

Personen-Nahverkehr effektiver ausbauen

MainzZero legt „Alternativen Nahverkehrsplan“ für Mainz und Region vor

Mainz, 12. August 2025. Die Mainzer Mobilität (MM) hat den Ankauf neuer Straßenbahnen angekündigt und es gibt Bürgerbeteiligungen zur Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes. Kommt damit ein neuer und vor allem der richtige Schwung in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)? Die Bürgerinitiative MainzZero hegt daran begründete Zweifel und legt einen 60-seitigen „Alternativen Nahverkehrsplan“ vor. „Die geplanten Angebotsverbesserungen sind keine zukunftsweisenden Impulse in Richtung Verkehrswende. Gesamtstädtisch ist der Einfluss auf das Verkehrsverhalten zu klein, um die Klimaziele zu erreichen“, ist Armin Schulz, Verkehrsexperte von MainzZero, überzeugt. Im Nahverkehrsplan von MainzZero werden diese Unzulänglichkeiten und mögliche Verbesserungen mit Beispielen belegt.

Denn: Im Verkehrsbereich ist die Entwicklung der vergangenen Jahre ernüchternd. Bislang werden nur rund 20 % aller Wege in Mainz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Zwischen 2008 und 2023 stagnierten die Verkehrsanteile des ÖPNV auf diesem Niveau (sogenannter Modal Split) – und zwar einschließlich des regionalen Zugverkehrs. Die Fahrgastzahlen der Mainzer Mobilität liegen derzeit bei 57 Millionen pro Jahr und somit auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit im Jahr 2019. Dies lässt den Schluss zu, dass die bisherigen Maßnahmen den Verkehrsteilnehmenden nicht ausreichen, um den ÖPNV als echte Alternative zum Auto wahrzunehmen.

Im „[Masterplan 100 % Klimaschutz](#)“ aus dem Jahr 2017 waren als Ziel für den Bereich Verkehr Einsparungen von über 0,5 Millionen Tonnen CO₂-Äquivalenten vorgesehen. Doch dieser Beitrag des Verkehrsbereichs zum Klimaschutz bleibt seit rund zehn Jahren aus. Wie die Fortschreibung des „[Masterplans 100 % Klimaschutz](#)“ der Landeshauptstadt Mainz vom November 2022 dokumentiert, haben die CO₂-Emissionen im Verkehrsbereich sogar zugenommen.

Effizienz und Wirkung kann wesentlich erhöht werden

Beispiel Straßenbahnausbau:

- Die aktuelle Liniennetzplanung der Mainzer Mobilität sieht lediglich das Verlegen vorhandener Linien auf den geplanten Innenstadtring vor. Dies hätte eine Takt- ausdünnung an anderer Stelle zur Folge, vor allem für Fahrgäste aus Finthen, Gonsenheim und Mombach. Ein Straßenbahn-Netzausbau ist zwar grundsätzlich richtig. Wenn er aber mit neuen Umsteigezwängen und Reisezeitverlängerungen zum Hauptbahnhof – dem Tor zur Region Rhein-Main und Rheinhessen – verbunden ist, vermindert dies seinen Nutzen erheblich.
- Die Effizienz der innerstädtischen Neubaustrecke könnte höher sein, wenn es einen „Kleinen Ring“ mit Führung vom Münsterplatz über die Große Bleiche zur Schusterstraße gäbe, statt – wie bisher geplant – eine Trasse über die Goethestraße. Damit könnten die Verbindungen zum Hauptbahnhof und der Region erhalten bleiben.

- 2 -

„Mit der bisher angedachten Linien-Konzeption bleibt ein wirklicher Aufbruch aus. Maßstab muss sein, eine echte Konkurrenzfähigkeit zum Auto herzustellen. Erst mit einem Drei-Linien-System auf allen Straßenbahnästen und parallelen Maßnahmen im Busliniennetz gäbe es einen spürbaren Einfluss auf das gesamtstädtische Verkehrsgeschehen“, ist Schulz überzeugt. Schulz weiter: Der Nachholbedarf im Verkehrsbereich sei immens. Doch sowohl Stadt als auch Land würden falsch einschätzen, wie schnell unter diesen Umständen gehandelt werden müsste. Sofern die Klimaziele ernst gemeint seien.

