereits 2024 tagte eine Planungsgruppe zur Vorbereitung der künftigen Nutzung des „Bürgerhäuschens“ nach Abschluss der Sanierung des Bürgerhauses Lerchenberg:

Diese sah unter anderem vor, die Stadtteilbibliothek in das Gebäude zu verlegen sowie weitere Räume für die Vermietung zu Feierlichkeiten bereitzustellen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Verwaltung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand hinsichtlich der Sanierung des „Bürgerhäuschens“ und des geplanten Einzugs der Stadtteilbibliothek?
2. Welche Nutzung ist für das „Bürgerhäuschen“ bis zur geplanten Umgestaltung vorgesehen?
3. Besteht die Möglichkeit, dass Vereine, Privatpersonen oder andere Gruppen das „Bürgerhäuschen“ bereits vor der Umgestaltung für Feierlichkeiten, Veranstaltungen oder Workshops nutzen können?
4. Wie kann das „Bürgerhäuschen“ in der Zeit des Leerstandes vor Vandalismus und baulichem Verfall geschützt werden?

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
16.10.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Sachstand zum Ausbau des Glasfasernetzes auf dem Lerchenberg

Im November 2023 hat die Stadt Mainz in einer Pressemitteilung angekündigt, dass sie den Glasfaserausbau vorantreiben möchte und mit den Unternehmen GigaNetz und OXG für den Lerchenberg Kooperationsverträge geschlossen hat. Bis heute wurde jedoch noch kein Haushalt mit einem Glasfaserkabelanschluss ausgestattet.

Die aktuelle Begründung der Unternehmen ist, dass nicht genügend BewohnerInnen einen Vorvertrag abgeschlossen haben.

Wir bitten die Verwaltung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand zur Versorgung des Stadtteils Lerchenberg mit Glasfaseranschlüssen?
2. Gibt es Bestrebungen der Stadtverwaltung, weitere Anbieter für die Versorgung des Stadtteils zu gewinnen?
3. Besteht die Möglichkeit, dass die Stadtverwaltung oder eine stadtnahe Gesellschaft wie beispielsweise die „Mainzer Breitband“ den Ausbau übernimmt und das Netz auch anderen Glasfaseranbietern gebührenpflichtig zur Verfügung stellt?

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
16.10.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Aktueller Sachstand zur Verpachtung der Gastronomie im Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg

Aktuell läuft eine weitere Ausschreibung für die Vergabe der Gastronomie im Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg. Die Frist für die Abgabe der Unterlagen ist der 17.11.2025.

Bereits im Frühsommer war eine erste Ausschreibung für Gastronomie im Bürgerhaus erfolgt.

Aus diesem Grund bitten wir die Verwaltung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wie viele Interessierte haben im Zuge der ersten Ausschreibung die Unterlagen angefordert und eine Bewerbung abgegeben?
2. Was sind die Gründe, warum die Gastronomie nicht vergeben wurde?
3. Wie wurde die zweite Ausschreibung inhaltlich verändert?
4. Wie ist das Catering für Veranstaltungen bis zur Vergabe und Eröffnung der Gastronomie im Bürgerhaus geregelt?
5. Besteht bis zur Vergabe der Gastronomie die Möglichkeit, dass das Catering von den Veranstaltern selbst durchgeführt wird?

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

Antwort zur Anfrage Nr. 1568/2025 der SPD im Ortsbeirat betreffend **Sachstand "Partizipative Stadtentwicklung" hier: Lerchenberg 2037 (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Gibt es einen Zeitplan für die Durchführung der ausstehenden Bürgerbeteiligungsprozesse?

Der aktuell angedachte Zeitplan bezieht sich auf die Reihenfolge des Eingangs der Anträge aus den Mainzer Stadtteilen mit der Bitte um Durchführung einer Bürgerbeteiligung nach dem Konzept “partizipative Stadtteilentwicklungsprozesse“.

Für jedes Jahr ist zurzeit ein Beteiligungsprozess vorgesehen. Die Abstimmung, Terminierung, Beauftragung, Durchführung und Finalisierung des gesamten Prozesses sind sehr umfangreich. Hinzu kommt, wie bereits im Konzept verankert, die finanzielle Ausstattung der Stadt Mainz. Als freiwillige Leistung ist die Umsetzung des o.g. Konzeptes per se nicht gesichert. Entscheidend ist die jährliche Bewilligung der benötigten Haushaltsmittel durch die Aufsichtsbehörde.

Ein Austausch zum Konzept und der Zeitplanung findet am 23. Januar 2026 im Stadthaus Große Bleiche mit den Ortsvorsteher:innen aller Mainzer Stadtteile und Herrn Oberbürgermeister Haase sowie dem federführenden Amt für Stadtforschung und nachhaltige Stadtentwicklung (12) statt. Die Einladung hierfür ist an Herrn Ortsvorsteher Kömür am 21. Oktober 2025 versendet worden.

2. Wann wird die Bürgerbeteiligung voraussichtlich im Stadtteil Lerchenberg durchgeführt?

Basierend auf den Aussagen zu Frage 1 ist der Beginn des Beteiligungsprozesses im Sinne des Konzeptes partizipative Stadtteilentwicklungsprozesse für den Ortsteil Mainz Lerchenberg nach den Beteiligungsprozessen in Mainz Finthen und Mainz Marienborn eingeplant. Dies gilt, wie oben erwähnt, unter Vorbehalt der Bewilligung der hierfür benötigten Mittel durch die Aufsichtsbehörde.

Mainz, 29. Oktober 2025

gez.

Nino Haase
Oberbürgermeister

MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
16.10.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 06.11.2025:

Sachstand „Partizipative Stadtentwicklung“

Hier: Lerchenberg 2037

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 03.09.2025 beschlossen, die ehemals „Nachhaltige Stadtentwicklung durch Bürgerbeteiligung“ als „Partizipative Stadtentwicklung“ wiederzubeleben.

Der Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg hatte am 29.06.2023 dem Antrag „Lerchenberg Leben 2037“ (Vorlage: 0958/2023) mit großer Mehrheit zugestimmt.

Die erforderlichen Bürgerbeteiligungsprozesse sollten sich an den bereits durchgeführten Prozessen in Drais, Ebersheim und Weisenau orientieren. Für die beantragten Verfahren in Finthen, Lerchenberg und Marienborn führt die Verwaltung eine Projektliste.

Aufgrund des neuerlichen Beschlusses des Stadtrates richten wir an die Verwaltung die Frage:

1. Gibt es einen Zeitplan für die Durchführung der ausstehenden Bürgerbeteiligungsprozesse?
2. Wann wird die Bürgerbeteiligung voraussichtlich im Stadtteil Lerchenberg durchgeführt?

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs



STADTBEZIRK MAINZ-LERCHENBERG

Ortsbeiratssitzung Mainz-Lerchenberg am 6. November 2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung: Auslobung „Kunst am Bau“ am Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg

Im Mai 2025 hat die Landeshauptstadt Mainz, vertreten durch das Amt für Kultur und Bibliotheken und die Mainzer Bürgerhäuser GmbH & Co. KG, den Wettbewerb „**Kunst am Bau – Bürgerhaus und Kita Lerchenberg**“ ausgelobt. Laut Auslobungsunterlagen handelt es sich um einen nichtoffenen Wettbewerb mit vorgesetztem offenem Bewerbungsverfahren.

Da das geplante Kunstwerk den öffentlichen Raum am Bürgerhaus Lerchenberg langfristig prägen und das Ortsbild wesentlich beeinflussen wird, möchten wir, auch im Namen interessierter Bürgerinnen und Bürger, folgende Fragen an die Stadtverwaltung richten:

1. Warum wurde der Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg bei der Vorbereitung und Durchführung dieses Wettbewerbs nicht beteiligt oder informiert, obwohl das Kunstwerk den zentralen Platz des Stadtteils betrifft?
2. Warum wurde der Ortsbeirat bei der Zusammensetzung des Preisgerichts nicht berücksichtigt und auch nicht über die Zusammensetzung informiert? Wir bitten um Mitteilung, wer dem Preisgericht angehörte.
3. Laut Auslobung sollte die Preisgerichtssitzung am 13. Oktober 2025 stattfinden. Hat diese Sitzung stattgefunden, und wenn ja, welches Ergebnis wurde erzielt (Preisträger:in, Empfehlung zur Ausführung etc.)?
4. Wann und in welcher Form soll der Ortsbeirat über die Ergebnisse des Wettbewerbs informiert werden?
5. Ist eine öffentliche Präsentation oder Ausstellung der eingereichten Wettbewerbsbeiträge geplant, und wenn ja, wann und wo soll diese erfolgen?
6. Wird der Ortsbeirat in die weiteren Schritte zur Umsetzung des ausgewählten Kunstwerks (z. B. Standortgestaltung, bauliche Umsetzung, Einweihung) eingebunden?



STADTBEZIRK MAINZ-LERCHENBERG

7. Wie stellt die Stadt sicher, dass zukünftige Entscheidungen mit städtebaulicher oder kultureller Relevanz für den Lerchenberg frühzeitig mit dem Ortsbeirat abgestimmt werden?

Wir bitten um eine zeitnahe Beantwortung.

Für die CDU- Fraktion
Andreas Michalewicz



STADTBEZIRK MAINZ-LERCHENBERG

Ortsbeiratssitzung Mainz-Lerchenberg am 6. November 2025

Anfrage zur Sicherheit im Umfeld der Schulen und im öffentlichen Raum auf dem Lerchenberg – Vorfälle in der Hindemithstraße

Am 21. August 2025 kam es laut einer Mitteilung des Polizeipräsidiums Mainz in der Hindemithstraße auf dem Lerchenberg zu einem Polizeieinsatz, nachdem ein Jugendlicher im Rahmen eines Streits ein Messer gezogen hatte. Der Vorfall ereignete sich in unmittelbarer Nähe einer Schule. Glücklicherweise wurde niemand verletzt, jedoch wurde das Messer sichergestellt.

Nach unseren Informationen soll es zudem in jüngerer Zeit zu einem zweiten Vorfall im gleichen Umfeld gekommen sein. Diese Ereignisse sorgen bei Anwohnerinnen und Anwohnern sowie insbesondere bei Eltern der Schülerinnen und Schüler der beiden Lerchenberger Schulen für erhebliche Verunsicherung. Sie äußern Sorgen um ihre eigene Sicherheit und die Sicherheit der Kinder auf dem Schulweg und im Wohnumfeld.

Vor diesem Hintergrund bittet die CDU-Fraktion im Ortsbeirat Lerchenberg die Stadtverwaltung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Welche Kenntnisse hat die Stadtverwaltung über die genannten Vorfälle auf dem Lerchenberg, insbesondere im Bereich der Hindemithstraße?
2. In welcher Form steht die Stadtverwaltung im Austausch mit der Polizei, den Schulen und der Schulsozialarbeit, um die Situation aufzuklären und geeignete Maßnahmen zu ergreifen?
3. Welche kurz- und mittelfristigen Maßnahmen sind geplant, um Sicherheit und Ordnung im Umfeld der Schulen und im öffentlichen Raum auf dem Lerchenberg wiederherzustellen und zu stärken?
4. Wird geprüft, ob präventive Maßnahmen (z. B. verstärkte Präsenz des Kommunalen Vollzugsdienstes, Aufklärungsarbeit an Schulen, Streetwork-Angebote oder Beleuchtungskonzepte) umgesetzt werden können?



STADTBEZIRK MAINZ-LERCHENBERG

5. Wie bewertet die Stadtverwaltung die allgemeine Sicherheitslage auf dem Lerchenberg aktuell, und gibt es weitere Hinweise auf ähnliche Vorkommnisse?

Wir bitten um eine zeitnahe Beantwortung.

Für die CDU- Fraktion
Andreas Michalewicz



Ortsbeiratssitzung Mainz Lerchenberg am 06.11.2025

Anfrage

Begehung der Draiser Senke

Der Ortsbeirat Lerchenberg wünscht sich fundierte Informationen zur Draiser Senke im Hinblick auf ihre klimatologische Bedeutung. Wir sind auf der Suche nach einem kompetenten Ansprechpartner, der bei einer Begehung des Gebietes die gewünschten Informationen vermitteln kann. Gerne würden wir uns die Expertise von Herrn Kelker aus dem Grün- und Umweltamt hinzuziehen. Wir hoffen, dass die Stadt den Ortsbeirat Lerchenberg hier unterstützen kann.

Für die Fraktion der Grünen

Marion Eberbach-Sahillioglu

Für die ÖDP

Walter Erbe

Für die Fraktion der CDU

Andreas Michalewicz

Antwort zur Anfrage Nr. 1341/2025 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Parkplatzsituation und Verkehrssicherheit am Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Parkplatzfreigabe:

Die Freigabe des Parkplatzes erfolgt erst nach Abschluss des Bauabschnitts 2 „Soziale Stadt“. Derzeit befinden sich noch Container auf dem Gelände, die weiterhin für die Baustelle benötigt werden. Eine vollständige Wiederherstellung und Freigabe des Parkplatzes ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

2. Bauliche Fertigstellung:

Die bauliche Fertigstellung des gesamten 2. Bauabschnitts wird für das Frühjahr 2027 vorgesehen. Eine separate Planung, die bereits durch die ADD/SGD freigegeben wurde, liegt hierfür vor. Diese umfasst unter anderem die Wiederherstellung des Belags, die Markierung der Stellflächen sowie die Installation der Beleuchtung.

3. Verkehrssicherheit:

Die derzeit fehlenden Außengeländer sind Bestandteil des Bauabschnitts 2 und werden im Rahmen dessen installiert. Der am Haupteingang befindliche Kabelbaum gehört zur Briefkastenanlage sowie zur digitalen Einlasslösung, welche mit dem Buchungsprozess verknüpft ist. Die Fertigstellung dieser Komponenten ist innerhalb der nächsten sechs Wochen vorgesehen, wodurch die bestehenden Gefahrenstellen sukzessive beseitigt werden.

4. Zeithorizont:

Der Bauablauf für die Wege- und Platzgestaltung wird aktuell mit der ausführenden Firma abgestimmt. Eine detaillierte Terminierung erfolgt im Zuge dieser Abstimmungen.

Mainz, 28. Oktober 2025

gez.

Günter Beck
Bürgermeister



STADTBEZIRK MAINZ-LERCHENBERG

Ortsbeiratssitzung Mainz-Lerchenberg am 11. September 2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung: Parkplatzsituation und Verkehrssicherheit am Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg

Das Bürgerhaus Mainz-Lerchenberg wurde inzwischen eröffnet, und es finden dort bereits Veranstaltungen statt. Allerdings ist der dazugehörige Parkplatz weiterhin durch Baumaterialien und Container belegt und baulich noch nicht wiederhergestellt. Der Parkplatz wird angesichts der zunehmenden Nutzung des Bürgerhauses durch Vereine, Veranstaltungen und Besucher nun dringend benötigt.

