

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0812/2026/1
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 03.06.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 09.06.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	02.06.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Anhörung	09.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Anhörung	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

Betreff:

„Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“, (Antrag 0943/2020)
Sachstandsbericht zur Variantenbetrachtung für Teilprojekt 3 (Anbindung Heiligkreuz-Viertel)
und Beschluss über die weitere Vorgehensweise

Mainz, 03. Juni 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 09. Juni 2026

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Der Stadtrat bekräftigt das Ziel, das Mainzer Straßenbahnnetz im Sinne des Beschlusses „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ (Antrag 0943/2020) weiterzuentwickeln und das Teilprojekt 3 als wesentlichen Bestandteil dieses Gesamtvorhabens bis zum Planfeststellungsverfahren voranzutreiben. Der Stadtrat bezieht sich hierbei auch auf das Ergebnis der Beratungen im Interessenbeirat als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung. Mit der vorliegenden Beschlussfassung wird die fachlich empfohlene Vorzugsrichtung für die weitere planerische Vertiefung bestätigt. Der Beschluss dient der weiteren Konkretisierung und vertieften Prüfung der dargestellten Trassenkorridore und Planungsansätze. Eine

abschließende Festlegung der späteren Vorzugs- bzw. Umsetzungsvariante ist hiermit noch nicht verbunden. Die weitere planerische Vertiefung erfolgt vorbehaltlich der nachzuweisenden Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens.

2. Der Stadtrat unterstützt die fachliche Einschätzung der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Verwaltung, das Teilprojekt 3 zur Entlastung bestehender Streckenabschnitte und zur Stärkung der Netzresilienz bereits ab dem Abschnitt Hauptbahnhof West zu entwickeln. Hierdurch erhält u.a. die Universitätsmedizin einen direkten und leistungsfähigen Anschluss an das Straßenbahnnetz.
3. Auf Grundlage der vorliegenden Variantenuntersuchungen wird die Trassenführung, die eine durchgängige Entwicklung entlang der Langenbeckstraße vorsieht, als vorrangig zu vertiefende Planungsoption bestätigt. Die MVG und die Verwaltung werden beauftragt, diese Trassenlogik im weiteren Verfahren prioritär auszuarbeiten und die hierfür relevanten fachlichen, technischen und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen zu klären.
4. Der Stadtrat spricht sich dafür aus, eine Verlängerung der Streckenführung über die reine Anbindung des Heiligkreuzviertels in Richtung Hechtsheim /Frankenhöhe und Weisenau in Betracht zu ziehen („Y-Variante“).
5. Für diese Streckenoptionen werden die Verwaltung und die MVG beauftragt, die mit der Planung verbundenen Auswirkungen auf den Straßenraum, insbesondere auf Baumbestand, Grünstrukturen, geschützte Kulturdenkmäler, ruhenden Verkehr sowie die Belange des Fuß- und Radverkehrs im weiteren Verfahren vertieft zu untersuchen und in geeigneter Weise darzustellen. Dem Anspruch einer möglichst weitreichenden Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs ist in der Abwägung der Belange angemessen Rechnung zu tragen.
6. Die Ergebnisse der weiteren Vertiefung sind in einer fortgeschriebenen Beschlussvorlage zusammenzuführen, die möglichst zeitnah vorgelegt wird und eine belastbare Grundlage für die Festlegung der vertieften Planung einer Vorzugsvariante bildet.

Sachverhalt

Wie bekannt, wurden im Jahr 2020 mit den Anträgen 0943/2020 und 1603/2023 Beschlüsse gefasst, das bereits mit der „Mainzelbahn“ im Jahr 2016 deutlich vergrößerte Straßenbahnnetz weiter auszubauen. Der Stadtrat hat damit den Willen bekundet, die mittlerweile mehr als 100-jährige Erfolgsgeschichte der elektrischen Straßenbahn in Mainz fortzusetzen und ihre Bedeutung als wesentliche Stütze des städtischen ÖPNV weiter zu stärken. Dies spiegelt sich aktuell bereits in der unmittelbar bevorstehenden Fertigstellung des Teilprojekts 1 (Lückenschluss Binger Straße) und in der Aufnahme der Entwurfsplanung zur Vorzugsvariante des Teilprojekts 2 (Innenstadt) wider.

Seit dem Grundsatzbeschluss „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ wurden die einzelnen Teilprojekte schrittweise weiterentwickelt. Während für das Teilprojekt 1 bereits ein weit fortgeschrittener Planungsstand erreicht wurde und für das Teilprojekt 2 inzwischen eine Vorzugsvariante politisch beschlossen ist, befindet sich das Teilprojekt 3 nun an dem Punkt, an dem die Ergebnisse der bisherigen Variantenprüfung in eine erste politische Richtungsentscheidung überführt werden sollen.

Die vorliegende Beschlussvorlage steht damit nicht isoliert, sondern ist Teil der schrittweisen Umsetzung des bereits gefassten politischen Auftrags zum Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes.

Parallel hierzu haben sich die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und die Verwaltung auch des Auftrags angenommen, das Heiligkreuzviertel (HKV) und Teile der Oberstadt sowie von Weisenau an das Straßenbahnnetz anzuschließen (Punkt 2 des o.g. Untersuchungsauftrags). Die Festlegung auf den Untersuchungskorridor erfolgte im Jahr 2023, die planerische Bearbeitung startete im Frühsommer 2025.

Wie schon beim Teilprojekt 2 Innenstadt ist es Ziel der Mainzer Verkehrsgesellschaft und der Verwaltung, auch hier eine Vorzugsvariante zu definieren, die als Grundlage für die weitere planerische Vertiefung in den Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung nach HOAI) dient. Diese Vorzugsvariante stellt dann das vorläufige Ergebnis der Variantenermittlung und -bewertung dar, die wiederum wesentliche Bestandteile der Vorplanung (Leistungsphase 2) sind.

Die Herausarbeitung einer Vorzugsvariante dient u.a. dem Zweck, den Aufwand für eine Entwurfsplanung, der ab einer bestimmten Planungstiefe sehr umfassend wird, in angemessenen Grenzen zu halten. Es ist weder wirtschaftlich noch zeitökonomisch, mehrere Variantenoptionen parallel bis zur Genehmigungs- oder gar Ausführungsreife zu entwickeln.

Die Betrachtung des vorliegenden Teilprojekts 3 unterscheidet sich vom Teilprojekt 2 an einigen Stellen erheblich:

- Im Teilprojekt 2 entwickelten sich nach dem „gesetzten“ Abschnitt Ludwigsstraße/ Alte Universitätsstraße mehrere weitgehend unabhängige Varianten. Im Teilprojekt 3 sind größere Streckenabschnitte hingegen nahezu alternativlos.
- Im Teilprojekt 3 ist mit dem Linsenberg, der Langenbeckstraße und An der Philippsschanze sowie der Augustusstraße eine stark belastete Bundesstraße betroffen.
- Die Entwicklungslänge der Schienenstreckenabschnitte ist mit rund 8 km mehr als doppelt so groß

Angesichts des gegenüber dem Teilprojekt 2 noch einmal vergrößerten Umfangs und der Komplexität der abwägungsrelevanten Aspekte hat sich die Verwaltung dazu entschieden, die Gremien in einem zweistufigen Verfahren mit der Thematik zu befassen. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll u.a. geklärt werden, ob die derzeitigen fachlichen Einschätzungen seitens der MVG und der Verwaltung sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung auch von den politischen Gremien unterstützt werden. Aus den Rückmeldungen und Diskussionen erhofft sich die Verwaltung ein Stimmungsbild im Hinblick auf die Konsensfähigkeit der vorgelegten Planungsabsichten. Selbstverständlich besteht für die politischen Gremien die Möglichkeit, MVG und Verwaltung zu vertieften Betrachtungen und Analysen aufzufordern oder planerische Wünsche für „Kurskorrekturen“ zu formulieren.

Die Ergebnisse dieser ersten Gremienrunde werden die MVG und die Verwaltung sorgsam auswerten und in einen konsolidierten Vorschlag für eine Vorzugsvariante überführen. In einem nächsten Schritt ist geplant, eine fortgeschriebene Beschlussvorlage in einer gemeinsamen Sitzung der tangierten Ausschüsse (AMO, AUG, BSA) sowie den Ortsbeiräten (Oberstadt, Hechtsheim, Weisenau) zu behandeln. Hieraus soll sich dann eine Vorzugsvariante entwickeln, die als Grundlage für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung dient.

Die vorliegende Beschlussvorlage ist bewusst als erster Schritt dieses zweistufigen Entscheidungsprozesses angelegt. Ziel ist es zunächst, einen gemeinsamen Wissens- und Kenntnisstand über die bisherigen Planungsentwicklungen herzustellen, die Herleitung der aktuell entwickelten Vorzugsrichtung nachvollziehbar darzustellen und hierfür eine politische Rückkopplung einzuholen.

Eine abschließende Entscheidung über eine vollständig ausgearbeitete und in allen Auswirkungen quantifizierte Vorzugsvariante ist mit dieser Vorlage noch nicht verbunden. Vielmehr soll auf Grundlage der hier dargestellten Ergebnisse die Zustimmung dafür eingeholt werden, die vorgeschlagene Vorzugsrichtung in einem nächsten Schritt vertieft planerisch zu untersuchen. Erst auf dieser Basis können die abwägungsrelevanten Auswirkungen – beispielsweise in Bezug auf Parkraum, Baumstandorte, Flächenaufteilung, Radverkehr, Barrierefreiheit oder verkehrliche Leistungsfähigkeit – belastbar ermittelt und bewertet werden.