Politik muss jetzt zukunftsweisend entscheiden

MainzZero ist überzeugt, dass derart umfangreiche Aufgaben von den Stadtwerken und der Tochtergesellschaft Mainzer Verkehrsbetriebe (MVG) finanziell nicht eigenwirtschaftlich gestemmt werden können. Da es sich um gesamtgesellschaftliche Ziele handelt, muss der Aufgabenträger (Stadt Mainz) die Finanzierung frühzeitig und dauerhaft sicherstellen. Denn der Planungsvorlauf von Neubauprojekten ist aufgrund zahlreicher gesetzlicher Vorgaben lang. Deshalb sollte das Tramprojekt Innenstadtring mit den vorgeschlagenen Änderungen umgehend beschlossen und finanziell abgesichert werden.

Mittel- und langfristiges ÖPNV-Zielkonzept erforderlich

Die städtischen Entscheidungsträger sollten nach Meinung von MainzZero schnellstmöglich grundlegende Entscheidungen für die Zukunft treffen. Als Maßstab gilt das von der Stadt selbst genannte Ziel, bis 2035 ein Drittel mehr Fahrgäste für den Klimaverbund aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr zu gewinnen. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte ein mittel- und langfristiges ÖPNV-Zielkonzept mit folgenden Schwerpunkten erstellt werden:

1. Als Langzeitkonzept sollte ein Zielnetz „Straßenbahn 2040“ mit Zwischenzielen für 2030 und 2035 entwickelt werden.
2. Für das Ziel „Mobilität für Alle“ muss gemäß den einschlägigen Normen und Regelwerken die Barrierefreiheit gesichert werden. Hierfür sind Fahrzeugkauf und Haltestellenausbau optimal aufeinander abzustimmen.
3. Es braucht stadtgrenzüberschreitende Expressbuslinien sowie weitere Vorhaben, um Bus- und Bahnlinien zu beschleunigen und damit attraktiver zu machen.
4. Stadt-Umland-Linien müssen besser mit den Stadtverkehrslinien verzahnt werden. Eine klare Aufgabenteilung der Linien ist zwingend notwendig, um Parallelfahrten im Stadtgebiet zu minimieren und zugleich das Taktangebot im Umland zu verbessern. Dazu sollte auch das Bahnangebot im Umland verbessert und mit dem Busliniennetz konsequent verknüpft werden. Auf diese Weise werden das innerstädtische Kfz-Aufkommen im Berufsverkehr und die Schadstoffbelastungen geringer. Mehrspurige Fahrbahnen und Abbiegespuren werden nach und nach überflüssig und es entsteht mehr Platz für den Klima(Verkehrs)verbund.

- 3/

- 3 -

5. Es sollte eine zeitnahe Entscheidung über den Ausbau und Erhalt der Mainzer Bahnhöfe Marienborn, Gonsenheim, Waggonfabrik und Nord in Wechselwirkung mit der Planung der neuen Stationen Schott und Biotech-Siedlung geben.

Leitziel ist es, im Zusammenwirken mit dem Fuß- und Radverkehr eine echte Alternative zum Auto anzubieten. „Wenn sich innerstädtisch das Autofahren nicht mehr lohnt, ändert sich das Verhalten der Bevölkerung umgehend“, ist sich Schulz sicher. Mittels eines Monitorings sollten die Ziele und Zwischenziele fortlaufend kontrolliert werden, um bei Bedarf nachsteuern zu können.

Dramatische Situation im Regionalverkehr

Die Ausgangslage beim Regionalverkehr sieht Schulz als noch dramatischer an. Im Schienenverkehr herrscht Bahnnotstand. Rekorde bei der Verspätungsanfälligkeit, wochenlange und teilweise ganztägige Zugausfälle sind zur Regel geworden. Falsche oder sehr späte Informationen vergraulen die Reisenden zusätzlich. Sanierungen, Ersatzbeschaffungen, technische Modernisierung sind jahrzehntelang unterblieben und haben ein marodes Netz hinterlassen.

Die ursprünglich bis 2030 vorgesehene Generalsanierung soll nun um fünf Jahre bis 2035 ausgedehnt werden. Das geplante europäische Zugkontrollsystem ETCS und die Elektrifizierung werden nochmals verschoben. Keine guten Nachrichten für Menschen, die auf eine besser funktionierende und pünktlicher fahrende Deutsche Bahn hoffen und angewiesen sind.