Darüber hinaus bestehen erhebliche Defizite in der Verkehrs- und Besuchersicherheit: So fehlen teilweise notwendige Geländer, Kabel sind auf Kopfhöhe abgehängt und stellen eine konkrete Gefahr für die Besucher dar.

Um die sichere und vollständige Nutzung des Bürgerhauses sicherzustellen, bitten wir die Stadtverwaltung um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Parkplatzfreigabe:

Wann ist vorgesehen, die Container und Baumaterialien zu entfernen und den Parkplatz vollständig wiederherzustellen?

2. Bauliche Fertigstellung:

Welche Maßnahmen sind geplant, um den Parkplatz baulich herzustellen und in einen nutzbaren Zustand zu versetzen (z. B. Belag, Markierungen, Beleuchtung)?

3. Verkehrssicherheit:

Wann werden die bestehenden Gefahrenstellen – insbesondere fehlende Geländer und auf Kopfhöhe abgehängte Kabel – beseitigt, um die Sicherheit der Besucherinnen und Besucher zu gewährleisten?

4. Zeithorizont:

Bis wann ist damit zu rechnen, dass der Parkplatz und die umliegenden Verkehrsflächen vollständig nutzbar und verkehrssicher sind?

Wir bitten um eine zeitnahe Beantwortung, damit das Bürgerhaus ohne Einschränkungen und Gefährdungen genutzt werden kann.

Für die CDU- Fraktion
Andreas Michalewicz

Antwort zur Anfrage Nr. 1339/2025 der SPD im Ortsbeirat betreffend Geschwindigkeitsmessung vor der Bezirkssportanlage im Verlauf von Rilkeallee/Lortzingstraße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Sind die erforderlichen Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden?

Geschwindigkeitsmessungen in der Lortzingstraße werden im Rahmen des Überwachungskonzept in unregelmäßigen Abständen an unregelmäßigen Wochentage und zu unregelmäßigen Uhrzeiten ganzjährig durchgeführt.

2. Zu welchen Tageszeiten und an welchen Wochentagen wurde gemessen?

Siehe Frage 1

3. Wurde im Rahmen der Messungen auch die Gesamtanzahl der Fahrten erfasst?

Im Rahmen der Geschwindigkeitsmessungen wird auch immer die Gesamtzahl der Fahrzeuge erfasst, die die Messstelle durchfahren.

4. Welche Fahrgeschwindigkeiten wurden ermittelt; gibt es Verstöße gegen das Tempo30-Gebot?

Bei Geschwindigkeitsmessungen werden lediglich die Geschwindigkeitsüberschreitungen erfasst.

Im Kalenderjahr 2024 wurden 7 Geschwindigkeitsmessungen in der Lortzingstraße durchgeführt. Im Rahmen dieser Messungen wurden insgesamt 720 Fahrzeuge bemessen und bei 34 Fahrzeugen eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Dies ergibt eine gesamte Überschreitungsquote von 4,72 %.

Im Kalenderjahr 2025 wurden bisher (Stand 31. August) 4 Geschwindigkeitsmessungen in der Lortzingstraße durchgeführt. Im Rahmen dieser Messungen wurden insgesamt 822 Fahrzeuge bemessen und bei 34 Fahrzeugen eine Geschwindigkeitsüberschreitung festgestellt. Dies ergibt eine gesamte Überschreitungsquote von 4,14 %.

Für Kalenderjahre 2024 und 2025 zusammengefasst ergibt dies - 1,542 bemessene Fahrzeuge und eine Geschwindigkeitsüberschreitung bei 68 Fahrzeugen. Die Überschreitungsquote für beide Kalenderjahre liegt somit bei 4.41 %.

Die Überschreitungsquote im gesamten Stadtgebiet Mainz liegt derzeit bei 4,72 %.

Mainz, 28.09.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

MAINZ-
LERCHENBERG

SPD

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Lerchenberg
01.09.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 11.09.2025:

Geschwindigkeitsmessung vor der Bezirkssportanlage im Verlauf von Rilkeallee/Lortzingstraße

In Zuge der Begehung mit der Verkehrskommission im November 2024 wurde allgemein die Notwendigkeit gesehen, die Geschwindigkeit der Fahrzeuge zu verringern, um die Sicherheit der Besucher der Bezirkssportanlage zu verbessern.

Bevor konkrete Maßnahmen beantragt werden, sollten zunächst aktuelle belastbare Zahlen zur Verkehrssituation ermittelt werden.

Wir fragen jetzt die Verwaltung:

1. Sind die erforderlichen Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt worden?
2. Zu welchen Tageszeiten und an welchen Wochentagen wurde gemessen?
3. Wurde im Rahmen der Messungen auch die Gesamtanzahl der Fahrten erfasst?
4. Welche Fahrgeschwindigkeiten wurden ermittelt; gibt es Verstöße gegen das Tempo30-Gebot?

Für die SPD-Ortsbeiratsfraktion
Ralph Heinrichs

Antrag CDU Mainz Lerchenberg

Antworten der Mainzer Wärme PLUS

Frage: Welche konkreten Gründe erfordern die Verkürzung der Vertragslaufzeit auf nur ein Jahr?

Wir verweisen auf die im Schreiben an alle betroffenen Kundinnen und Kunden genannten Gründe.

Aktuell gibt es viele politische und gesetzliche Entwicklungen in Bezug auf die Wärmeversorgung, z.B. in Bezug auf Dekarbonisierung oder die anstehende AVBFernwärmeV-Novelle, und dies hat Einfluss auf unsere Vertragsgestaltung. Um neuere Regelungen berücksichtigen zu können und flexibler zu bleiben, ist es uns nicht mehr möglich sehr lange Vertragslaufzeiten wie 10 Jahre anzubieten.

Frage: Welche Konsequenzen ergeben sich für Verbraucher, die der Vertragskündigung nicht zustimmen oder den neuen Vertrag nicht unterzeichnen?

Auch wenn der neue Wärmeliefervertrag nicht unterschrieben wird oder Widerspruch eingelegt wird, ist in diesem Zusammenhang auf die gesetzliche Regelung des § 2 Abs. 2 Satz 2 AVBFernwärmeV hinzuweisen, wonach – ungeachtet der vertraglichen Regelungen – die Wärmeversorgung grundsätzlich zu den für gleichartigen Versorgungsverhältnissen geltenden Preisen erfolgt; dies sind die mitgeteilten und öffentlich bekanntgegebenen Wärmepreise. Durch die weitere Wärmeentnahme kommt es zu einem konkludenten Vertragsschluss zu den aktuellen Bedingungen. Die Wärmeversorgung ist immer sichergestellt.

Frage: Wird es für solche Fälle einen automatisch gültigen Ersatzvertrag geben, und falls ja, mit welchen Konditionen?

Siehe Antwort vorige Frage.

Frage: Sind künftig weitere Änderungen an Vertragsbedingungen, Preisgestaltung oder Versorgungssicherheit zu erwarten?

Zukünftige Änderungen der Preisgestaltung, Vertragsbedingungen sind derzeit nicht bekannt.

Versorgungssicherheit ist ein Fakt, der jederzeit gewährleistet war, ist und auch zukünftig sein wird.

Frage: Inwiefern ist gewährleistet, dass die Versorgung auf dem Lerchenberg langfristig stabil und zu wettbewerbsfähigen Preisen erfolgen kann?

MWP gewährleistet die FernwärmeverSORGUNG auf dem Lerchenberg gemäß der Laufzeit des bestehenden Fernwärmeliefervertrages mit der Stadt Mainz, also bis 2036.

Frage: Wie gedenken Sie, die Transparenz und Nachvollziehbarkeit der Vertrags- und Preisänderungen für die Bürgerinnen und Bürger zu verbessern?

Im Juli 2025 wurden Neuverträge mit angepasster Vertragslaufzeit versendet. Die Kommunikation erfolgte transparent über individuelle Anschreiben. Eine Änderung der Preisstruktur in Form der vertraglich vereinbarten Preisgleitklausel hat im Zuge dessen nicht stattgefunden.

Es gab keine Beschwerden bei MWP, dass die Information nicht sachgemäß, angemessen oder ähnliches war.

Die üblichen jährlichen Preisänderungen gemäß der vertraglich vereinbarten Preisgleitklausel werden öffentlich in der Tageszeitung bekannt gegeben und die aktuellen und historischen Preisblätter transparent auf unserer Website veröffentlicht. Die Preisblätter wurden auch hinsichtlich der Gestaltung überarbeitet, um die Preisänderung und deren Herleitung über die entsprechenden öffentlichen Preisindizes noch kundenfreundlicher darzustellen.

Frage: Welche konkreten Vertragsänderungen finden sich im neuen Vertragsangebot im Vergleich zum alten Vertrag?

Die Änderungen wurden im Anschreiben benannt. Besonders hervorzuheben sind die Änderung der Vertragslaufzeit und Kündigungsfrist auf eine Erstlaufzeit bis 31.04.2027 mit automatischer jährlicher Verlängerung, sofern der Vertrag nicht mit einer Frist von 6 Monaten gekündigt wird. Darüber hinaus gab es redaktionelle Änderungen und die Preisindizes wurden entsprechend der aktualisierten Benennungen und Beschreibungen des Statistischen Bundesamtes angepasst.

Die Ausgestaltung der Altverträge variiert etwas, da in den letzten 9 Jahren z.B. rechtliche Änderungen berücksichtigt werden mussten und es daher mehrere Vertragsversionen je nach Lieferbeginn der Kundinnen und Kunden gibt. Das zentrale Element, die Preisgleitklausel, ist aber selbstverständlich einheitlich.

Die Frage nach den konkreten Änderungen im Vergleich zum Altvertrag lässt sich daher nicht pauschal beantworten. Interessierte Kundinnen und Kunden können bei der MWP eine Gegenüberstellung der Änderungen auf Basis des eigenen Vertrages anfragen.



Beschlussvorlage

öffentlich

Drucksache Nr.
1512/2025Amt/Aktenzeichen
61/68Datum
06.10.2025

TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 28.10.2025

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	06.11.2025	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	12.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	12.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	12.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	12.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Ebersheim	Kenntnisnahme	13.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	13.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Drais	Kenntnisnahme	18.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	18.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	19.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	19.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	19.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	20.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	20.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	25.11.2025	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	25.11.2025	Ö
Stadtrat	Entscheidung	26.11.2025	Ö

Betreff:

4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Mainz [2026-2030]
hier: Verabschiedung

Mainz, 16. Oktober 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, . Oktober 2025

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die Ortsbeiräte nehmen zur Kenntnis, der **Ausschuss für Mobilität** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt, die vorgelegte Fassung zur 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans der Landeshauptstadt Mainz zu verabschieden.

Sachverhalt

Für die im rheinland-pfälzischen Nahverkehrsgesetz (NVG) verankerte Aufgabe der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen hat die Stadt Mainz erstmalig 1998 einen Nahverkehrsplan verabschiedet. Dieser wird nun bereits zum vierten Mal fortgeschrieben. Unterstützt wurde die Verwaltung bei der Erarbeitung durch das Gutachterbüro PTV Transport Consult GmbH.

Der NVP ist ein zentrales Planungsinstrument, mit dem Rahmenvorgaben und Ziele für die zukünftige Entwicklung des Mainzer ÖPNV festgelegt werden. Er dient zudem zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung mit ÖPNV-Verkehrsleistung und somit zur Daseinsvorsorge. Wenngleich das NVG – seit der Novellierung im Jahr 2021 – keinen 5-Jahres-Turnus zur Fortschreibung des lokalen NVP mehr fordert, strebt die Verwaltung eine regelmäßige Fortschreibung weiterhin an. Grund ist zum einen, dass der NVP wesentliche Aussagen gegenüber den Genehmigungsbehörden und den Verkehrsunternehmen beinhaltet, zum anderen soll regelmäßig auf aktuelle Gegebenheiten und veränderte Bedarfe eingegangen werden.

Bereits zu Beginn der Erarbeitung zur 4. Fortschreibung befand sich der Mainzer ÖPNV in einer angespannten Finanzierungslage, so dass die Fortentwicklung des städtischen Verkehrsangebots bzw. die Optimierung des lokalen ÖPNV insgesamt nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten erfolgen konnte und kann. Infolgedessen hat sich die Verwaltung in dieser Fortschreibung ganz bewusst auf drei Untersuchungsschwerpunkte fokussiert und diese untersuchen lassen. Neben der Ermittlung neuer Handlungsspielräume zur ÖPNV-Finanzierung wurden Optimierungspotenziale zur ÖPNV-Beschleunigung ermittelt und das Vorgehen zur Weiterführung des barrierefreien Haltestellenumbaus überprüft. Darüber hinaus wurden wieder übliche Regelinhalte eines NVP bearbeitet, wie u.a. die Bilanzierung des vorangegangenen NVP, oder die Überprüfung der im NVP definiert Quantität und Qualität des zukünftigen Angebots. Zudem wurden Änderungen relevanter, rechtlicher Rahmenbedingungen der vergangenen fünf Jahre aufbereitet und die Auswirkungen für den Aufgabenträger Stadt Mainz eingeordnet.

Zum Vorhaben „4. Fortschreibung Nahverkehrsplan“ wurde – wie bereits in der Vergangenheit als bewährtes Format – eine Bürger:innen-Beteiligung in Form des 1. (2. Juli 2024) und 2. Nahverkehrsforums (1. April 2025) in Präsenz durchgeführt. Es wurden insgesamt 893 Einzelanregungen aufgenommen, geprüft und bewertet. Unter Berücksichtigung der Eingaben erarbeitete die Verwaltung einen NVP-Entwurfsstand, welcher dem Ausschuss für Mobilität zur Sitzung am 4. Juni 2025 vorgelegt wurde. Dieser diente als Grundlage für die Durchführung des im rheinland-pfälzischen NVG unter § 12 Abs. 2 gesetzlich verankerten Anhörungsverfahrens, welches im Zeitraum vom 10. Juni bis einschließlich 8. Juli 2025 stattfand. Die beteiligten Institutionen, u.a. städtische Fachdienststellen der Verwaltung, die tangierten Fachbeiräte (z.B. Behindertenvertretungen), benachbarte Gebietskörperschaften, die Mainzer Ortsbeiräte sowie weitere sogenannte Träger öffentlicher Belange hatten in diesem vierwöchigen Zeitraum Gelegenheit, sich zu den Inhalten des NVP-Entwurfs zu äußern. Nach gründlicher Auswertung der 153 eingegangen Einzelanregungen aus dem Anhörungsverfahren wurde die finale Fassung des Nahverkehrsplans (siehe Anlage 1) erarbeitet und wird nun zur Verabschiedung den Gremien vorgelegt.