1. Lösung

➤ Allgemeine Rahmenbedingungen

In der Anfangsphase der konzeptionellen und planerischen Bearbeitung ging man noch davon aus, dass sich die Erschließung des HKV sowie weiterer Bereiche aus der bestehenden Schienenachse Schillerplatz – Am Gautor – Pariser Straße – An der Philippsschanze entwickelt. Es wurde jedoch bereits früh erkannt, dass eine beträchtliche Zahl zusätzlicher Fahrten auf diesem Abschnitt nur schwer abzuwickeln wäre (insbesondere im Bereich der ohnehin störungsanfälligen Gaustraße). Deshalb entwickelte sich die Idee, bereits ab Hauptbahnhof-West eine neue Strecke ins Auge zu fassen und zum Zielpunkt An der Philippsschanze zu entwickeln. Mit der dabei nahe liegenden Führung über die Langenbeckstraße rückte ein großes Erschließungspotenzial der Universitätsmedizin in den Fokus.

Wie schon beim Teilprojekt „Innenstadt“ stellt die Integration von Gleisanlagen in den Verkehrsraum eine erhebliche Herausforderung dar: Im Gegensatz zur Mainzelbahn verlaufen beim Teilprojekt 3 rund 8 km Streckenverlauf in weiten Teilen in bebauten Bereichen. An einigen Stellen ergeben sich durch das sensible städtebauliche und straßenräumliche Umfeld mit schützenswerten Grünanlagen und denkmalgeschützten Objekten eine zusätzliche Herausforderung. Zum Ver-

gleich: Bei der Mainzelbahn konnten rund 90% der Trassenführung auf eigenem Gleiskörper und abseits bestehender Achsen für den motorisierter Individualverkehr (MIV) angeordnet werden.

Wie schon im Teilprojekt 2 ergeben sich bei der Ermittlung von Trassenoptionen Wechselwirkungen verschiedener, zum Teil konkurrierender Aspekte und können daher nicht isoliert betrachtet werden. Auch sind die Ergebnisse der bereits abgeschlossenen Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung (Interessenbeirat) einzubeziehen. Aus diesem Grund sind verschiedene Aspekte in Erinnerung zu rufen, um die derzeit vorliegenden Planungserkenntnisse, die in einem zweiten Schritt zur Herleitung der Empfehlung für eine Vorzugsvariante dienen, besser einordnen und nachvollziehen zu können.

Die bisherigen Untersuchungen haben insofern in einigen Bereichen Zielkonflikte, bei der Integration einer Straßenbahntrasse in die bestehenden Straßenräume aufgezeigt. Günstige Planungsparameter in einem Bereich können dabei Einschränkungen in anderen Bereichen nach sich ziehen. Eine vollständig konfliktfreie Lösung ist daher nicht möglich. Ziel der Variantenprüfung ist deshalb nicht die Suche nach einer konfliktfreien Lösung, sondern nach der insgesamt tragfähigsten und genehmigungsfähigen Vorzugsrichtung.

Für die Betrachtung der Planungsoptionen sind u.a. folgende Aspekte von Bedeutung:

- **Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Genehmigungsfähigkeit**

Die Umsetzung des Projekts ist ohne Fördergelder nicht möglich. Wie schon beim Teilprojekt 2 dargestellt, fördert der Bund heute bis zu 75 % der förderfähigen Kosten (bei der Mainzelbahn noch 60 %) sowie zusätzlich auch Planungskosten (bis maximal 10 % der Baukosten). Mit einer ergänzenden Landesförderung (bei der „Mainzelbahn“ 10 %) liegt der zu finanzierende Eigenanteil heute deutlich niedriger.

Um eine Förderung des Bundes und ergänzend des Landes zu erhalten, müssen bestimmte Kriterien erfüllt sein. Grundvoraussetzung einer Förderung ist ein Nutzen-Kosten-Quotient größer 1,0. Das bedeutet, dass der monetarisierte volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenbahnausbaus gegenüber den Kosten der Maßnahme überwiegen muss. Hierzu wird eine sogenannte „Standardisierte Bewertung“ durchgeführt, ein für alle Bundesfördervorhaben im ÖPNV einheitliches Bewertungsverfahren, in das eine Vielzahl von Faktoren einfließen. Neben einfach zu ermittelnden Größen wie Baukosten und Betriebskostensparnis kommen hier auch Effekte zum Tragen, die zunächst in Geldäquivalente umgewandelt werden, um sie den tatsächlichen Kosten gegenüberstellen zu können. Beispiele hierfür sind u.a. Reisezeitgewinne oder Wirkungen auf die Umwelt, z.B. Einsparung von CO₂-Emissionen.

Weitere Voraussetzungen für eine Förderbewilligung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist eine Trassierung dergestalt, dass die Bahn auf mehr als 50% der Strecke behinderungsfrei fahren kann. Dies kann i.d.R. mittels einem „besonderen Gleiskörper“ bewerkstelligt werden, d.h. eine Trasse, die ausschließlich der Straßenbahn vorbehalten ist (eine Mitbenutzung von Bussen ist möglich). Ergänzend oder alternativ besteht die Möglichkeit, die o.g. Quote zu erreichen, wenn in Teilabschnitten keine Behinderungen zu erwarten sind oder eine behinderungsfreie Fahrt durch andere Mittel, beispielsweise eine geeignete Signalsteuerung, ermöglicht wird. Aufgrund der gewachsenen baulichen Struktur des Planungsraumes stellt die Erfüllung der 50%-Quote an besonderem Gleiskörper eine planerische Herausforderung dar, weshalb abschnittsweise auch die letztgenannten verkehrstechnischen Lösungen zur Sicherstellung der Förderfähigkeit geprüft werden.

In der vorliegenden ersten Betrachtung wurde angestrebt, dieses Kriterium vorrangig mit baulichen Lösungen zu erreichen. Ungeachtet dessen beabsichtigen die MVG und die Verwaltung, mit der zuständigen Stelle im rheinland-pfälzischen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) die Beurteilungsparameter für die Anerkennung alternativer Maßnahmen auszuloten.

Für die Erstbeurteilung der Planungsvarianten im Vorgriff auf die Genehmigungsfähigkeit im Rahmen der Planfeststellung spielen darüber hinaus folgende Faktoren eine Rolle:

- Beachtung der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Mainz, z.B. Einzugsbereiche von Haltestellen
- Einhaltung der Klimaziele der Stadt Mainz
- Ausreichender Nutzen-Kosten-Koeffizient auch bei eventueller Zusammenfassung mit dem Teilprojekt 2 (Innenstadt)

- **Umweltverträglichkeit**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsbetrachtung vorgeschrieben. Wenngleich diese - wie viele andere Gutachten auch - erst im Rahmen der Genehmigungsplanung im Detail erarbeitet wird, müssen schon bei der Variantenbetrachtung und -auswahl K.O.-Kriterien ausgeschlossen und die Herleitung der Variantenbewertung mit Rangfolge nachvollziehbar aufbereitet sein.

In der vorliegenden ersten Betrachtung liegt der Schwerpunkt auf den Eingriffen in die Grünsubstanz und Denkmalpflege, wenngleich auch die anderen Schutzgüter wie z.B. Schall und Erschütterung, Fauna und Flora, Klima und Luft etc. nicht unbeachtet bleiben. Die dezidierte Behandlung dieser Faktoren erfolgt jedoch erst begleitend zur Entwurfsplanung, d.h. nach Festlegung auf eine Vorzugsvariante.

Das Grün- und Umweltamt weist darauf hin, dass aufgrund einer kürzlich erlassenen Rechtsverordnung auf EU-Ebene (Verordnung über die Wiederherstellung der Natur -Nature Restoration Law-) Eingriffe in die Grünsubstanz grundsätzlich zu vermeiden sind und Abweichungen hiervon als unabweisbar nachzuweisen sind. Bei der Inanspruchnahme von städtischen Grünanlagen sind demnach neue Grünflächen in gleichem Umfang und gleicher ökologischer Wertigkeit bzw. Wirksamkeit bereitzustellen. Mit Zunahme der Entfernung vom Ort des Eingriffs kann eine Vergrößerung der Grünflächen erforderlich werden. Für entfallende Straßenbäume sind in angemessenem Umfang neue Baumstandorte im Stadtgebiet bereitzustellen.

Eine überschlägige Bilanzierung der unterschiedlichen Trassenoptionen bzgl. der resultierenden Eingriffe in Grünflächen und Baumsbstanz sowie erste Ideen zu möglichst standortnahen Ausgleichsflächen/Ersatz-Baumstandorten erfolgt im Zuge der weiteren Vertiefung der Planung und wird in der nachfolgenden Gremienbefassung vorgestellt.

- **Fachliche und rechtliche Ausschlusskriterien**

Neben den beiden vorgenannten Aufgabenkreisen können sich auch aus anderen Bereichen sehr verbindliche Kriterien ergeben, die Auswirkungen auf die Machbarkeit von Trassenoptionen haben oder zu faktischen Ausschlusskriterien führen. Nachfolgend seien einige Beispiele genannt:

- **Denkmalpflege**
Die Auswirkungen einer Straßenbahntrasse auf Kulturdenkmäler werden von den zuständigen Denkmalschutzbehörden beurteilt. Diese kann Planungen widersprechen, sofern erhebliche Beeinträchtigungen von Einzeldenkmälern, Denkmalzonen und Boddendenkmälern zu erwarten sind und zumutbare Alternativen nicht berücksichtigt werden.
- **Vorbeugender Brandschutz**
Oberleitungen und Abspannmaste können gravierende Auswirkungen auf das Anleitern an Gebäude haben. Sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist, muss geprüft werden, ob und ggf. mit welchem Aufwand dieser bei Bedarf hergestellt werden kann. Neben eventuell höheren Baukosten kann dies auch Fragestellungen wie Flächeneingriffe auf privaten Grundstücken oder optische Beeinträchtigungen beinhalten.
- **Verkehrliche Leistungsfähigkeit und ruhender Verkehr**
Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist ein Verkehrsgutachten vorgeschrieben, das für die Verkehrsabläufe den Nachweis einer ausreichenden Qualitätsstufe fordert. Im Zusammenhang mit der 2022 eingeführten „E-Klima“ und mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2024 können nunmehr auch Vorhaben und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes in diese Bewertung mit einfließen. Es bleibt darüber hinaus zu beachten, dass Auswirkungen auf klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) von den zuständigen Behörden auf Bundes- bzw. Landesebene im Rahmen des Baurechtsverfahrens beurteilt werden und dass die Inanspruchnahme von Teilen des Verkehrsraums für die Straßenbahn zu Verdrängungen des ruhenden Verkehrs führt.