Für die Region Rhein-Main fordert MainzZero, dass die beiden Nachbarländer Rheinland-Pfalz und Hessen beim Trassenausbau aus Eigeninteresse selbst aktiv werden. In Ballungsgebieten gehören S-Bahn- und Regionalbahnstrecken ebenso wie Güterstrecken auf separate Gleistrassen. Überfällig sind die folgenden Maßnahmen:

- Die Strecke Mainz – Gau-Algesheim sollte dreigleisig ausgebaut werden.
- Die Strecke von Mainz nach Frankfurt sollte drei- bis viergleisig ausgebaut werden.
- Den Ausbau der Strecke Mainz – Alzey, die eine ausschließlich regionale Funktion hat, muss das Land Rheinland-Pfalz selbst in die Hand nehmen. Der vom Land gepriesene Biotech-Wirtschaftsraum Mainz/Ingelheim/Alzey benötigt einen zweigleisigen Ausbau dieser Strecke und deren Elektrifizierung.
- Ländergrenzen dürfen keinen Einfluss auf das Fahrplanangebot nehmen. Rheinland-Pfalz und Hessen sollten sich nachfrageorientiert, im Sinne der Nutzer finanziell einigen.

Als Sofortmaßnahme, um die angespannte Situation auf der Strecke von Mainz nach Frankfurt zu verbessern, schlägt MainzZero für die nächsten Fahrplanänderungen den Einsatz **regionaler Sprinter** vor. Für Mainzer:innen muss es möglich sein – wie noch in den 1990er Jahren – mit dem Regionalzug innerhalb von 30 Minuten den Frankfurter Hauptbahnhof zu erreichen. Für die meisten Pendler:innen nach Frankfurt sind die Reisezeitverlängerungen durch den Umweg über den Flughafen ein unnötiges Ärgernis. Das Beschleunigen der Fahrzeiten auf 30 oder weniger Minuten könnte vielen Pendler:innen die vielfach erzwungene Autonutzung aus Zeitgründen ersparen.

- 4/

- 4 -

Fazit: schnelles, gezieltes Handeln notwendig

Ohne einen starken ÖPNV wird es mittelfristig nicht gelingen, die Menschen zum Umstieg vom Auto auf den öffentlichen Nahverkehr zu bewegen. „Der Stadtratsbeschluss von 2021, den Verkehrsanteil des Autoverkehrs zu halbieren, wird auf die Zukunft verschoben, wenn das Angebotsniveau nicht grundlegend verbessert wird“, ist Armin Schulz überzeugt. Zudem sollten die Mainzer Stadtverkehrslinien nach Meinung des Verkehrsexperten wesentlich stärker als bisher mit den regionalen (Umland-)Linien verknüpft werden.

MainzZero fordert gleiche Mobilitätschancen für alle, auch und besonders unter sozio-ökonomischen Aspekten. Diese sind nicht gewährleistet, wenn wie aktuell die Prioritäten beim Autoverkehr liegen und keine attraktiven Angebote für den Fuß- und Radverkehr sowie die öffentlichen Verkehrsmittel geschaffen werden. Ohne eine konsequente Verkehrswende bleiben die Leitziele „Mobilität für Alle“ und soziale Gerechtigkeit unerreichbar.

Den gesamten „Alternativen Nahverkehrsplan“ von MainzZero finden Sie unter https://www.klimaentscheid-mainz.de/wp-content/uploads/2025/08/250808_Alternativer-Nahverkehrsplan-Mainz_Verkehrswende-JETZT_Teil-04.pdf sowie weitere Hintergründe zu den Verkehrskonzepten von MainzZero auf der Webseite unter www.klimaentscheid-mainz.de/verkehrskonzept/