2. Lösung

Bereits vor dem Start der Erarbeitung zur 4. Fortschreibung legte die Verwaltung eine thematische Schwerpunktsetzung fest (siehe dazu BV 0279/2024). Auch wurde von Beginn an klar kommuniziert, dass mit der 4. Fortschreibung keine erneute, umfassende Überarbeitung des Liniennetzes und ÖPNV-Angebots erfolgt. Grund war die bereits erwähnte und auch im Jahr 2025 andauernden, angespannte Finanzierungslage im ÖPNV. Gleichwohl dies unerfreulich ist, bestätigt es die Entscheidung der Verwaltung, die 4. Fortschreibung des NVP vorrangig und sinnvoll zur Untersuchung der folgenden Schwerpunktthemen zu nutzen.

- **Schwerpunktthemen**

Weiterführung barrierefreier Bushaltestellenumbau (siehe Kapitel 5.1-5.1.3):

Es erfolgte eine Neubewertung der als dringlich definierten Bushaltestellen und die Aktualisierung der Prioritätenliste (siehe Kapitel 8.3 Anlage 3 / Tabelle 40). Das Thema "barrierefreier Haltestellenumbau" wird trotz weiterhin eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten und Personalkapazitäten mit hoher Dringlichkeit weiterverfolgt.

Optimierungspotenziale ÖPNV-Beschleunigung:

Neben der Erläuterung zur umfassenden Untersuchungsmethodik zur Ermittlung von Beschleunigungspotenzialen werden auch mögliche Beschleunigungsabschnitte mit den entsprechenden Maßnahmenvorschlägen aufgezeigt (siehe Kapitel 5.2). Zudem wurde das Thema „Expressbuslinien“ als Beschleunigungsmaßnahme untersucht (siehe Kapitel 5.3).

Neue Finanzierungsmöglichkeiten (siehe Kapitel 7):

Geeignete, denkbare Finanzierungsinstrumente wurden recherchiert und rechtliche Rahmenbedingungen geprüft. Im Ergebnis kommt die Mehrzahl der betrachteten Modelle der Drittnutzendenfinanzierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht für eine Umsetzung in der Stadt Mainz in Betracht, da hierfür die entsprechende rechtliche Grundlage fehlt. Direkte Umsetzungsmöglichkeiten seitens der Stadt Mainz bestehen (siehe Tabelle 37) derzeitig grundsätzlich hinsichtlich einer Intensivierung der Parkraumbewirtschaftung, der Erhebung eines Tourismus- bzw. Gästebeitrags sowie bei der Stellplatzablöse. An dieser Stelle ist darauf hinzuweisen, dass für eine tatsächliche Umsetzung dieser denkbaren Finanzierungsinstrumente eine vertiefende rechtliche Prüfung, die der NVP nicht leisten kann, notwendig wäre.

Darüber hinaus wurden die Maßnahmen der 3. Fortschreibung ausführlich bilanziert (siehe Kapitel 4 und Tabelle 38 und 39 im Anhang), wie u.a. die Umsetzung des Zielliniennetzes, von Maßnahmen i.Z.m. dem ÖPNV-Konzept 2022 des Landkreises Mainz-Bingen, von Maßnahmen zum Schwerpunktthema Luftreinhaltung/Klimaschutz (3. Fortschreibung, Kapitel 7).

Es wird zudem erneut gutachterlich bestätigt, dass die Stadt Mainz aktuell, trotz andauernder angespannter ÖPNV-Finanzierungslage, über ein gutes ÖPNV-Angebot verfügt. Dieses gute Bus- und Straßenbahnangebot im Status quo wurde bereits mit der Erarbeitung des Maßnahmenkonzeptes im letzten Nahverkehrsplan (3. Fortschreibung, Kapitel 5) verankert.

- **Beteiligungsverfahren**

Bürger:innen sowie ÖPNV-Interessierte hatten die Möglichkeit im Nahverkehrsforum Ideen und Anregungen an den vier folgenden Themeninseln einzubringen

- Themeninsel 1: Liniennetz und Umsteigen
- Themeninsel 2: Fahrgastinformation
- Themeninsel 3: Haltestellen und Intermodalität
- Themeninsel 4: Fahrzeiten und Beschleunigung

Welche Möglichkeiten und Grenzen der NVP insb. bzgl. der angespannten Finanzierungslage bietet, wurde den Teilnehmenden im Vorfeld in einem Präsentationsteil mitgeteilt. Parallel wurde für insgesamt 8 Wochen eine Online-Beteiligung geschaltet, wo eine weitere Möglichkeit bestand, Anregungen einzugeben. Insgesamt wurden so 892 Einzelanregungen gesammelt, welche in einem ersten Schritt auf Inhalt und Relevanz geprüft wurden. Wenn thematisch und finanziell darstellbar, wurden sie im NVP berücksichtigt. So fanden z.B. Hinweise zur Busbeschleunigung Eingang in die 4. Fortschreibung und es wurden konkrete Haltestellenpositionen für den künftigen, barrierefreien Umbau mit aufgenommen (siehe Kapitel 8.3. Anlage 3). Auch wurden u.a. Verbesserungsvorschläge für die Fahrgastinformation in der App und auf den Anzeigetafeln eingegeben, welche zeitnah umgesetzt werden sollen. Obwohl die Teilnehmenden über den begrenzten, finanziellen Spielraum informiert waren, forderten dennoch viele Angebotsausweitungen und Taktverdichtungen. Gleichwohl dies nach heutigem Kenntnisstand auch in den kommenden Jahren aufgrund der finanziellen Situation nicht möglich sein wird, wurden diese Anregungen als sog. „Zukunftsanregungen“ gesammelt. Sollten sich die entsprechenden finanziellen Grundlagen ergeben, können diese Anregungen für Umsetzung zu einem späteren Zeitpunkt herangezogen werden.

- **Überarbeitungen nach Anhörungsverfahren (Beteiligung Träger öffentlicher Belange)**

Das Anhörungsverfahren bzw. die Beteiligung Träger öffentlicher Belange (TöB) gemäß § 12 (2) Satz 2 i.V.m. §11 (5) NVG Rheinland-Pfalz wurde im Zeitraum vom 10. Juni bis einschließlich 8. Juli 2025 durchgeführt. Es wurde wie bereits bei der Online-Beteiligung im Rahmen der Bürger:innen-Beteiligung im Jahr 2024 auf ein Online-Tool der DEMOS plan GmbH zurückgegriffen. Insgesamt gingen 153 Einzelanregungen ein, die nach Ablauf der Frist geprüft und abgewogen wurden. Die Auswertung der Eingaben wurde tabellarisch aufbereitet. Neben redeaktionellen Anpassungen, wurden auch inhaltliche Verbesserungsvorschläge und Hinweise eingearbeitet. So wurde z.B. die Universitätsmedizin als einer der wichtigsten Arbeitgeber ergänzend aufgenommen, der zur Erarbeitung dieses NVP vorliegende Sachstand zum Landesnahverkehrsplan wurde aktualisiert (siehe Kapitel 6 Finanzierung) und es erfolgten textliche Ergänzungen zu Bahnhöfen und regionalen Schienenstrecken (siehe Kapitel 3.1.9.2). Alle eingegangenen Anregungen und die dazugehörigen Prüfungsergebnisse sind Anlage 2 dieser Beschlussvorlage zu entnehmen.

3. Alternativen

Keine. Die Aufstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplans ist gesetzliche Pflichtaufgabe gemäß § 12 (1) NVG Rheinland-Pfalz.

4. Kosten/Finanzierung

Mit den beschriebenen konzeptionellen Überlegungen entstehen unmittelbar keine Kosten.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Im Wesentlichen keine, da Maßnahmenvorschläge u.a. zu ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen allen Geschlechtern gleichermaßen dienen. In einzelnen Fragestellungen (z.B. Sicherheitsaspekte) greift der Entwurf die besonderen Belange von Frauen und Mädchen auf.

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der lokale Nahverkehrsplan dient direkt zur Förderung des ÖPNV als Teil des Umweltverbundes, sodass positive Auswirkungen auf den Klimaschutz zu erwarten sind.

Finanzierung

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 km², die mittlere Einwohnerdichte liegt damit bei ca. 2.284 Einwohner:innen pro km². 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.

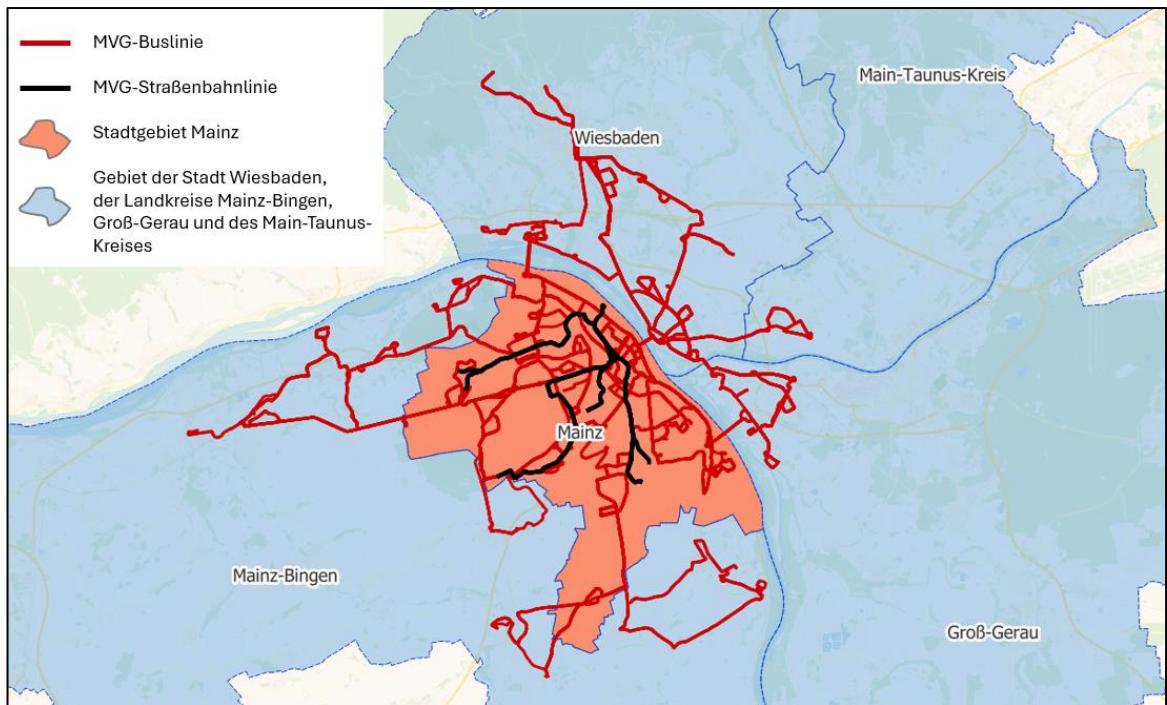


Abbildung 1: Bediengebiet der MVG

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"> • Anordnung von Busspuren und Ampelschaltungen, die den Busverkehr bevorrechtigen, aus Gründen des Klima- und Gesundheitsschutzes oder städtebaulicher Aspekte • Erleichterte Anordnung von Tempo 30-Regelungen • Flexibilität bei der Anordnung von Bewohnerparken • Erprobung von Sonderfahrspuren für bestimmte klimafreundliche Mobilitätsformen oder Fahrgemeinschaften

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

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 CO₂-Emissionen und Verbesserung der Luftqualität.</p>
Mindestziele für Busse im ÖPNV	<p>Für Busse im ÖPNV (M₃-Klasse I¹ und M₃-Klasse A²) 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 M₁³ und M₂⁴ 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 ₂ /kWh oder weniger als 1 g CO ₂ /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

¹ 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.

² 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.

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

⁴ 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]⁵ und dem „Lärmaktionsplan Mainz“ [2024]⁶ 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 CO₂-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.

⁵ 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“.

⁶ 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.

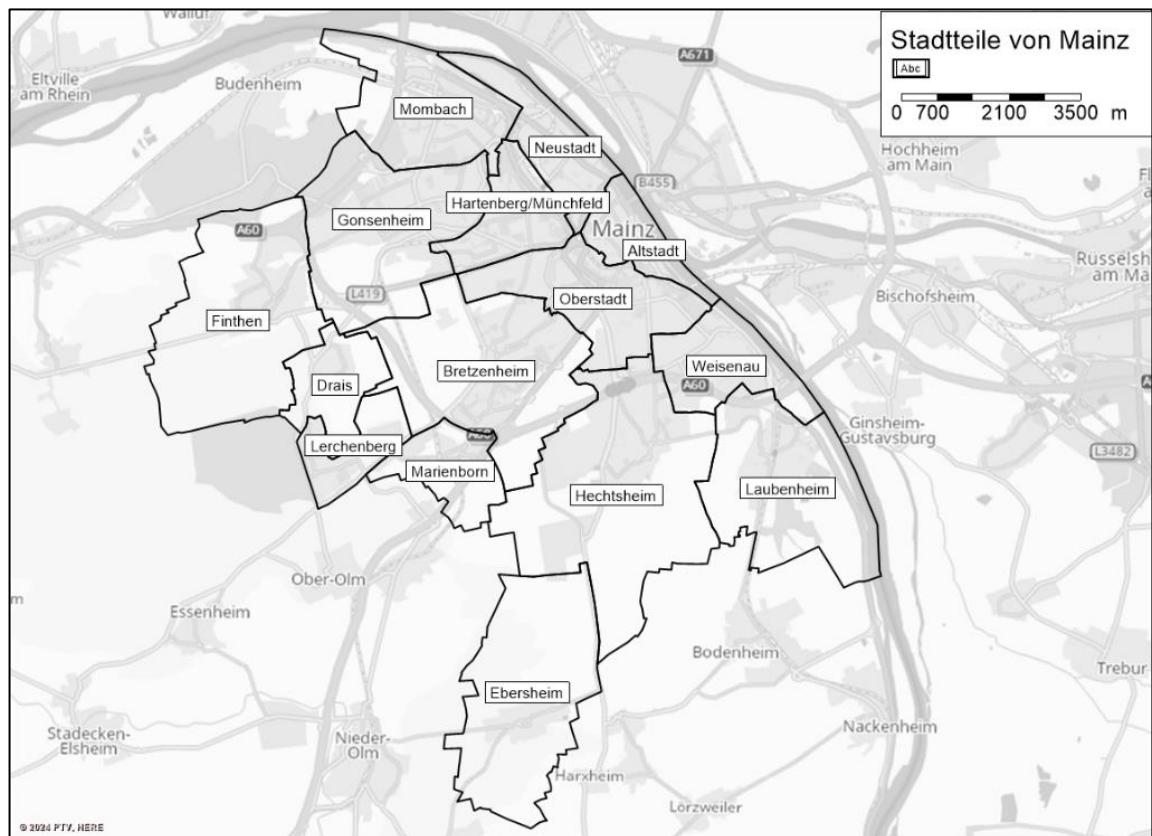


Abbildung 2: Stadtteile von Mainz

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.