- **Wechselwirkung zwischen Gleistrassenführung und den Belangen der weiteren Verkehrsträger im Umweltverbund sowie Haltestellen-Dimensionierung**

Mit den bereits vorgenannten Anforderungen wird deutlich, dass eine Straßenbahnplanung innerhalb gewachsener Verkehrsräume und begrenzt zur Verfügung stehenden Flächenressourcen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern steht. Eine ausgewogene Gestaltung der Planung muss die Belange auch des Fußverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen angemessen berücksichtigen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang neben gesicherten Querungen über die Gleise vor allem die Ansprüche an die Barrierefreiheit.

Die Konkurrenz von Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten betrifft nicht nur Flächenbedarfe. Vor allem an den signalgeregelten Kreuzungen müssen Freigabezeiten und Bevorrechtigungen angemessen austariert werden.

Auch den Bedarfen des Radverkehrs ist bei der Straßenbahnplanung Rechnung zu tragen. Beiträge zur Stärkung des Umweltverbunds in der Breite sind aus den jüngst gestarteten Betrachtungen zum „Mobilitätsplan Mainz“ und dem „Radnetz Mainz“ zu erwarten. Hierbei werden u-a- Radhaupt- und –nebenrouten definiert, die zusätzliche Herausforderungen mit sich bringen, den knappen Verkehrsraum auf die konkurrierenden Interessen zu verteilen.

Um an den Straßenbahn-Haltestellen den Betrieb der neuen, aktuell in Beschaffung befindlichen Straßenbahnfahrzeuge der MVG mit einer Länge von 43 Metern zu ermöglichen, sind Haltestellen-Bahnsteige mit einer ausreichenden Länge erforderlich. Die Integration von entsprechend langen Haltestellen in den bestehenden Straßenraum mit zumindest abschnittsweise angrenzender dichter baulicher Nutzung stellt eine planerische Herausforderung dar (Sicherstellung von Grundstückszufahrten, Führung Radverkehr im Haltestellenbereich etc.) und kann je nach Standort auch Einfluss auf die Verortung der Haltestellen haben oder Kompromisse bei der Verkehrsraumgestaltung erfordern.

- **Bürger:innenbeteiligung**

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit hat in den vergangenen Jahren eine zentrale Rolle bei der Akzeptanz von umfassenden Planungsprozessen erhalten. Der Stadtrat hat in seinem Beschluss vom 3. Juni 2020 ausdrücklich „eine umfassende Bürgerbeteiligung“ gefordert. Die MVG und die Verwaltung haben deshalb mit einem intensiven Beteiligungsprozess einen weitgehenden Konsens für eine Straßenbahntrasse mit den Bürger:innen, den Gewerbetreibenden und Einzelhandel sowie den verschiedenen Interessenvertretungen verfolgt. Der zu diesem Zweck einberufene „Interessenbeirat“ (IB) war ein zentrales Element im Beteiligungsprozess des Teilprojekts 3. Aufgabe des Beirats war es, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen und gemeinsam Empfehlungen für die Festlegung auf eine Vorzugsvariante zu erarbeiten. Parallel dazu fanden zwei Online-Beteiligungen statt. Die hier getätigten Eingaben wurden in den weiteren Abwägungen des IB berücksichtigt. Der IB, dessen 20 Mitglieder sich aus Vertreter:innen der Anwohnerschaft, verschiedener verkehrsbezogener Interessenvertretungen und des Gewerbes zusammensetzte, hat am 10.03.2026 eine abschließende Empfehlung beschlossen.

Der Interessenbeirat war dabei ein zentrales Element dieses Beteiligungsprozesses. Seine Aufgabe bestand darin, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen, Zielkonflikte offenzulegen und gemeinsam eine Empfehlung für die weitere Trassenentwicklung zu erarbeiten.

Die nun vorgeschlagene Vorzugsrichtung beruht damit nicht allein auf einer verwaltungsinternen Einschätzung, sondern ist Ergebnis eines fachlich und beteiligungsbezogenen Abwägungsprozesses. Die detaillierten Ergebnisse der Beratungen und Bewertungen können dem Abschlussbericht entnommen werden, der der Stadtverwaltung am 12.05.2026 übergeben wurde.

Im Ergebnis der bisherigen Untersuchungen hat sich die nachfolgend beschriebene Trassenlogik als die derzeit fachlich tragfähigste Lösung herausgebildet. Sie stellt diejenige Vorzugsrichtung dar, die im Gesamtsystem die beste Balance zwischen verkehrlicher Wirkung, betrieblicher Stabilität, Förderfähigkeit sowie städtebaulichen und umweltbezogenen Anforderungen erwarten lässt. Die nachfolgenden Abschnitte dienen deshalb nicht allein der Beschreibung einzelner Teilräume, sondern der nachvollziehbaren Herleitung, warum diese Trassenführung nun als Grundlage für die vertiefte Planung vorgeschlagen wird.

Die Betrachtung der Trassenoptionen gliedert sich in verschiedene Abschnitte mit zum Teil sehr unterschiedlichen Betrachtungs- und Beurteilungsperspektiven:

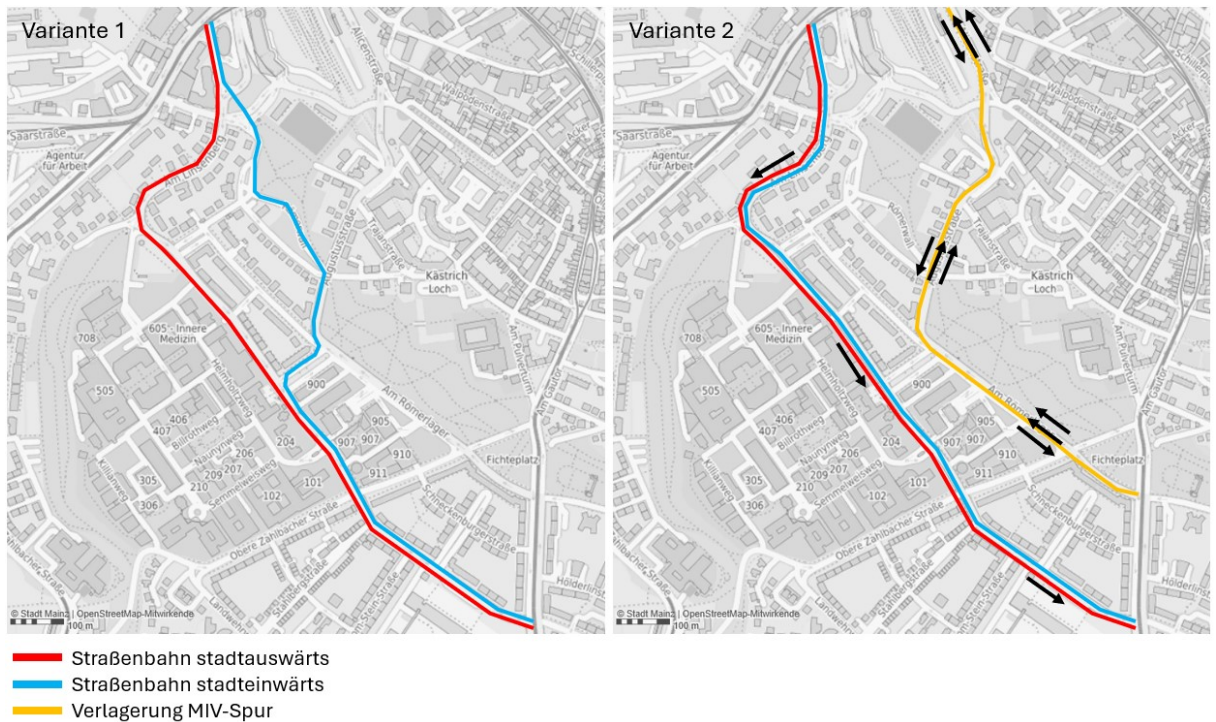
- Gleisanlagen Hauptbahnhof West bis Augustusplatz (mit Verlagerung einer IV-Fahrspur auf die Augustusstraße)
- Augustusplatz bis An der Philippsschanze/Pariser Straße
- Knotenpunkt An der Philippsschanze/Pariser Straße
- An der Goldgrube zwischen Freiligrathstraße und Ebersheimer Weg
- An der Goldgrube ab Ebersheimer Weg und Am Stiftswingert
- Göttelmannstraße zwischen Am Rosengarten und Am Michelsberg
- Göttelmannstraße zwischen Am Michelsberg und Am Viktorstift
- Göttelmannstraße zwischen Am Viktorstift und Heiligkreuzweg
- Wendeoptionen Weisenau
- Hechtsheimer Straße Nord zwischen An der Goldgrube und Landwehrweg
- Hechtsheimer Straße Nord zwischen Landwehrweg und Heiligkreuzweg
- Alte Mainzer Straße und Führung über Frankenhöhe

Zusätzlich:

- Betriebliches Wendegleis auf der Oberen Zahlbacher Straße zwischen Am Gautor/Pariser Straße und Langenbeckstraße/ An der Philippsschanze
- **Gleisanlagen und Straßen Hauptbahnhof West bis Augustusplatz (einschließlich eventueller Verlagerung einer IV-Fahrspur auf die Augustusstraße)**

Bei der Betrachtung möglicher Optionen war die Gleisführung auf der Langenbeckstraße stadtauswärts auf einer der Kfz-Fahrspuren gesetzt.

