



Antwort zur Anfrage Nr. 1405/2026 der Stadtratsfraktion Die Fraktion betreffend **Anfrage Mainzelbahn (Straßenbahnstrecke Hauptbahnhof – Universität – Lerchenberg/ZDF)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Was hat die Mainzelbahn tatsächlich gekostet?*
. Liegt inzwischen eine abschließende Projektabrechnung vor?

Nein, der MVG liegt bisher keine abschließende Projektabrechnung vor.

- . Welche endgültigen Gesamtkosten sind entstanden?*

Endgültige Gesamtkosten können von der MVG derzeit noch nicht beziffert werden, da die abschließende Abrechnung noch aussteht.

- . Welche Fördermittel wurden tatsächlich gewährt?*

Die Abrechnung der Fördermittel durch das Fördermittelmanagement der MVG sowie die entsprechende Prüfung durch die zuständige Behörde sind noch nicht abgeschlossen.

- . Welcher Eigenanteil verblieb bei MVG bzw. Mainzer Stadtwerken?*

Welcher Eigenanteil bei MVG und MSW verbleibt, kann vor dem Hintergrund der noch nicht abschließend abgerechneten Fördermittel derzeit nicht beziffert werden.

- 2. Haben sich die damaligen Prognosen erfüllt?*
. Welche zusätzlichen Fahrgastzahlen wurden ursprünglich erwartet?

In der 2012/2013 durchgeführten Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) wurden für den Ast Lerchenberg für das Jahr 2025 zusätzlich 5 Mio. Fahrgäste prognostiziert. Diese Prognose wurde bereits für das Jahr 2018 auf 6,4 Mio. Fahrgäste angepasst.

- . Welche Fahrgastzuwächse wurden tatsächlich erzielt?*

Der Streckenabschnitt Lerchenberg weist im Zeitraum von 2018 bis 2025 ein kontinuierliches Fahrgastwachstum von insgesamt rund 20 % auf. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen wird dabei stets auch von weiteren Faktoren beeinflusst, beispielsweise der Corona-Pandemie ab 2020, der Fahrplanumstellung im Jahr 2020 sowie umfangreichen Schienenersatzverkehren (SEV).

- . Wie entwickelte sich das Defizit der MVG im Vergleich zu den damaligen Prognosen?*

Die Entwicklung der Defizite war zwischen 2015 und 2019 konstant und erhöhte sich ab dem Jahr 2020 im Zuge der Corona-Pandemie auf 22 Mio. €. Für das Jahr 2025 wies die MVG ein Defizit in Höhe von 33 Mio. € aus.

Die Veränderungen des Defizits der MVG begründen sich im Wesentlichen durch die gestiegenen Personalkosten, Energiepreise, Sonderprojekte (Digitalisierung kommunaler Verkehrssysteme inkl. Förderung) sowie die Veränderungen auf der Einnahmenseite durch z.B. die Einführung des Deutschland-Tickets.

Moderaten Einfluss auf das Defizit haben die Abschreibungen sowie die Zinsen, die im Zuge des Mainzelbahnbaus noch heute wirken. Es bleibt darüber hinaus festzuhalten, dass die Fahrgastentwicklung in Summe seit Inbetriebnahme der Mainzelbahn um rund 20% angestiegen ist.

. Wie bewertet die Verwaltung heute die Wirtschaftlichkeit des Projekts?

Die Verwaltung kann der Einschätzung der MVG, wonach sich die Wirtschaftlichkeit durch den Anstieg der Fahrgastzahlen um insgesamt 20 % im Zeitraum von 2016 bis 2025 mit begründen lässt, grundsätzlich folgen. Eine abschließende Wirtschaftlichkeitsberechnung ist ohnehin erst nach Abschluss des Gesamtprojekts möglich, sodass eine abschließende Bewertung derzeit nicht erfolgen kann.

3. Welche Schlussfolgerungen zieht die Verwaltung?

. Welche wesentlichen Erkenntnisse wurden aus Planung, Finanzierung und Betrieb der Mainzelbahn gewonnen?

Die Planungen zur Mainzelbahn konnten zielgerichtet und in weiten Teilen diskussionsfrei in einen öffentlichen und politischen Konsens überführt werden. Hilfreich war u.a., dass durch die Vorabfestlegung der Straßenbahntrasse im Flächennutzungsplan (FNP) bereits eine belastbare Grundlage für die Entwicklung der Vor- und Entwurfsplanung gelegt war. Lediglich im Bereich sensibler Standorte der Johannes-Gutenberg-Universität (Max-Planck-Institut) und am Endast in Lerchenberg ergab sich ein Umplanungsbedarf.

In Bezug auf die Finanzierung war es dienlich, dass die Nutzen-Kosten-Betrachtung während aller Projektphasen ausreichend auf der "sicheren Seite" lag und somit Spielräume für die wenigen vorgenannten Modifikationen bot.

Sowohl der eingespielte Betrieb der Mainzelbahn als auch die unerwartet hohen Nachfragezuwächse und die gute öffentliche Akzeptanz bekräftigen die Verwaltung, den Ausbau der Straßenbahn weiter zu forcieren.

. Wie fließen diese Erkenntnisse in die Bewertung künftiger Straßenbahnneubauprojekte ein?

Bei den aktuell in Arbeit stehenden Ausbauprojekten der Teilprojekte 2 und 3 wird mit der Festlegung auf eine Vorzugsvariante angestrebt, eine vergleichbar gute Grundlage für eine entwicklungsfähige Trasse zu erzielen, wie sie bei der Mainzelbahn mit der FNP bereits vorlag. Ebenfalls wird angestrebt, dass die Planungen im Hinblick auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung ausreichend Puffer für sinnvolle oder notwendige Planungsmodifikationen bieten.

Mainz, 09. September 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger

Beigeordnete