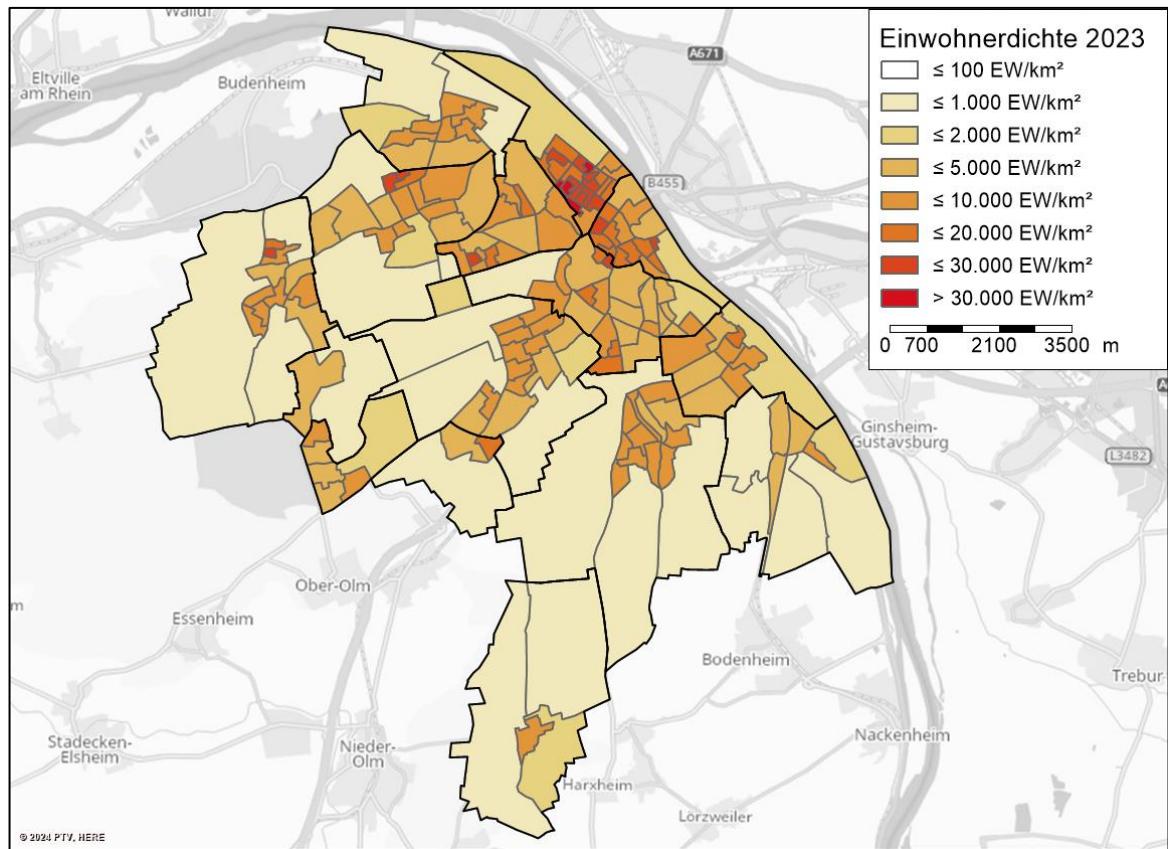


Abbildung 3: Einwohnerdichten in Mainz (Quelle: Stadt Mainz; Berechnung und Darstellung PTV)

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.

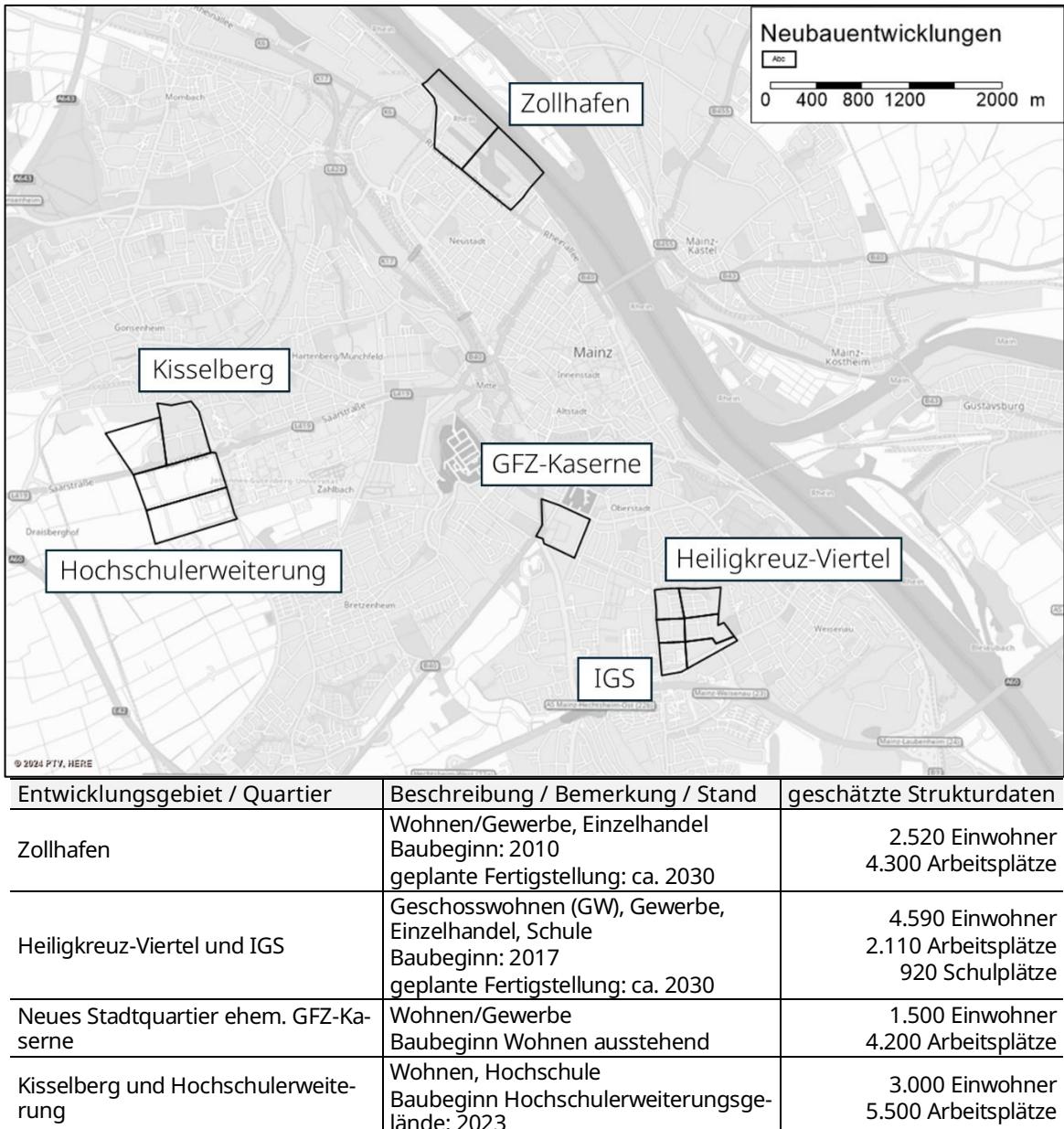


Abbildung 4: Neubauentwicklungen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

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 2023⁷ hervorgeht.

⁷ 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 Split⁸.

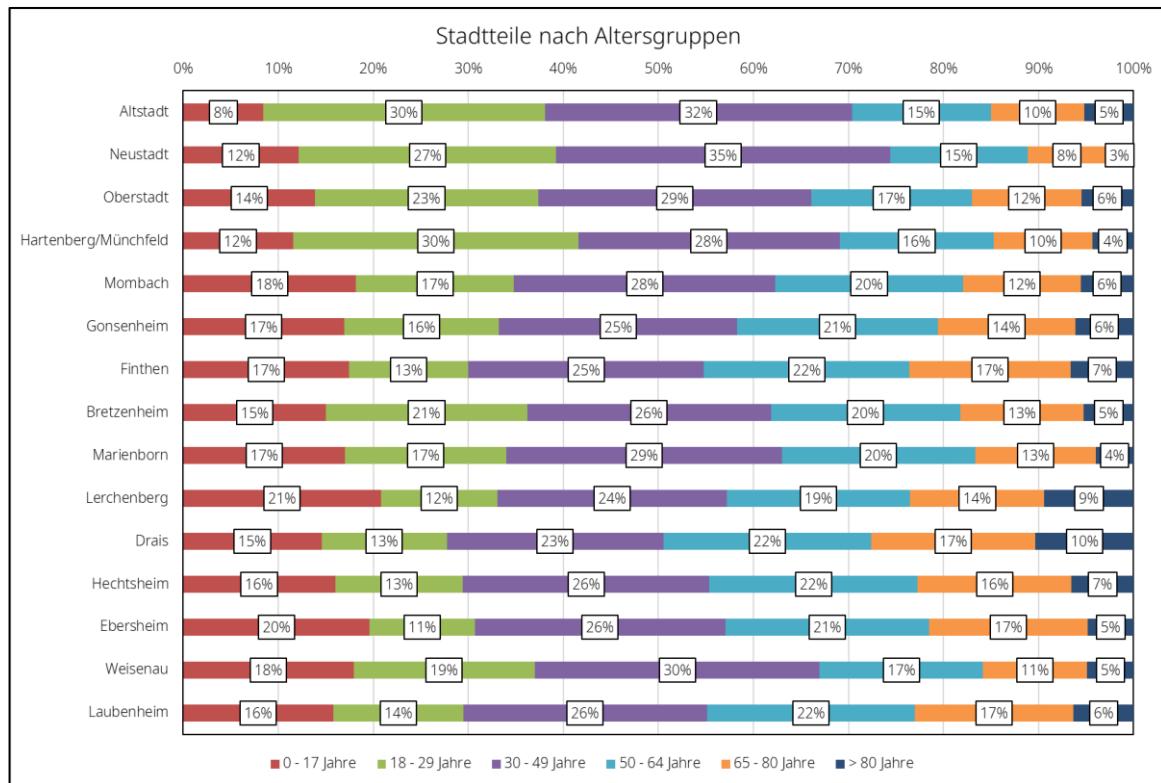


Abbildung 5: Stadtteile nach Altersgruppen (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

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.

⁸ 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

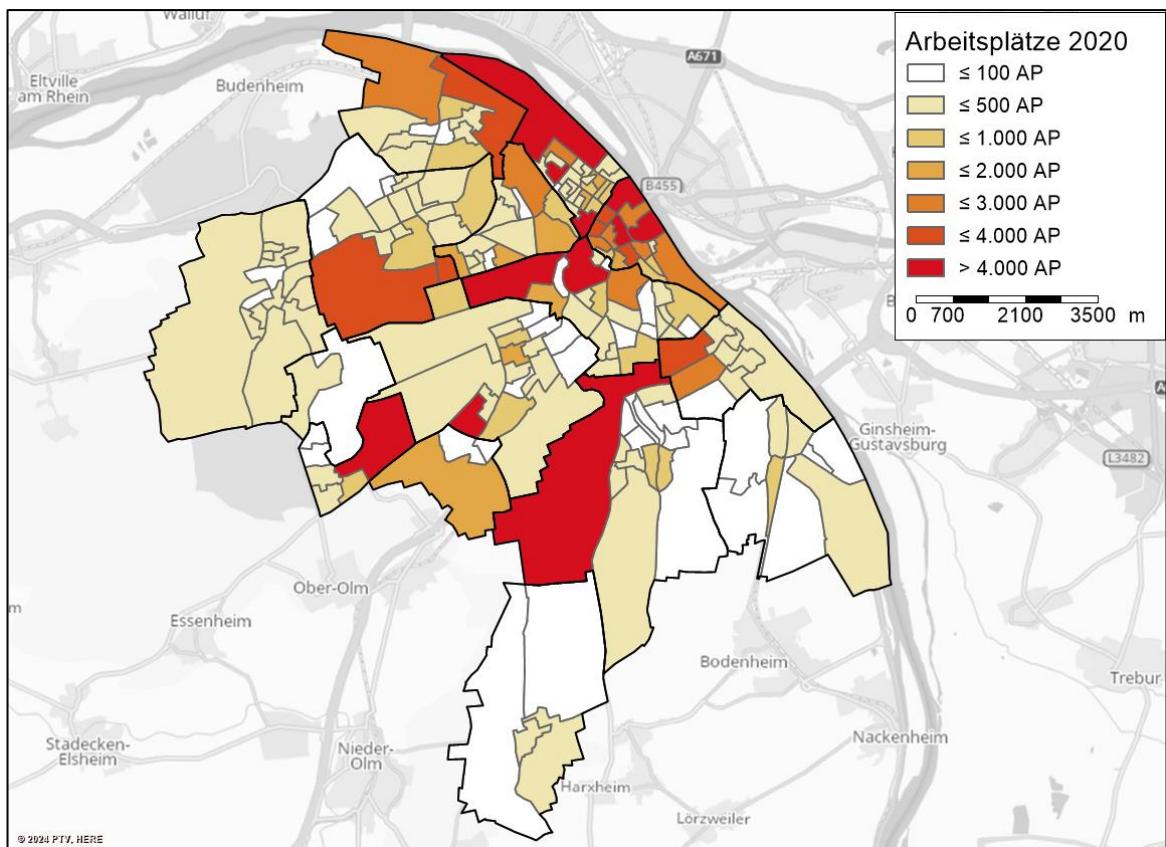


Abbildung 6: Arbeitsplazzzahlen in den Verkehrszellen (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

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
23 Grundschulen (staatlich)			
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
4 Grundschulen (privat)			
Martinus-Grundschule Gonsenheim		200	198
Martinus-Grundschule Oberstadt		288	259
Martinus-Grundschule Weisenau		290	346
Martinus-Schule Weißliliengasse		131	10
1 Waldorfschule (privat)			
Freie Waldorfschule Mainz-Finthen		395	378
3 Förderschulen (staatlich)			
Astrid-Lindgren-Schule	X	89	106
Peter-Jordan-Schule	X	74	123
Windmühlenschule	X	209	207
2 Realschulen (privat)			
Bischöfliche Willigis-Schule		212	206
Euro-Schulen Mainz		25	20
5 Realschulen plus (staatlich)			
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
1 Realschule plus (privat)			
Martinus-Schule Weißliliengasse		246	282
7 Gymnasien (staatlich)			
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
3 Gymnasien (privat)			
Bischöfliche Willigis-Schule		765	890
Maria-Ward-Schule		1.207	1.188
Theresianum		964	928
4 Gesamtschulen (staatlich)			
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
5 Berufsbildende Schulen (staatlich)			
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
4 Berufsbildende Schulen (privat)			
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.