Stadteinwärts steht eine Linienführung über den Augustusplatz und Augustusstraße bis zum Beginn der (anbaufreien) Straße Römerwall (gegenüber Einmündung Germanikusstraße) zur Debatte. Bei dieser Option werden die Gleise im bestehenden Straßenraum verlegt und überqueren im unteren Bereich die Augustusstraße und einen Teil der Wallgrünanlagen (Variante 1). Eine alternative Möglichkeit besteht in Form der parallelen Führung des stadteinwärts verlaufenden Straßenbahngleises in Gegenrichtung auf besonderem Gleiskörper. In diesem Fall wird eine der Fahrspuren der B 40 Linsenbergl/Langenbeckstraße verlegt, und zwar in Gegenrichtung zusätzlich zur zweistreifigen stadteinwärts führenden Fahrspur (Variante 2).



Geprüft wurde darüber hinaus, ob ein Straßenbahnverlauf auch weiter über Augustusstraße und Alicenstraße/Alicenplatz verlaufen und dort an das bestehende Schienennetz anschließen könnte. Hier ergab sich bei der technischen Betrachtung ein K.O.- Kriterium, weil die Mindestparameter für Kuppen- und Wannenhalmesser, die sich bei Überfahrt über den Alicenplatz ergeben würden, nicht einzuhalten sind. Darüber hinaus wäre über den Alicenplatz die betrieblich wünschenswerte Gleisanbindung in Richtung Lerchenberg ebenfalls nicht möglich.

Bei Variante 1 liegt der Nutzen-Kosten-Quotient derzeit nur knapp über 1, sodass bereits leichte planerische oder wirtschaftliche Änderungen die Förderfähigkeit in Frage stellen können.

Mit der Trassenführung gemäß Variante 2 wird ohne Betrachtung der Baukosten für die verlagerte Fahrspur stadtauswärts ein besserer Nutzen-Kosten-Wert erreicht als mit Variante 1. Allerdings ist auch hier noch zu prüfen, ob und ggf. in welchen Zeiträumen Abschreibungskosten für die Nutzen-Kosten-Betrachtung anzusetzen sind, die den Nutzen-Kosten-Wert beeinflussen können.

Bezüglich der Eingriffe in Grünstrukturen und den Stadtraum können mit Variante 2 die Gleise vollständig im bestehenden Straßenraum untergebracht werden. Bei Variante 1 sind hingegen Eingriffe in den Augustusplatz notwendig. Die Führung über die Wallgrünanlagen hat zudem Auswirkungen auf einige wertvolle Bäume. Sehr nachteilig wäre jedoch insbesondere die Zerschneidung einer zusammenhängenden Gehölzstruktur am Fuße des Linsenbergs. Zudem führt die Trassenvariante der Straßenbahn bei Variante 1 durch derzeit gering lärmbelastete Bereiche.

- Die Betrachtung der **verkehrlichen Aspekte** erstreckt sich auf verschiedene Bereiche: Für die Verlegung einer Fahrspur in Gegenrichtung der Augustusstraße steht überwiegend ausreichend Platz zur Verfügung, in Teilbereichen jedoch unter Inanspruchnahme von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Unterhalb der Villa Musica lässt sich eine dritte Fahrspur bei Berücksichtigung der Bestandssituation nach gegenwärtiger Einschätzung nur dann einrichten, wenn auf eigene Radverkehrsangebote wie Schutz- oder Radfahrstreifen verzichtet wird. Auch Flächen für den Fußverkehr können nur mit Mindestparametern bereitgestellt werden. Es besteht je-

doch als Alternative eine bereits vorhandene Wegeverbindung südwestlich der Villa Musica, die dann in geeigneter Weise auszubauen und zu beleuchten wäre.

Ein weiterer Engstellenbereich besteht entlang der Straße Am Römerlager durch den Bedarf an Aufstellflächen für Abbieger und im Bereich des so genannten „TRON“-Gebäudes“ auf Höhe Obere Zahlbacher Straße. Hier muss ggf. geringfügig in Seitenräume eingegriffen werden. Im Wesentlichen erstreckt sich der Eingriff auf eine recht junge und untypische Baumpflanzung (Zypressen). Dennoch ist zu beachten, dass es sich um denkmalgeschützte Anlagenbereiche handelt.

- Generell ist bei Betrachtung der Variante 2 eine umfassende Leistungsfähigkeitsuntersuchung notwendig, da sich ein wesentlicher Teil der Verkehrsbelastung der B 40 auf eine völlig neue Trasse verlagert. Bereits am Alicenplatz ist von der Parcusstraße kommend ein neuer Linksabbieger in die Alicenstraße bergauf vorgesehen (der Kfz-Verkehr würde dort die heutige Busspur in Gegenrichtung nutzen). Diese Kreuzung ist einer der Knotenpunkte, die in einer ersten Betrachtung nach dem HBS-Verfahren (das noch keine Wechselwirkung mit benachbarten Knotenpunkten oder gar eine Simulation beinhaltet) geprüft wurden. Die ersten überschlägigen Betrachtungen stellen überwiegend eine ausreichende Leistungsfähigkeit in Aussicht. An einzelnen Knotenpunkten wie z.B. Fichteplatz/Pariser Straße sowie Augustusstraße/ Alicenstraße sind jedoch vertiefte Betrachtungen notwendig.
- Für die Ersteinschätzung spielen bei den vorliegenden Varianten auch die **Genehmigungsfähigkeit** und die **technische Machbarkeit** eine Rolle. Variante 2 geht von einer Teilverlagerung der heutigen Bundesstraße B 40 aus. Wenngleich die Stadt Mainz als Gemeinde mit über 80.000 Einwohner:innen gemäß Landes- und Bundesfernstraßengesetz Straßenbau- und -verkehrsbehörde innerhalb der Ortslage ist, sind Änderungen in diesem Umfang im Benehmen mit den übergeordneten Straßenaufsichtsbehörden abzustimmen.
Die technische Machbarkeit der Straßenbahnführung über die Wallgrünanlagen ist derzeit noch nicht abschließend beantwortbar. Im unteren Abschnitt würde die Straßenbahn die bestehenden Verkehrswege des MIV queren. Aufgrund der beträchtlichen Längsneigung der Gleistrasse ist noch vertieft zu prüfen, ob diese mit den Querneigungen der zu überfahrenden Fahrbahnen in Einklang gebracht werden können. Außerdem befinden sich im Verlauf der Gleistrasse ober- und unterirdisch denkmalgeschützte Objekte.

Zusammenfassend werden diese Variantenoptionen wie folgt beurteilt:

Variante 1: Gleislage zwischen Linsenberg und Augustusplatz getrennt über Langenbeckstraße (stadtauswärts) bzw. Wallgrünanlagen (Am Römerlager) stadteinwärts.

Günstig:

- Fahrspuren B 40 stadtauswärts können beibehalten werden

Offen:

- Technische und wirtschaftliche K.O.-Kriterien nicht ausgeschlossen

Nachteilig:

- Nachteilige Effekte auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung
- Erheblicher Eingriff in den Augustusplatz
- Durchschneidung der Gehölzfläche am Linsenberg

Variante 2: Gleislage entlang der Langenbeckstraße in beiden Richtungen; Verlagerung einer IV-Fahrspur stadtauswärts auf die Augustusstraße/ Am Römerlager

Günstig:

- Führung der Straßenbahn in bereits vorhandenen Verkehrsflächen
- Lärmreduzierung im Bereich der Universitätsmedizin
- Überholmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Polizei (bei Benutzung der Gleistrasse stadteinwärts)
- Reisezeit Straßenbahn günstiger

Offen:

- Klärung der Baukosten Straße auf den Nutzen-Kosten-Quotient
- Erhebliche Verlagerung des stadtauswärtigen MIV mit noch zu vertiefenden Leistungsfähigkeitsnachweisen
- Zustimmung der oberen Straßenbaubehörden zur Verlagerung einer Fahrspur stadtauswärts klärungsbedürftig
- Schaffung einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegeverbindung vom Bereich rund um die Villa Musica/Leonardo Hotel in Richtung Norden (Knotenpunkt Augustusstraße/ Alicenstraße, Hauptbahnhof)

Nachteilig:

- Überschaubarer, aber unvermeidbarer Eingriff in die denkmalgeschützten Wallgrünlagen auf Höhe TRON-Gebäude.
- Spürbarer Verlust von Parkplatzflächen entlang der Augustusstraße
- Größere Lärmbelastung entlang der Augustusstraße und Pariser Straße durch MIV-Verkehrsverlagerung

Als Ergebnis dieser Gegenüberstellung ist der Bedarf festzuhalten, dass die Verwaltung und die MVG die Nutzen-Kosten-Betrachtung für die beiden Varianten vertiefen. Sollte sich bestätigen, dass weiterhin ein Gefälle der Wirtschaftlichkeit zwischen den Varianten vorliegt, liegt es nahe, Variante 2 mit Vorrang zu vertiefen. Bei einer annähernd gleichen Wirtschaftlichkeit sollten hingegen die beiden Varianten hinsichtlich der weiteren Bewertungsparameter (insbesondere Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung) vertieft betrachtet werden.