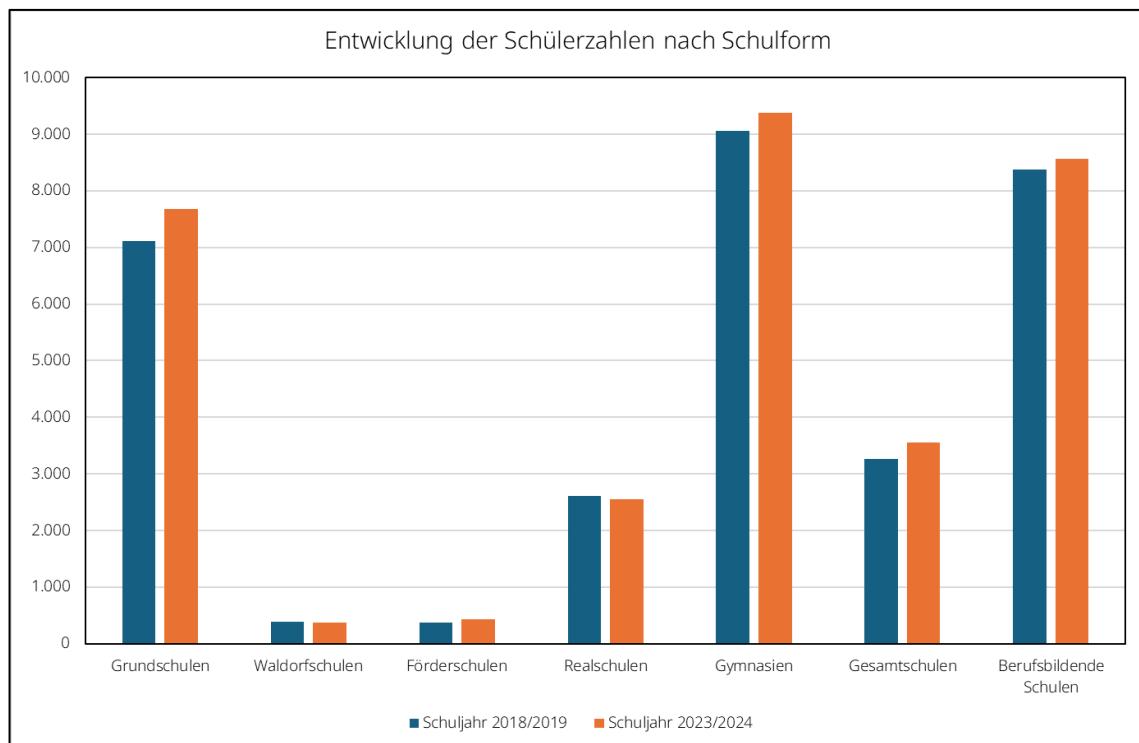


Abbildung 7: Schulformen über die Schuljahre 2018/2019 und 2023/2024 (Quelle: Stadt Mainz; Darstellung PTV)

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 2024⁹ 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:innenströme 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

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

2.3.2 Motorisierungsgrad und Modal Split

Motorisierungsgrad

Die Mobilitätsbefragung 2023¹⁰ 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.

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

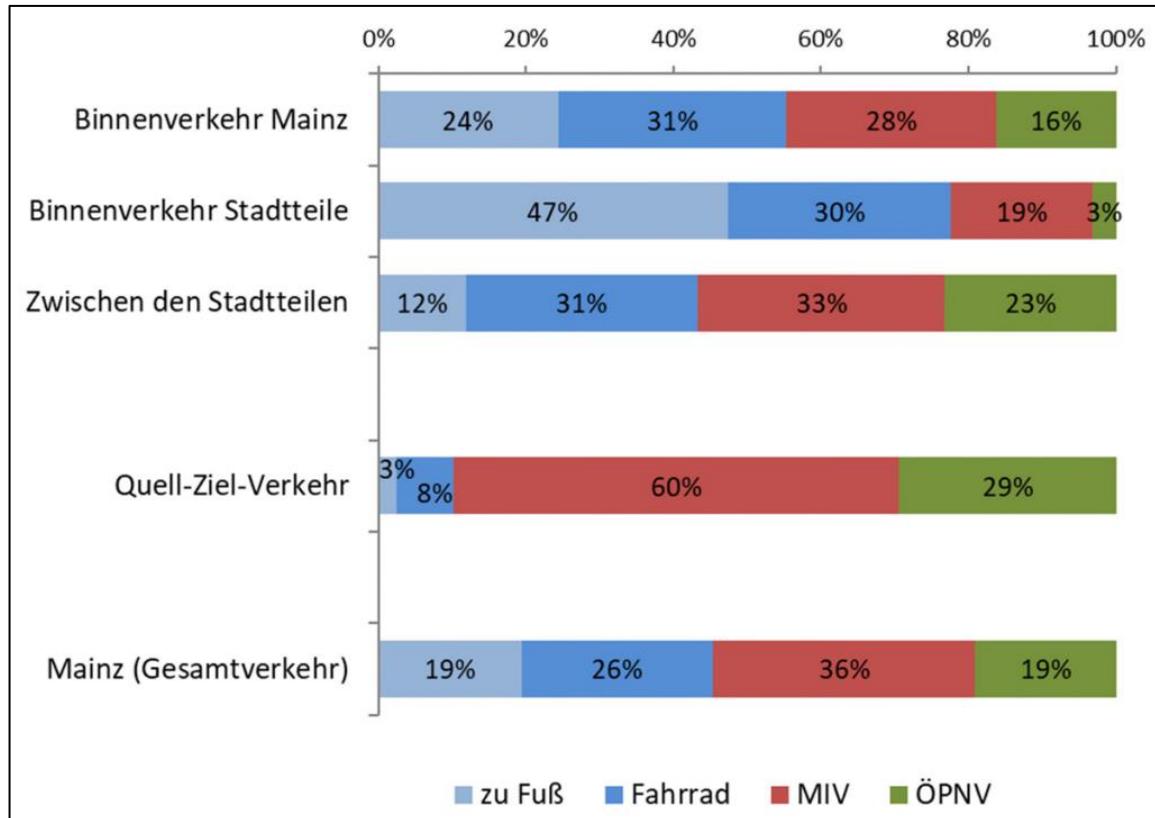


Abbildung 8: Modal Split nach Verkehrsverflechtungen in der Stadt Mainz 2023 auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

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.

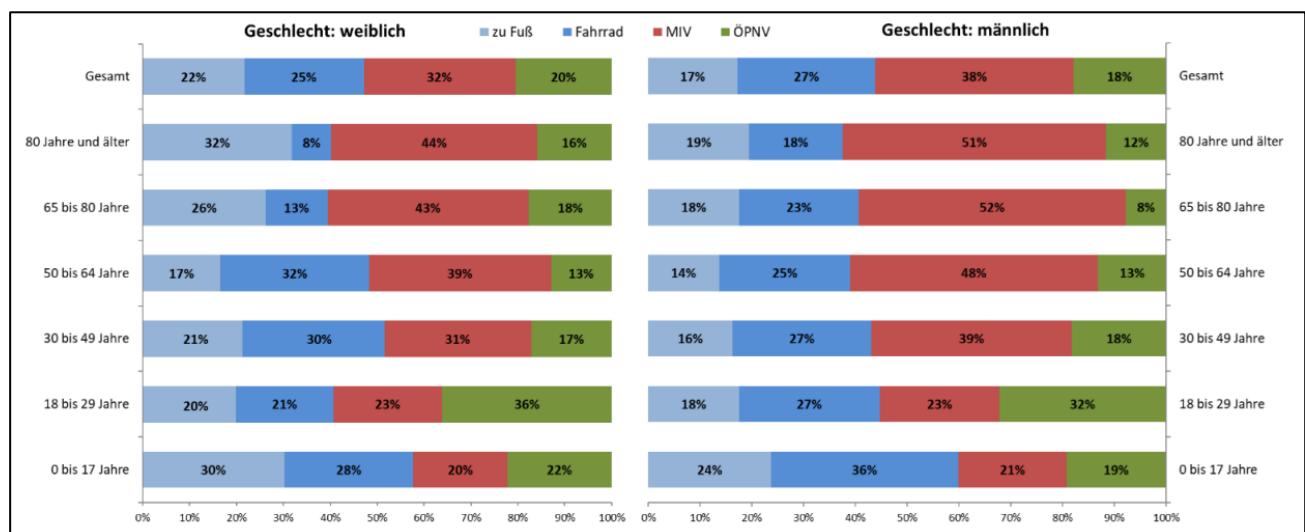


Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht und Alter auf Wegeebene (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

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):

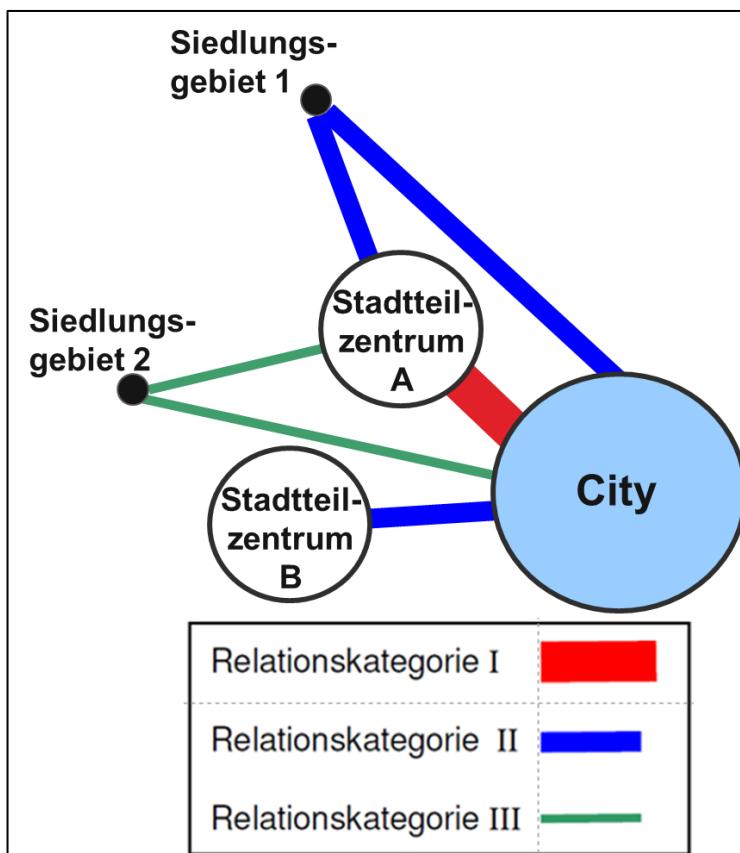


Abbildung 10: Einteilung der Relationskategorien (schematisch)

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.

Relationskategorie I	Relationen zwischen der Innenstadt / „City“ und den Stadtteilzentren A
Relationskategorie II	Relationen zwischen <ul style="list-style-type: none">• der Innenstadt und den Siedlungsgebieten 1• den Siedlungsgebieten 1 und den zugehörigen Stadtteilzentren• Innenstadt und Stadtteilzentrum B (Ebersheim)
Relationskategorie III	Relationen zwischen den Siedlungsgebieten 2 und der Innenstadt sowie den zugehörigen Stadtteilzentren
Tangentialverbindungen	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 ausgestattet¹¹ (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

¹¹ 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

Videobeobachtung¹² 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

¹² 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.

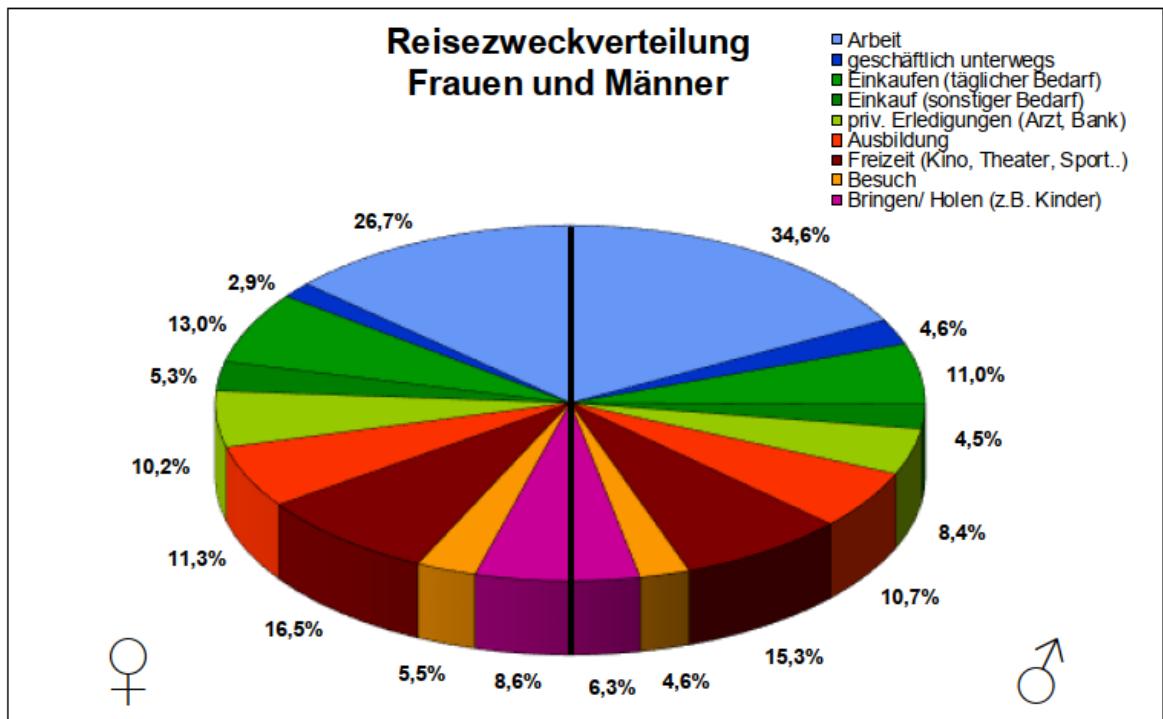


Abbildung 11: Reisezweckverteilung Frauen und Männer (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2019)

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.

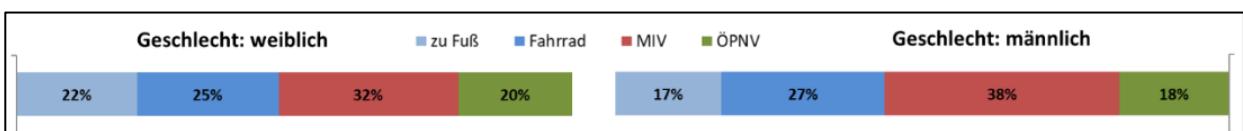


Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl in Abhängigkeit von Geschlecht (Quelle: Mobilitätsbefragung Stadt Mainz 2023)

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 Stadtkarte 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).

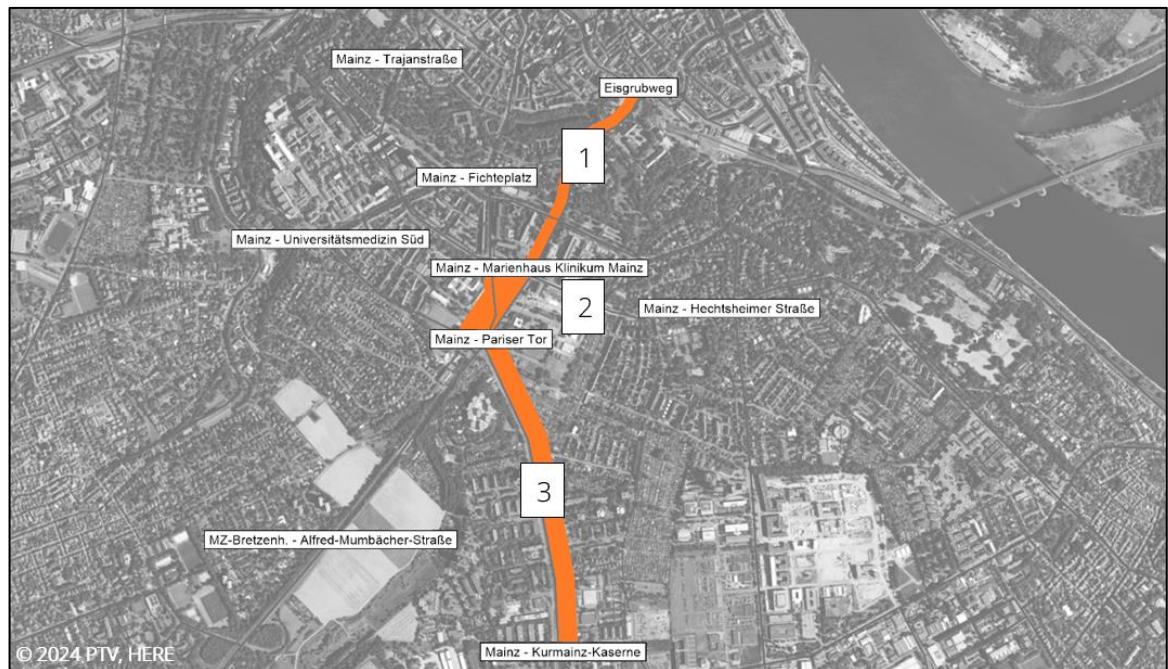


Abbildung 14: Haltestellenabschnitte zwischen Eisgrubweg und Kurmainz-Kaserne mit hohen Streuwertswerten

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.

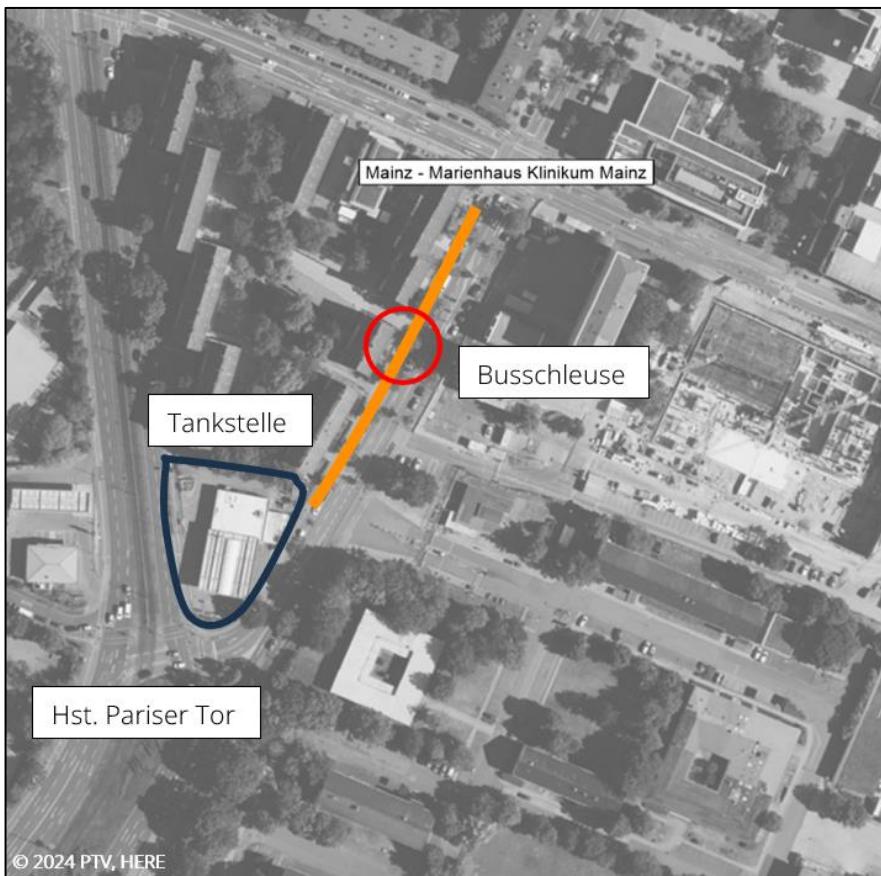
Abschnitt 2 Marienhaus Klinikum – Pariser Tor

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 Geradeausverkehr. 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.

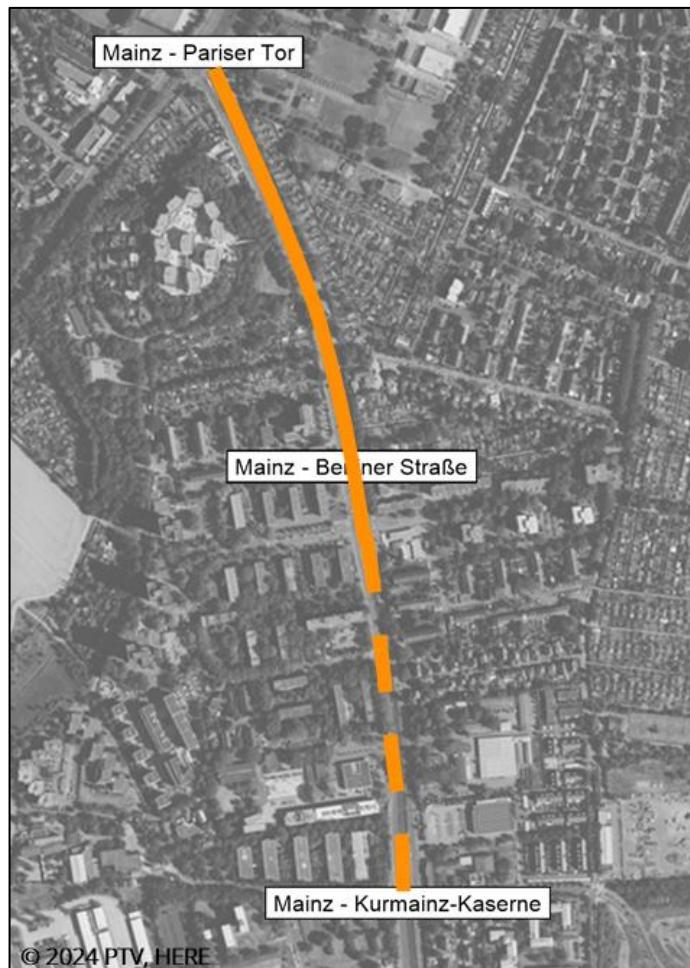


Abbildung 18: Maßnahme: Busspur vom KP Pariser Tor bis KP Berliner Straße bzw. Haltestelle Kurmainz-Kaserne

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.

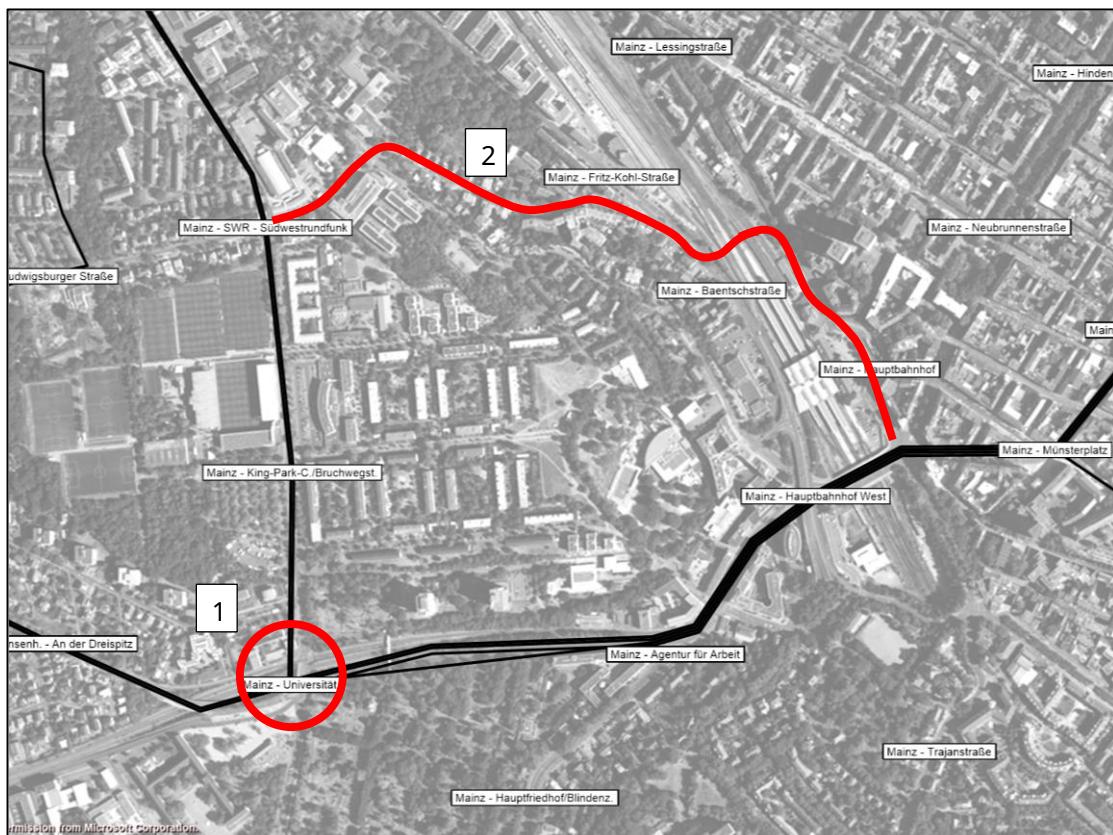


Abbildung 19: Maßnahme: bauliche Anpassung KP Dr.- Martin-Luther -King-Weg/ Saarstraße und alternative Führung

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.

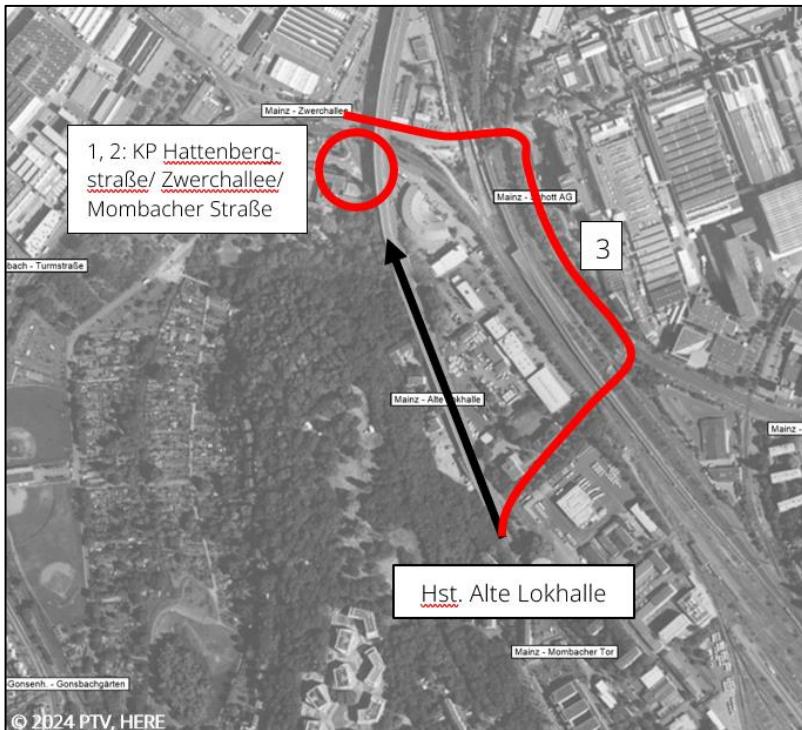


Abbildung 23: Optimierung KP Hattenbergstraße/ Zwerchallee/ Mombacher Straße und alternative Führung über Rheingauwall