- Abschnitt Augustusplatz bis Pariser Straße (Langenbeckstraße und An der Philippschanze)

In diesem Streckenabschnitt wurden in Bezug auf die Führung der Straßenbahn keine Varianten erarbeitet. In jedem Fall sind hier besondere Gleiskörper vorgesehen, es sind auch zwei Fahrspuren für den IV möglich. Es ergeben sich entlang der Straße An der Philippschanze spürbare Eingriffe in den ruhenden Verkehr.

Hieraus ergibt sich der Auftrag an die MVG und die Verwaltung, die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und des ruhenden Verkehrs bestmöglich zu berücksichtigen

- Knotenpunkt An der Philippschanze/Pariser Straße

Am Knotenpunkt müssen sowohl die Zuleitung An der Philippschanze als auch die Ausleitung zu An der Goldgrube umfassend umgestaltet werden. Grund hierfür sind zum einen die Haltestellenbahnsteige, zum anderen die Gleisverbindungen zwischen den beiden sich kreuzenden Trassen.

Es entstehen ausgedehnte Bereiche mit Gleisanlagen, die u.a. für die Planung des Fuß- und Radverkehrs über die Knotenpunktarme eine große Herausforderung darstellen. Zusätzlich ist das angrenzende Schulzentrum zu beachten, das zu Stoßzeiten große Verkehrsströme erzeugt. Die Planungen müssen daher insbesondere in Bezug auf die Schulwegsicherheit betrachtet werden. Positiv ist im derzeitigen Planungsstand, dass die beiden Haltestellen so platziert sind, dass lediglich die Straße An der Philippschanze gequert werden muss. Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung profitiert der Schulstandort Gutenberg-Gymnasium/ Ludwig-Schwamb-Schule von der zusätzlichen Straßenbahnanbindung.

Die aktuellen Planungen bemühen sich um möglichst geringe Flächeninanspruchnahme, dennoch werden sich Eingriffe auf die Grünstrukturen, die das Schulgelände einrahmen, nicht gänzlich vermeiden lassen. In diesem Zusammenhang sind auch die Belange der Schulen selbst (Gymnasium und Grundschule) sowie die geplante neue Sporthalle zu betrachten. Insbesondere die Umsetzbarkeit des Neubaus der geplanten Sporthalle muss dauerhaft sichergestellt sein. Weiterhin sind unter Umständen auch einige Bäume in der Pariser Straße in Frage zu stellen, um dem Bedarf an ausreichend dimensionierten Warteflächen an der Straßenbahnhaltstelle Rechnung tragen zu können.

Die MVG und die Verwaltung nehmen die dargestellten Planungsauswirkungen zum Anlass, unter Berücksichtigung der geplanten Schulsporthalle auf eine möglichst eingriffsschonende Planung hinzuwirken.

- An der Goldgrube zwischen Freiligrathstraße und Ebersheimer Weg

Dieser Abschnitt bietet aufgrund seiner Breite und dem vergleichsweise geringen Baumbestand Spielräume für eine Straßenraumaufwertung. Hier ist zu prüfen, in welchem Umfang ein besonderer Gleiskörper (z.B. als Rasengleis) möglich ist. Weitergehende Gestaltungselemente wie z.B. Baumpflanzungen sind aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche an den vorhandenen Straßenraum nur schwer unterzubringen.

- An der Goldgrube ab Ebersheimer Weg und Am Stiftswingert

Ab dem Ebersheimer Weg werden die Straßen An der Goldgrube und am Stiftswingert von zwei sehr alten Baumalleereihen eingerahmt. Einige Wurzeln der dort vorherrschenden Art Japanischer Schnurbaum (*Styphnolobium japonicum*) haben sich oberirdisch so weit ausgebreitet, dass der ehemalige straßenbegleitende Radweg zerstört wurde. Momentan wird der Radverkehr auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Sofern in den Straßenraum Schienen verlegt werden, kann der Radverkehr zwar noch auf der Straße geführt werden, ein Überholen der Straßenbahn wäre aufgrund der einzuhaltenden Abstände jedoch nicht möglich. Wegen der beträchtlichen Abschnittslänge sind die Fahrzeitverluste nicht vertretbar. Die Verwaltung prüft zurzeit, ob mittels eines baulich abgesetzten beidseitigen Radwegs diese Problematik gelöst werden kann. Der fahrbahnbegrenzende Bordstein würde dann in Richtung der Fahrbahnmitte verschoben werden, sodass straßenbündig nur noch die Straßenbahn und der Kraftverkehr unterwegs wären. Einige Wurzelbereiche ragen deutlich in den Bereich des baulichen Radwegs hinein, sodass ggf. Engstellen im Radwegbereich hingenommen werden müssen. Angesichts der Alternative über die gut ausgebaute Fahrradstraßenverbindung

Ritterstraße – Am Rosengarten ist dies jedoch verkraftbar. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass einzelne Bäume in Frage gestellt werden müssen.

Die Trassenführung ist in diesem Abschnitt alternativlos. Eine verlagerte Trasse wäre nur mit Durchschneidung der Kleingärtenanlagen östlich der Geschwister-Scholl-Straße der Landwehrweg möglich. Neben diesem unverhältnismäßigen Eingriff in privat genutzte Grundstücke scheiden diese Überlegungen auch aus Wirtschaftlichkeits- und Erschließungsgründen aus. So wäre bei einem Anschluss beispielsweise auf Höhe Netto-Markt oder Emy-Roeder-Straße eine Erschließung von Weisenau nicht mehr sinnvoll abbildbar.

Die MVG und die Verwaltung ermitteln zurzeit gemeinsam mit dem planenden Büro die Möglichkeiten, planerisch und bautechnisch auf einen größtmöglichen Erhalt der Baumalleereihen hinzuwirken.

- Knotenpunkt An der Goldgrube/Am Stiftswingert/Hechtsheimer Straße

Dieser Knotenpunkt ist herausfordernd, da dort Abzweigverbindungen von An der Goldgrube zu Am Stiftswingert und zur Hechtsheimer Straße unterzubringen sind. Die Gleisradien nehmen zum Teil privates Gelände in Anspruch und müssen zudem mit den Kfz- und Fahrradströmen in Einklang gebracht werden. Weitere Flächenansprüche entstehen aus den Haltestellen. Derzeit ist noch unklar, ob die Kfz-Ströme, die vor allem in der Morgenspitze sehr beträchtlich sind, so leistungsfähig abgewickelt werden können, dass sie die Straßenbahn nicht behindern. Die MVG und die Verwaltung werden diesbezüglich eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung veranlassen. Darauf aufbauend sollen je nach Ergebnis fortentwickelte Planungsbetrachtungen erfolgen.

Teillast Weisenau

- Göttelmannstraße zwischen Am Rosengarten und Am Michelsberg

Der Streckenabschnitt Am Stiftswingert wurde bereits behandelt. Mit Beginn der Göttelmannstraße ändert sich der überplanbare Verkehrsraum sowie die Baumsituation deutlich, sodass andere Planungsüberlegungen möglich sind. Hier weitet sich der Straßenraum spürbar auf (ca. 12 m Breite im Gegensatz zu Goldgrube und Stiftswingert mit knapp unter 9 m), sodass wieder besondere Bahnkörper in Betracht kommen.

Der erste Abschnitt bis zur Straße Am Michelsberg wird nördlich von einer recht homogenen Kastanienreihe eingerahmt, auf der Südseite befinden sich zwischen dem baulichen Radweg und dem Gehweg ebenfalls Bäume, allerdings unterschiedlicher Art, Größe und Abstand.

In diesem Abschnitt wie auch im weiteren Verlauf der Göttelmannstraße wird in beiden Richtungen ein besonderer Gleiskörper angestrebt, um den aus Förderfähigkeitsgründen ausreichend hohen Anteil zu erzielen. In diesem Fall kann lediglich die Kastanienbaumreihe erhalten werden. Die gegenüberliegende Baumreihe würde voraussichtlich vollständig entfallen. Darüber hinaus kann für dieses Szenario dem Radverkehr kein ausreichender Bewegungsraum angeboten werden, sodass dieser auf der Kfz-Fahrspur fahren müsste und keine Überholmöglichkeit für den Kraftverkehr bestünde. Abhilfe könnte der Verzicht auf den besonderen Gleiskörper in einer Fahrtrichtung (bevorzugt stadtauswärts) bringen. Die MVG und die Verwaltung werden hierzu planerische Alternativen ggf. unter Inkaufnahme des Wegfalls eines besonderen Bahnkörpers betrachten.

- Göttelmannstraße zwischen Am Michelsberg und Am Viktorstift

In diesem Abschnitt grenzen nördlich zum einen die beiden Hochhäuser sowie zum anderen der Volkspark an. Anders als in den benachbarten Straßenabschnitten erstreckt sich im Anschluss an die Fahrbahnkante ein ca. 11,50 m breiter Streifen, der neben einem baulichen Radweg (nicht benutzungspflichtig) einen zwar breiten, jedoch überwiegend unbefestigten Gehweg beinhaltet (siehe nachfolgende Karte). Entlang des Volksparks wird dieser Streifen bei hoher Nachfrage als Überlaufparkplatz genutzt. Über das Jahr verteilt stellt sich diese Nachfrage jedoch weitgehend nur an Wochenenden und Feier- und Ferientagen mit gutem Wetter ein. Beobachtungsgemäß ist diese Fläche an mehr als 300 Tagen weitestgehend ungenutzt und wirkt dann eher wie eine Brache.

Aus diesem Grund wurde diese Fläche für eine Straßenbahntrassierung in Betracht gezogen. Positiv wirkt sich hier aus, dass die Göttelmannstraße selbst nicht wesentlich umgestaltet werden muss. Zum einen ermöglicht dies ein angemessenes Radfahrangebot, zum anderen kann ein beträchtlicher Teil der Parkplätze, die von Bewohner:innen der Kettlersiedlung nachgefragt sind, erhalten werden. Zudem entfällt der Signalisierungsbedarf an Einmündungen Am alten Schulgarten, Heinrich-von-Gagern-Straße und Adam-Stegerwald-Straße. Signalisierungen sind dann lediglich an der oder den Parkplatzzufahrt(en) unmittelbar vor dem Parkgelände erforderlich. Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die MVG und die Verwaltung eine vorrangige Planung der Straßenbahn auf der zum Volkspark zugewandten Seitenfläche.



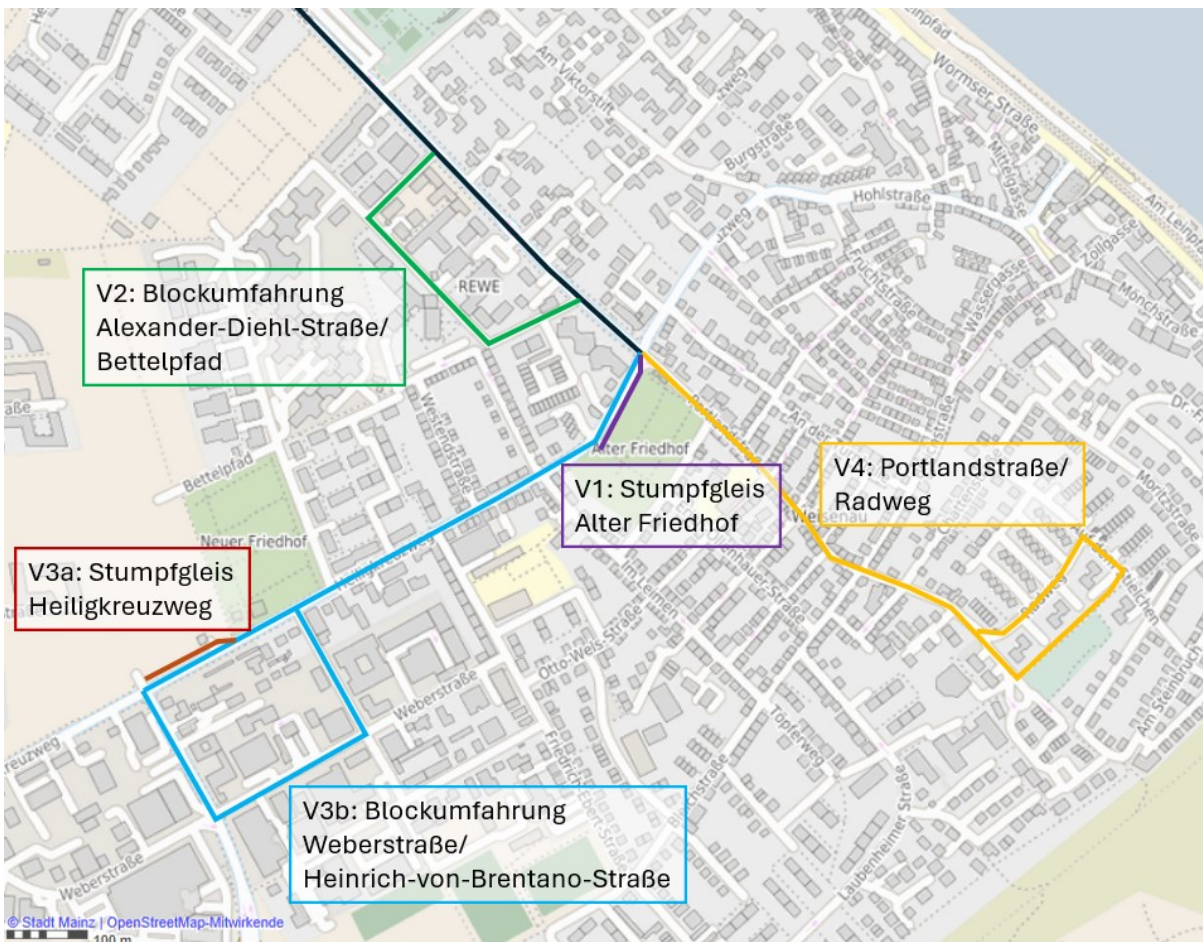
- Göttelmannstraße zwischen Am Viktorstift und Heiligkreuzweg

Hier steht wiederum eine reduzierte Verkehrsraumbreite zur Verfügung, sodass sich die Thematik der Querschnittsaufteilung ähnlich wie im Abschnitt Rosengarten – Am Michelsberg darstellt. Anders als dort sind hier die einrahmenden Baumreihen beidseits gleichwertig einzustufen und städtebaulich prägend.

- Wendeoptionen Weisenau

Die Überlegung der Streckenführung als sogenanntes „Ypsilon“, d.h. ohne Ringschluss und gemeinsame Endhaltestelle der beiden Teiläste im Heiligkreuzweg, macht in Weisenau eine Wendemöglichkeit erforderlich. Da bei der MVG noch längerfristig Einrichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen werden, präferiert die MVG grundsätzlich Wendeschleifen. Stumpf befahrene Gleise sind grundsätzlich nicht ausgeschlossen, schränken aber die Flexibilität ein, da auf diesen Ästen nur die neu bestellten (zweirichtungsfähigen) Straßenbahnzüge verkehren können.

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Streckenabschnitten ohne Alternativen bestehen für die Wendesituation verschiedene Variantenoptionen. Je nach Streckenlänge wirken sich diese grundsätzlich auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung aus.



Variante 1: Wenden auf Höhe des Alten Friedhofs Weisenau

Wenngleich die aufgelassene Friedhofsfläche Raum für eine Wendeschleife böte, scheidet diese Idee aus verschiedenen Gründen aus. Neben einer Reihe konkurrierender Nutzungsideen stellt der Alte Friedhof insgesamt ein denkmalrelevantes Ensemble dar. Teile der Flächen wie z.B. die

jüdischen Grabanlagen sowie die Gedenkstätte sind gänzlich unantastbar, aber auch die übrigen Flächen unterliegen einem besonderen Schutz der Denkmalpflege und sind auch bezüglich des Grünbestandes zu beachten.

Selbst eine schlanke parallele Gleisanlage parallel zum Heiligkreuzweg, die nur zu einem moderaten Eingriff in das Friedhofsgelände führen würde, wird von verschiedenen Seiten (insbesondere Denkmalpflege) nicht befürwortet. Dennoch wird diese Variante vorläufig weiter betrachtet und planerisch vertieft, um zu ermitteln, ob und ggf. um welches Maß die Mauer, die den Höhenversatz zwischen Straße und Friedhofsgelände auffängt, versetzt werden müsste. Ein eventueller Eingriff in das Gelände und der Flächenverlust erscheint in Bezug auf den Eingriff in den Grünbestand diskussionsfähig.

Günstig:

- Günstiges Verhältnis aus Baukosten (Streckenlänge des Endastes) und Erschließungswirkung für den Weisenauer Ortskern

Offen:

- Beurteilung der denkmalschutztechnischen Belange

Nachteilig:

- Eingeschränkte Flexibilität bezüglich des Einsatzes von Straßenbahnfahrzeugen

Variante 2: Blockumfahrung Göttelmannstraße – Alexander-Diehl-Straße

Gegenüber Variante 1 leicht zurückversetzt wäre über die genannten Straßen eine Schleifenfahrt möglich. Allerdings ist eine Endhaltestellenposition in der Göttelmannstraße wegen der hohen Dichte an Grundstückszufahrten nicht möglich. Diese kann erst auf Höhe der Häuser Alexander-Diehl-Straße 9-11 platziert werden. Dies würde bedeuten, dass die Aus- und Einstiegsposition um rund 250 m vom Alten Friedhof abrückt.

Günstig:

- Befahrbarkeit des Streckenastes für alle Straßenbahntypen möglich
- Kein Eingriff in private Bereiche oder Grünflächen notwendig

Nachteilig:

- Schlechtere Erschließung des Weisenauer Ortskerns
- Größere Umsteigewege zu den Buslinien in der Achse Heiligkreuzweg - Hohlstraße

Variante 3: Verlängerung über Heiligkreuzweg

a.) mit Stumpfgleis auf Höhe Max-Hufschmidt-Straße

b.) Blockumfahrung Weisenauer Gewerbegebiet über Weberstraße und Heinrich-v.-Brentano-Straße

Günstig:

- Bessere Erschließung von Weisenau und den Südostbereich des Heiligkreuzviertels

Offen:

- Für Variante a.) ist zu prüfen, ob ein Stumpfgleis mit Bahnsteig innerhalb der derzeit festgelegten Verkehrsflächen des Bebauungsplans W 104 integriert werden kann.

Nachteilig:

- Beeinträchtigung des Nutzen-Kosten-Quotienten für die Gesamtmaßnahme (bei Teilvariante b stärker als bei a)

Variante 4: Verlängerung über Portlandstraße, Radweg, Paul-Gerhardt-Weg und Auf dem Stielchen

Bei dieser Variante setzt sich die Streckenführung von der Göttelmannstraße in den alten Ortskern fort. Eine Schleifenfahrt ließe sich einrichten, indem die Gleise vom Buswendehammer Paul-Gerhardt-Weg über den Verbindungsweg zur Straße Auf dem Stielchen fortgeführt würden.