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

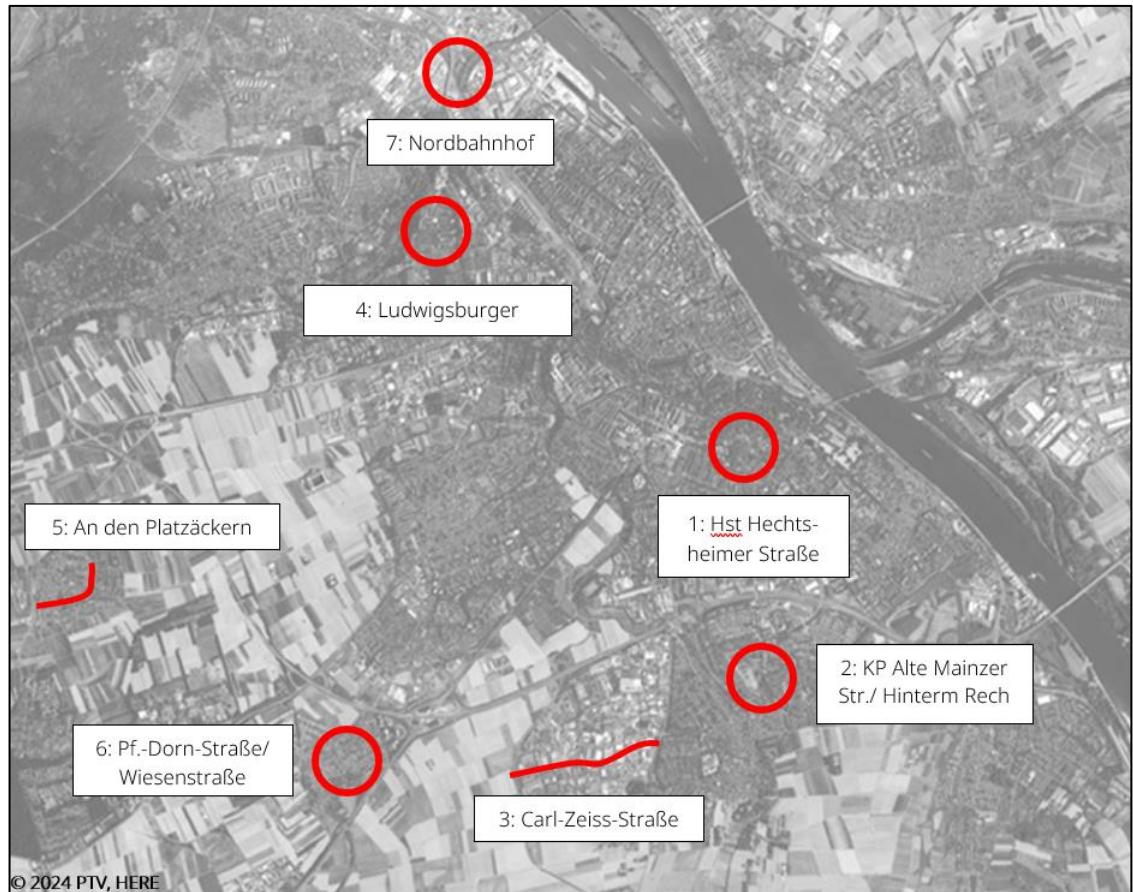


Abbildung 24: Karte mit weiteren Maßnahmen zur Busbeschleunigung

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.

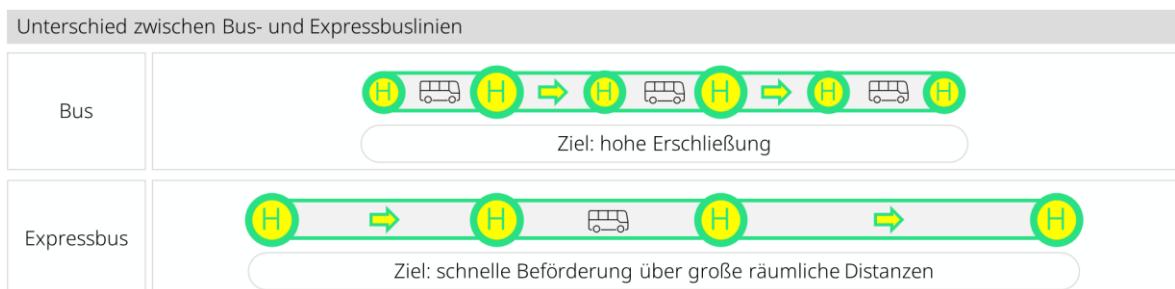


Abbildung 25: Unterschied zwischen Bus- und Expressbuslinien

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.

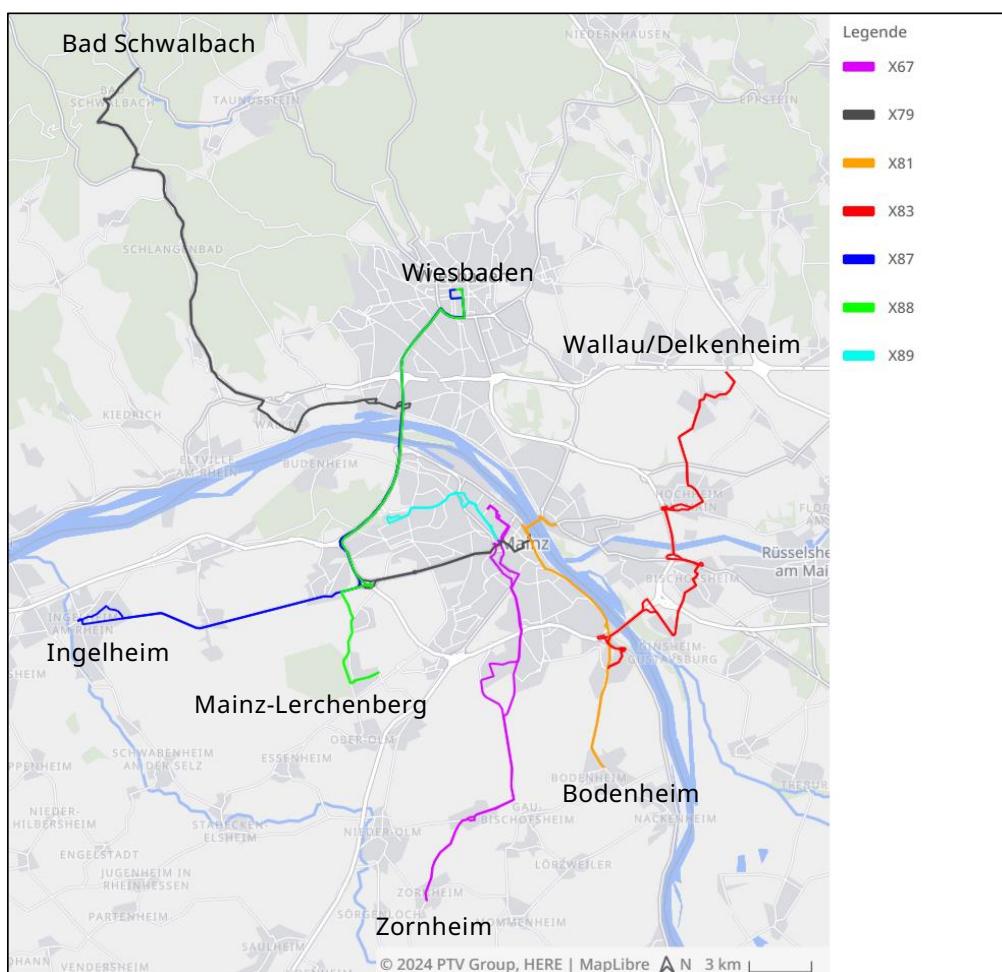


Abbildung 26: Zielnetz von Expressbuslinien für die Stadt Mainz

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 m². 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
Stellplatzablöse	Geldbetrag von Bauherr:innen für Verzicht auf die Herstellung notwendiger Stellplätze	<ul style="list-style-type: none"> • 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 • 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“)
Intensivierung Parkraumbewirtschaftung	verstärkte Nutzung der Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung zur Finanzierung des ÖPNV und zugleich auf die Verkehrsverlagerung abzielende Maßnahme	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Gebührenordnung der Stadt Mainz erforderlich: <ul style="list-style-type: none"> • Erhöhung der Gebühren für Parken auf öffentlichen Wegen • 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)
Tourismus- bzw. Gästebeitrag	<ul style="list-style-type: none"> • Variante 1: regelmäßiger Beitrag aller selbständig tätigen Personen und alle Unternehmen, denen aufgrund des Tourismus besondere wirtschaftliche Vorteile geboten werden • Variante 2: übernachtungsabhängiger Beitrag aller Personen, die in der Gemeinde Unterkunft nehmen 	<ul style="list-style-type: none"> • kann gemäß § 12 (1) KAG RLP von Gemeinden für „touristischen Zwecken dienenden Einrichtungen“ erhoben werden → Initiative bei der Stadt Mainz • ggf. rechtliche Beurteilung notwendig, inwiefern der ÖPNV als „touristischen Zwecken dienende Einrichtung“ gewertet kann
Straßenbenutzungsgebühr (z. B. City-Maut)	Ordnungspolitische Maßnahme zur Steuerung des fließenden Verkehrs analog zur Parkraumbewirtschaftung für den ruhenden Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> • Gesetzgebung auf Bundes- oder Landesebene erforderlich <ul style="list-style-type: none"> • Landesgesetz, im Fall einer Gebühr oder Sonderabgabe • Bundesgesetz, im Fall einer Steuer
Arbeitgeber- bzw. Einzelhandelsabgabe	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
Kfz-Halter:innenabgabe	Abgabe auf nutzungsunabhängige Kfz-Haltung	<ul style="list-style-type: none"> Gesetzgebung auf Bundes- oder Landesebene erforderlich <ul style="list-style-type: none"> Landesgesetz, im Fall einer Gebühr oder Sonderabgabe Bundesgesetz, im Fall einer Steuer
Grundsteuer	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"> Grundsteuerreform unter Berücksichtigung der ÖPNV-Anbindung Zweckbindung im Widerspruch zu Zweckungebundenheit einer Steuer
ÖPNV-Grundbeitrag	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)
Bürger:innenticket	Übertragung des pflichtigen Solidarmodells Semesterticket bzw. Jobticket auf alle Bürger:innen einer Stadt als regelmäßige Abgabe mit Gegenleistung	Verankerung im Landesgesetz erforderlich (KAG)
ÖPNV-Erschließungsbeitrag	<ul style="list-style-type: none"> Variante 1: einmaliger Beitrag (analog zur Umlegung der Straßenbaukosten auf Anlieger:innen) zur Herstellung von baulicher ÖPNV-Infrastruktur oder Variante 2: regelmäßiger Beitrag zur Aufrechterhaltung des Angebots 	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 Gesetze¹³ 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

¹³ 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
Bretzenheim			
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	
Drais			
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
Ebersheim			
66	15/30	15/30	
67	30	30	Aufgrund hoher Nachfrage dauerhaft verlängert bis Goetheplatz
Finthen			
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
Gonsenheim			
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
Hartenberg-Münchfeld			
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	
Hechtsheim			
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
Laubenheim			
61	15/30	15/30	Linie 61 wurde durch Umstrukturierung zu Linie 80/81
63	30	30	Abschnitt realisiert mit Linie 76
Lerchenberg			
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
Marienborn			
51, 53	7,5/15	7,5	
70	30	30	
Mombach			
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
Oberstadt			
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
Weisenau			
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
Kapitel 3.1.9.4 CityBahn Mainz-Wiesbaden-Bad Schwalbach		
54	Planung Städteverbindung Mainz – Wiesbaden – Taunusstein – Bad Schwalbach als „CityBahn“	Durch Bürgerentscheid in Wiesbaden abgelehnt
Kapitel 3.3.1 Streckeninfrastruktur Bus		
62	Erneuerung alte Steuerungsgeräten zur ÖPNV-Beschleunigung, beispielsweise: <ul style="list-style-type: none">- Am Römerlager / Obere Zahlbacher Straße- Wallstraße / Am Fort Gonsenheim- Mombacher Straße / Goetheunterführung- Rheinallee / Zwerchallee- Kreyßigstraße / Kaiser-Karl-Ring- Pariser Straße / Freiligrathstraße	Wird weiterverfolgt Bis Ende 2024 wurden ca. 125 Signalanlagen erneuert und mit einer verbesserten oder neuen ÖPNV-Beschleunigung ausgestattet.
Kapitel 3.3.3 und 3.3.4 Fahrzeugausstattung - Ausstattungsmerkmale Ziel		
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
Kapitel 3.4.1 Fahrgastinformationssysteme - Ausstattungsmerkmale Ziel		
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
Kapitel 3.4.3 Vertriebssysteme & Marktauftritt - Ausstattungsmerkmale Ziel		
70	Fahrscheinverkauf über die neue Mobilitäts-App der MVG	Abgeschlossen
70	Weiterentwicklung des Fahrscheinverkaufs im Fahrzeug	Abgeschlossen
Kapitel 3.5.1 Verkehrsunternehmen – Betriebsablauf und Entstörungsmanagement - Ziel		
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
Kapitel 4.1 Bilanzierung des 2. Nahverkehrsplanes 2012-2017		
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"> - Verdichtung im Stadtgebiet - Netzerweiterung in benachbarte Städte und Kreisen wie zum Beispiel Ingelheim, Budenheim und Wiesbaden sowie den AKK-Stadtteilen (Amöneburg, Kastel, Kostheim) - Ebenso soll das 2018 eingeführte System der „freien Stationen“ weiter ausgebaut werden - Auf Mainzer Seite ist die Ausweitung des neuen Systems durch die Integration von 20 „freien Stationen“ für das Frühjahr 2019, mit Beginn der neuen Fahrradsaison vorgesehen einschl. neuer App (GeoFence) 	<p>Wird weiterverfolgt</p> <p>Pedelecs werden bereits angeboten.</p> <p>Angestrebter wird u.a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Weiterer Ausbau / Konsolidierung des E-Lastenrad-Angebots - Nachverdichtung des Stationsnetzes - Netzerweiterung über die Mainzer Grenzen hinaus - Intensivere Kooperation mit lokalen Unternehmen/Gewerbe/Institutionen
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"> - Fahrradparkhaus am Westzugang des Mainzer Hauptbahnhofs - Erweiterung der Abstellanlage in der Bonifatiusstraße 	<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"> - Hauptbahnhof Süd - Bahnhof Römisches Theater - Konzept zur Verortung weiterer Fahrradbügel im Mainzer Stadtraum 	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"> - an Straßenbahnen-Endhaltestellen - bisher nicht versorgte Ortsteile Drais, Lerchenberg, Marienborn" 	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"> - Oppenheim – Bodenheim – Laubenheim (Überstieg in DB und Stadtbus) - Bingen – Ingelheim – Mombach (Überstieg in Stadtbus/Straßenbahn) - Alzey – Wörrstadt - Marienborn/Gonsenheim (Überstieg in DB und Straßenbahn)" 	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