Günstig:

- Optimale Erschließung großer Teile von Weisenau

Offen:

- Eingriff in private Bereiche (z.B. Garagenhöfe Radweg/Auf dem Stielchen) notwendig
- Brandschutztechnische Beurteilung ausstehend

Nachteilig:

- Befahrung der engen Portlandstraße bedingt eine teilweise eingleisige Streckenführung. Der Radverkehr (u.a. auch schulwegerelevant) kann nur eingeschränkt integriert werden.
- Wegfall von Parkplätzen in der Portlandstraße bzw. Gefahr von Behinderungen haltender Kfz
- Auswirkungen auf die Grünfläche/Spielplatz am Paul-Gerhardt-Weg

Theoretisch könnte eine Schleifenfahrt auch über die Göttelmannstraße und den parallel dazu verlaufenden Hermann-Dexheimer-Weg (Geh- und Radweg durch eine Grünfläche) bewerkstelligt werden. Allerdings wird diese Option wegen des unverhältnismäßigen Eingriffs in schützenswerte Grünbereiche ausgeschlossen.

Bewertung der Varianten:

Die Abwägung der Varianten steht im Spannungsfeld zwischen der Wirtschaftlichkeit (Streckenlänge) und der Erschließungswirkung einerseits sowie den Eingriffen in Grün bzw. denkmalgeschützte Bereiche und/oder private Flächen andererseits. Nach derzeitiger verkehrlicher Bewertung haben die Varianten 3 a und b aussichtsreiche Perspektiven auf eine Konsensfähigkeit zwischen der MVG, der Verwaltung und dem Interessenbeirat. Mit einer Verlängerung in den Heiligkreuzweg könnte zusätzliches Potenzial erschlossen und die Eingriffe in das Friedhofsgelände vermieden werden. Allerdings sprechen Wirtschaftlichkeitsaspekte in Verbindung mit einer guten Erschließungswirkung für eine verkürzte Streckenlänge, d.h. für einen Endhalt am Alten Friedhof. Vor diesem Hintergrund werden die Teilvarianten 3 a und b und die Variante 1 bezüglich ihrer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit weiter vertieft. Die beiden weiteren Optionen, insbesondere die Befahrung der Portlandstraße werden hingegen in der Betrachtung zurückgestellt. Die Portlandstraße ist neben der Friedrich-Ebert-Straße die wesentliche Hauptsammelstraße in Ost-West-Richtung. Eine Teilverlagerung von Verkehren ist sowohl hinsichtlich des Kfz- als auch des Radverkehrs nur schwer möglich, da außer der schmalen und schulwegerelevanten Straßen im Leimen keine durchgängige und leistungsfähige Parallelstraßenverbindung vorhanden ist.

Teilstast Hechtsheim/Frankenhöhe

- Hechtsheimer Straße Nord zwischen An der Goldgrube und Landwehrweg

Der erste Abschnitt des zweiten Ypsilon-Teilastes weist einen ähnlichen Querschnitt wie An der Goldgrube und Am Stiftswingert auf. Allerdings sind die Wurzelaufwüchse in den baulichen Radweg (nicht benutzungspflichtig) dort wesentlich geringer. Insofern erscheint eine Straßenraumaufteilung mit einem verbreiterten baulichen Radweg dort einfacher realisierbar. Die Straßenbahn teilt sich die Verkehrsflächen mit dem Kraftverkehr.

- Hechtsheimer Straße Süd zwischen Landwehrweg und Heiligkreuzweg

Auf Höhe des Landwehrwegs/Bretzenheimer Wegs endet die Wohnbebauung der Oberstadt. Weiter südlich ändert sich die Nutzungs- und Bebauungsstruktur auf beiden Seiten des Straßenraums. Zunächst schließen sich westlich der Straße der Netto-Parkplatz, das MAG-Gebäude und das Gelände des Gymnasiums Oberstadt an. Noch weiter südlich befinden sich Autohäuser, denen jeweils Regenrückhaltebecken vorgelagert sind. Kurz vor der Emy-Roeder-Straße befindet sich noch ein unbebautes Grundstück, bei dem zu klären wäre, inwieweit ein Teilerwerb von Grundstücksflächen möglich ist.

Südlich der Achse Bretzenheimer Weg/Landwehrweg befinden sich auf der Ostseite von Nord nach Süd der Parkplatz, der dem Einkaufszentrum (Tegut/Rossmann) zugeordnet ist, die Gebäude von Biontech und schließlich das Schulgelände der IGS Europa.

Auf beiden Seiten der Hechtsheimer Straße bestehen Spielräume für einen erweiterten Querschnitt (unter der Voraussetzung, dass private sowie schulisch gewidmete Flächen in Anspruch genommen werden können). Prüfbedürftig ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die Inanspruchnahme schulischer Flächen ohne Einschränkung des Schulbetriebs gelingen kann und ob und ggf. unter welchen Bedingungen die vorgelagerte Retentionsflächen entlang der Autohäuser überbaut oder tangiert werden können. Gleiches gilt für eine groß dimensionierte Trinkwasserleitung auf der Ostseite.

Zu beachten ist, dass auf der Westseite eine relativ homogene Baumreihe verläuft. Auch auf der Ostseite ist Baumbestand, wenngleich zum Teil lückenhaft. In der langfristigen Perspektive sieht der Bebauungsplan W 104 im öffentlichen Verkehrsraum weiterhin beidseits Baumalleen vor.

Auf beiden Seiten bestehen also unter der Voraussetzung der Verfügbarkeit privater Grundstücksstreifen sowie schulisch gewidmeter Flächen Seitenbereiche für eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrsraums. Diese Spielräume sollen genutzt werden, um weitere Abschnitte mit besonderem Gleiskörper ausstatten zu können. Auch hier sind die schulischen Belange hinsichtlich der Inanspruchnahme des aktuell schulisch gewidmeten Geländes zu berücksichtigen.

Hierzu liegen verschiedene Querschnittsüberlegungen mit unterschiedlichen Herangehensweisen vor:

- Zwei Varianten mit weitreichender Neuaufteilung und Gestaltung des erweiterten öffentlichen Verkehrsraums (ggf. Baumneupflanzung)
- Zwei weitere Varianten mit Straßenbahn in Richtung Süden westlich der bestehenden Baumreihe, in Richtung Norden zwischen den Richtungsfahrbahnen des MIV auf eigenem Gleiskörper. Hier soll versucht werden, die östliche Baumreihe zu erhalten und in die Straßenraumpla-

nung zu integrieren.

Die planerischen Betrachtungen sind hier noch in Arbeit, wobei es nahe liegt, eine Variante zu finden, die einen möglichst großen Erhalt des Grünbestands ermöglicht.

Im Einsatzfall sind Überholmöglichkeiten für die Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste sicherzustellen. Kann dies stellenweise nicht über die MIV-Verkehrsflächen erfolgen, müssen Überholvorgänge über die Straßenbahntrasse ermöglicht werden, was ggf. Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenbahn-Oberbaus hat (bspw. eine befestigte Straßenbahntrasse anstatt eines Rasengleises).

In einem nächsten Schritt wird die MVG die Chancen auf den Erwerb privater Grundstücksflächen ausloten sowie die Planungsüberlegungen mit den Belangen der Schulen abgleichen sowie die Auswirkungen auf das verbleibende Angebot an Baumpflanzungen prüfen. Auf dieser Basis wird eine Beurteilung möglich sein, ob in diesem Abschnitt ein eigener Gleiskörper realisierbar ist.

- Alte Mainzer Straße und Führung über Frankenhöhe

Südlich der Emy-Roeder-Straße/Heiligkreuzweg kann die Straßenbahn zunächst nur auf der Alten Mainzer Straße über die Autobahn geführt werden. Ab dem Weisenauer Weg bestehen dann wieder zwei Optionen, nämlich weiter über die Alte Mainzer Straße und Hinterm Rech oder über die Bodenheimer Straße. Die erste Option bleibt auf einem langen Abschnitt auf breiten und gut ausgebauten Straßen, allerdings mit eingeschränkter Erschließungswirkung, da die Frankenhöhe überwiegend nur peripher bedient wird. Darüber hinaus ist unklar, ob über die Straße An den Frankengräbern der sogenannte „Hewwel“ überhaupt erreicht werden kann (zurzeit ist die Wegeverbindung wegen eines bestehenden Gebäudes zu schmal). Die Alternative weiter in Richtung Matthias-Kerz-Straße und Einschwenken in die K 13 würde hingegen am zentralen Platz Auf dem Hewwel vorbeiführen. Die Alternative über die Bodenheimer Straße könnte hingegen noch Teile des Großbergs erschließen, führt aber durch eine ruhige Anliegerstraße. Hier sei angemerkt, dass sich der Interessenbeirat dafür ausgesprochen hat, die Trasse im ersten Abschnitt über einen Geh- und Radweg in Verlängerung der Straße Am alten Wasserwerk zu führen. Grundsätzlich ist die Gleisführung trassierungstechnisch machbar, allerdings steht noch eine Prüfung aus, ob und ggf. in welchem Umfang Grüneingriffe bei der Überleitung in die Bodenheimer Straße notwendig sind und wo geeignete Haltestellenpositionen zur Erschließung des Großbergs platziert werden können.



Eine zentrale Straßenbahnhaltestelle Auf dem Hewwel stellt eine prüfenswerte Variante dar. Um die Bahnsteige barrierefrei auszubauen, ist eine Umgestaltung des Platzes notwendig. Allerdings muss auch hier eine großdimensionierte Trinkwasserleitung berücksichtigt werden. Ein Durchstich vom „Hewwel“ direkt in östlicher Richtung zum geplanten Baugebiet He 130 ist wegen der sehr geringen Wegebreiten praktisch ausgeschlossen. Insofern kommt eher eine Führung in Richtung Süden über die Straße Am Kühborn infrage. Im Bereich der Straße Zur Laubenheimer Höhe – K 13 erscheint eine Wendeschleife möglich, die bezüglich ihrer konkreten Lage und Ausbildung in der weiteren Planung noch zu konkretisieren ist.

Wendeoption über die Obere Zahlbacher Straße

Um auch im Falle beispielsweise von Großveranstaltungen im Bereich der Innenstadt oder eines Havariefalls auf der Straßenbahntrasse den Schienenverkehr auf dem Ästen Richtung Weisenau, HKV und Hechtsheim weiterhin aufrecht erhalten zu können, ist eine Wendemöglichkeit südlich der Innenstadt aus ÖPNV-betrieblicher Sicht sinnvoll und wünschenswert. Hierfür werden aktuell die planerischen Möglichkeiten und Auswirkungen einer Gleisverbindung in der Oberen Zahlbacher Straße zwischen der Bestands-Straßenbahntrasse am Fichteplatz und der Einmündung in die geplante Trasse in die Langenbeckstraße/ An der Philippsschanze geprüft. Durch diese Gleisverbindung wird das Wenden, ähnlich wie mit einer Wendeschleife, welche aus platztechnischen Gründen nur kaum unterzubringen wäre, ermöglicht. Durch diese Maßnahme könnte die Resilienz des Straßenbahnnetzes erhöht werden.

Zusammenfassung und Ausblick:

Die Straßenbahnplanung des Teilprojekts 3 bewegt sich in einem dicht bebauten und intensiv genutzten städtischen Raum. Verwaltung und MVG haben deshalb seit Beginn des Planungspro-

zesses immer wieder darauf hingewiesen, dass hier keine vollumfänglich konfliktfreie Variante erarbeitet werden kann, sondern aufgrund der Vielzahl an konkurrierenden Ansprüchen an den Verkehrsraum und die angrenzenden Nutzungen nur eine möglichst konfliktarme Vorzugsvariante zu erreichen ist. Das bedeutet, dass für das übergeordnete Ziel, einen Beitrag zur Verkehrswende in Mainz durch den vom Stadtrat beschlossenen Straßenbahnausbau zu leisten, an vielen Stellen und von allen Planungsbeteiligten Zugeständnisse, Kompromisse und Maßnahmen erforderlich werden, die auch einen deutlichen finanziellen Aufwand erfordern. In einigen Bereichen werden zudem Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationen außerhalb des direkten Planungsgebietes erforderlich.

Bereits der vorliegende Umfang der Beschreibung und Ersteinschätzung zu den Trassenoptionen zeigt auf, dass es sich um eine sehr komplexe und facettenreiche Planungsaufgabe handelt. Viele Aspekte konnten und können in der Vorlage nur grob und überschlägig behandelt werden.

Die Zustimmung zu dieser Beschlussvorlage vorausgesetzt, beabsichtigen die Verwaltung und die MVG, die Rückmeldungen aus den Gremiendiskussionen aufzugreifen und als Grundlage für eine Vertiefung der planerischen Betrachtungen, der notwendigen Eingriffe und deren Kompensationsmöglichkeiten zu verwenden. Selbstverständlich werden Anregungen gewürdigt und in den weiteren Prozess mit eingespeist. In den kommenden Monaten sollen offene Fragen und Aufträge abgearbeitet werden mit dem Ziel, die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit des Straßenbahnausbaus weiter zu untermauern. Hierzu streben die MVG und die Verwaltung vertiefte Erkenntnisse über die folgenden wesentlichen Abwägungskriterien an:

- Erschließungswirkung und Reisezeiten
- Baukosten und Förderfähigkeit
- Stadtbild und Denkmalpflege
- MIV und Radverkehr
- Verlust an Grünanlagen (Fläche), Verlust an geschützten bzw. sonstigen Bäumen (jeweils Anzahl) sowie von Sträuchern/Gehölzen (Fläche)
- Weitere naturschutzfachliche Belange (z.B. Biodiversität, Biotoptrittstein, -verbund)
- Lärm und Erschütterung
- Vorbeugender Brandschutz

Ergänzende Einordnung des Teilprojekts 3 in das Gesamtvorhaben „Straßenbahnausbau in Mainz“

Wie eingangs erwähnt, ist Voraussetzung für einen Straßenbahnausbau in Mainz die Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Ergänzung durch das Land. Die Förderbedingungen wurden in den letzten Jahren deutlich verbessert und sind heute besser als beim Bau der Mainzelbahn. Die Bundesmittel wurden schrittweise auf 2 Mrd. € im Jahr ab 2025 versechsfacht.

Ebenfalls erläutert wurde bereits, dass das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei Einreichung des Förderantrages einen Wert erreichen muss, der nachweist, dass der Nutzen des Projektes die Kosten übersteigt. In dem derzeit frühen Planungszustand der Vorplanung (Leistungsphase 2), in dem noch nicht alle Risiken und Kosten bekannt sind, strebt die MVG als Vorhabenträger einen Wert mit ausreichendem Puffer an, um Reserven bei Planänderungen und Kostensteigerungen zu haben. Zur Antragsstellung nach der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) können die Kosten und Risiken dann besser eingeschätzt werden.

Die MVG und die Verwaltung betrachten den vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossenen Straßenbahnausbau im Hinblick auf die Förderung als ein Gesamtprojekt. Dabei wurde lediglich der Abschnitt durch die Binger Straße herausgenommen und vorgezogen, da hier sehr schnell eine deutliche Verbesserung für das Straßenbahnnetz möglich war und der neue Fördertatbestand Kapazitätserweiterung mit einer niedrigeren Förderschwelle (10 Mio. € statt 30 Mio. €) dies ermöglichte.

Bei der bereits festgelegten Vorzugsvariante für das Teilprojekt 2 liegt der NKU-Wert gegenüber Teilprojekt 3 spürbar höher, weil die Strecke Innenstadt/Neustadt deutlich kürzer ist und auf Grund der Verdichtung und der vielfältigen Ziele in der Innenstadt einen sehr hohen Verkehrswert hat. Bei Teilprojekt 3 ist die Strecke wesentlich länger und das Fahrgastpotential auch mit dem Neubaugebiet Heiligkreuzviertel geringer. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die geringere Einsparung von ÖPNV-Leistungen im Busverkehr zu Gunsten der attraktiven und leistungsfähigen Straßenbahn, da viele Verbindungen weitergeführt werden müssen, um andere Teile der Stadt anzubinden.

Wichtig ist dabei darauf hinzuweisen, dass der NKU-Wert zwar entscheidend für die Förderfähigkeit durch den Bund nach dem GVFG ist, dies aber nicht die abschließende Bewertung der Straßenbahntrasse aus verkehrlicher, stadtentwicklungspolitischer und betriebswirtschaftlicher Sicht darstellt. Eine Maßnahme, die als Einzelprojekt nicht förderfähig ist, kann in einem Gesamtnetz trotzdem wichtig und betriebswirtschaftlich sinnvoll sein. Im weiteren Planungsprozess ist auch eine Berechnung der betriebswirtschaftlichen Folgen gefordert und vorgesehen.

2. Alternativen

Bekanntermaßen bietet eine Straßenbahn ein hohes Maß an Beförderungskapazitäten. Ein Verzicht auf einen Straßenbahnausbau und damit ein stärkerer Anteil an Busverkehrsleitungen würde dauerhaft zu höheren Betriebskosten führen, da für die gleiche Anzahl an transportierten Fahrgästen mehr Fahrzeuge und damit mehr Fahrpersonal benötigt wird. Weiterhin wäre das grundsätzliche Ziel der Stadt Mainz, die Verkehrswende nachdrücklich voranzutreiben, beeinträchtigt. Es wäre dann sehr fraglich, ob z.B. die Zielvorgaben, die der Stadtrat im Masterplan 100% Klimaschutz beschlossen hat, erreicht werden können. Hier ist festgelegt, dass der Anteil der Straßenbahn am ÖPNV bis 2030 50%, bis 2035 dann sogar 60% aufweisen soll.

3. Ausgaben / Finanzierung

Die Kosten der Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der MVG als Vorhabenträger getragen. Im Gegensatz zum Bau der Mainzelbahn sind jetzt bei einer Realisierung auch Planungskosten, gedeckelt auf 10 % der Baukosten, durch den Bund zu 75 % förderfähig. Insofern sind von der Förderseite die Rahmenbedingungen heute besser als vor einigen Jahren. Für die Realisierung des Straßenbahnausbaus muss neben den planungs- und baurechtlichen Fragen dann vor einem Baubeginn auch die Finanzierung der Eigenanteile geklärt werden.

Ergänzt sei, dass Maßnahmen über den Umfang der Planfeststellung hinaus, die beispielsweise einer städtebaulichen Aufwertung, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und weiterer städtischer Anliegen dienen, mitbetrachtet werden können. Die Verwaltung ist gerne bereit, diesbezügliche Fördermöglichkeiten zu ermitteln und in Betracht zu ziehen.

4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Förderung des Umweltverbands durch Umplanung bestehender Verkehrsflächen einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

Der in der Beschlussvorlage dargestellte Neubau einer Straßenbahntrasse zum Heiligkreuz-Viertel sowie nach Weisenau und Hechtsheim/Frankenhöhe steigert die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Mainz erheblich. Durch diese Maßnahmen wird die Nutzungsmotivation des Umweltverbands gesteigert und damit die nachhaltige Mobilität gefördert.

Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Finanzierung