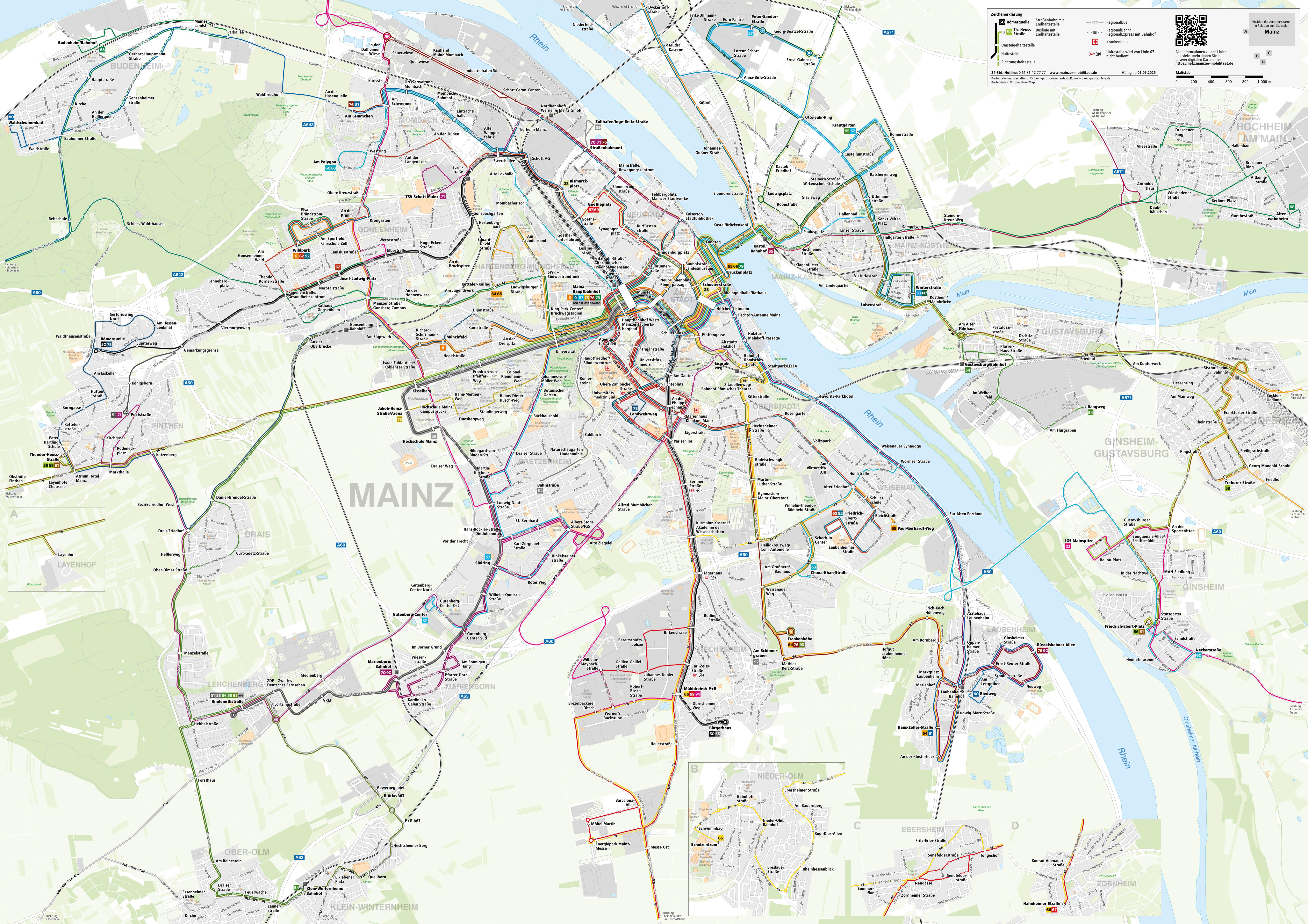
Stadtteil	Haltestellenposition	Priorisierung 3. Fortschrei- bung NVP ("TOP 53")	Dringlichkeit Straßenbetrieb	Bürgerbeteili- gung 4. Fort- schr. NVP (1.Nahver- kehrsforum, Online-Beteili- gung)	Aktualisierte Priorisierung 4. Fortschrei- bung NVP
Finthen	Am Eiskeller A		x		3
Finthen	Am Eiskeller B		x		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

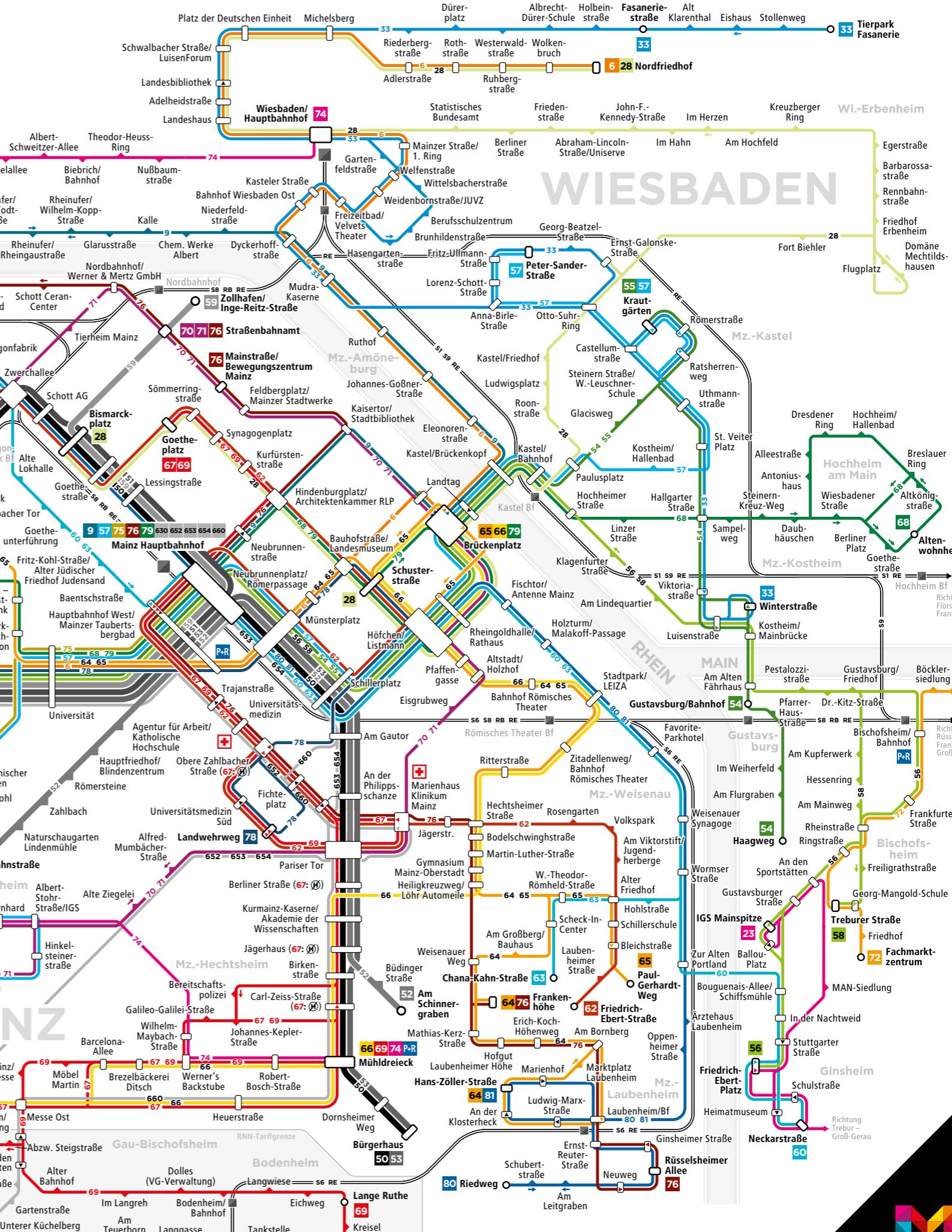
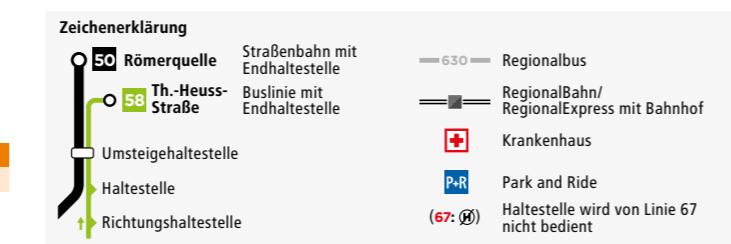
gültig ab
15.12.202

Ütigkeitszeiträume:			
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.

4-Std.-Hotline: 0 61 31-12 77 77 www.mainzer-mobilitaet.de

gestaltung: © Baumgardt Consultants GbR, 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

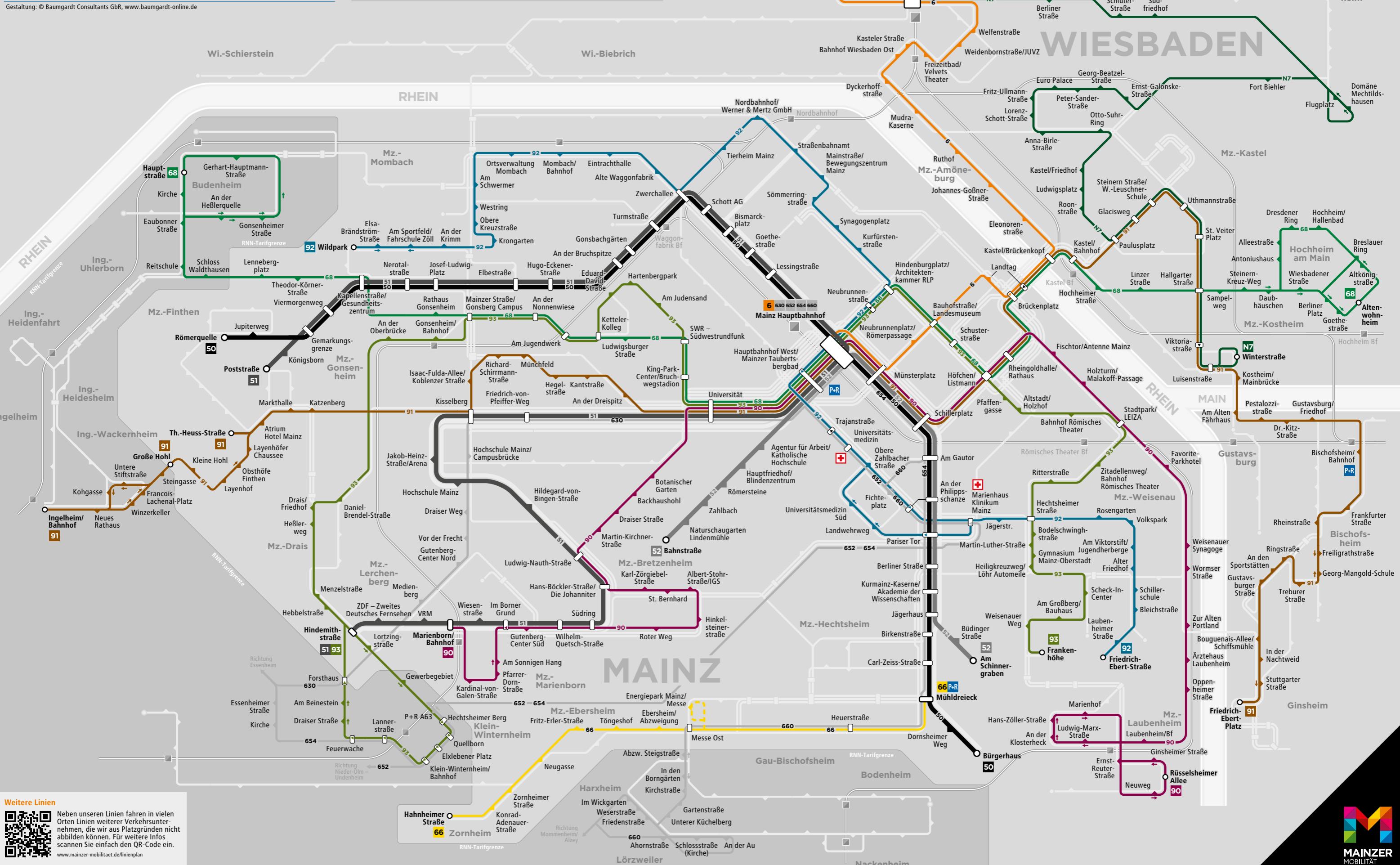
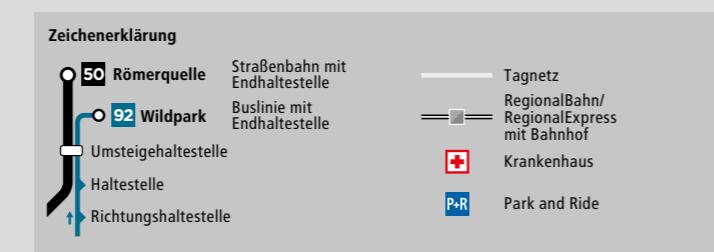
Iltigkeitszeiträume:	Nächte So/Mo – Do/Fr	Nächte Fr/Sa	Nächte Sa/So
22.11. – 2.12.	23.11. – 6.12.	24.11. – 7.12.	25.11. – 8.12.

Danach/davor gilt ein Tagnetz. Den Linienplan Tag finden Sie unter mainzer-mobilitaet.de/linienplan

24-Std.-Hotline: 0 61 31-12 77 77 www.mainzer-mobilitaet.de

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

Gestaltung: © bauingardt consultants gmbh, www.bauingardt.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.



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"> - bestehende Anwohnerparkzonen stärken und ausweiten, - Parkraumbewirtschaftung sozial und transparent gestalten, - Sonderregelungen für besonders betroffene Gruppen prüfen (z. B. Pflegekräfte, Menschen mit Behinderung, Anlieferung von Produkten), - und gleichzeitig alternative Mobilitätsangebote im Stadtteil/Quartier fördern. <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 / Fahrgätebetreuung, 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. 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 ² und damit unter der Dichte im Südwesten mit über 6.500 EW/km ² .	
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 kommend 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 Echtzeitankündigung 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 Echtzeitankündigungen in allen Medien identisch sind. Dies wurde stichprobenhaft auch überprüft. Bitte in konkreten Fällen wo die Echtzeitankündigung 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: Korridor Stadecken - Essenheim - Mainz Von Stadecken über Essenheim soll eine regionale Hauptlinie von Sprendlingen (und perspektivisch von Bad Kreuznach kommend) das stündliche Angebot der derzeitigen 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) Weiterführende Mobilitätsangebote Prüfung alternativer Angebote bzw. innovativer Mobilitätslösungen (z.B. mit Kleinbussen oder On-Demand-Systeme) Erschließung des südlichen Teils von Marienborn Leider sind hier bisher (2019-2023) keinerlei strukturelle Verbesserungen erfolgt. Folgende Aussage für Marienborn ist im Dokument „2. Nahverkehrsforum Information zur Beteiligung und den Bearbeitungsergebnissen“ enthalten: 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 Forderungen für die 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplans 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.