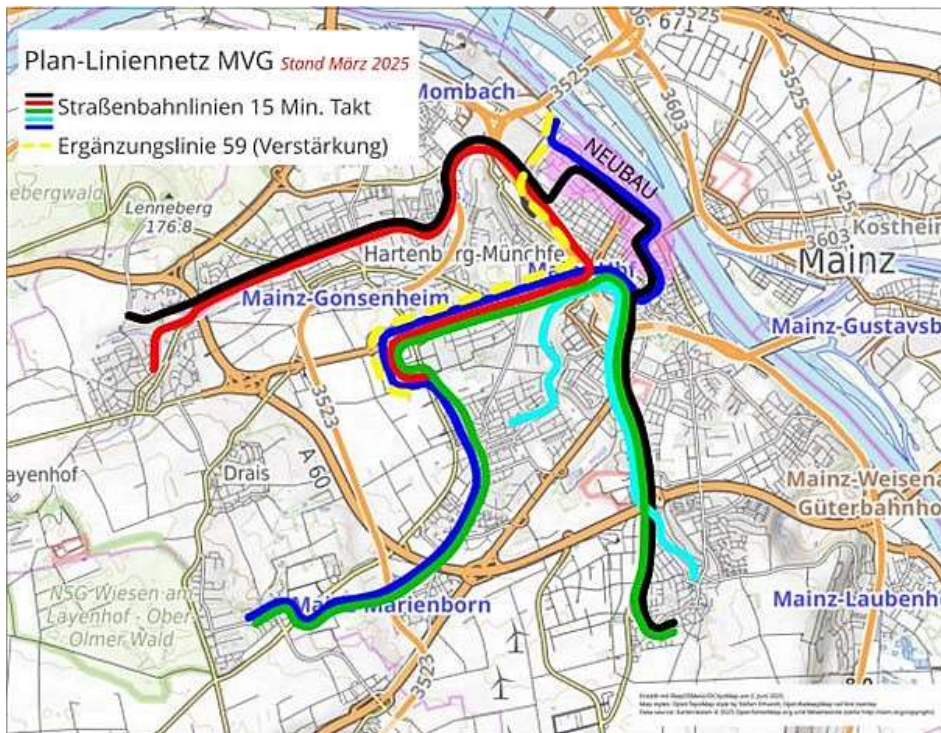
Klimaentscheid Mainz: Wer wir sind

„MainzZero - Klimaentscheid Mainz“ ist ein Zusammenschluss von Bürger*innen, der aus der For-Future-Bewegung hervorgegangen ist. MainzZero versteht sich als überparteiliche Initiative im Bündnis mit weiteren Vereinen, Verbänden und Initiativen aus Mainz. Unterstützt durch GermanZero organisierte MainzZero 2021 ein Bürgerbegehren und sammelte mehr als 13.300 Unterschriften, damit sich das Stadtparlament mit der Frage beschäftigt, ob und mit welchen Maßnahmen die Stadt Mainz bis 2030 klimaneutral werden kann.

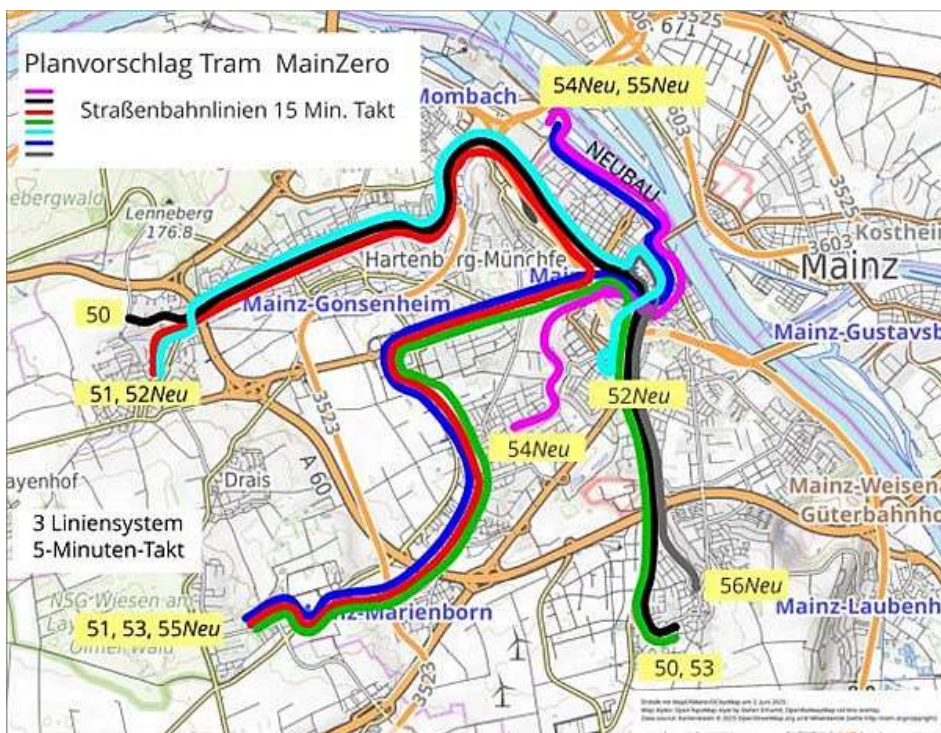
Erklärende Grafiken zum Text auf der folgenden Seite

- 5/

Schaubilder



Überlegungen der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) zum geplanten Straßenbahn-Netz (Stand März 2025).
Grafik: Armin Schulz



Der Planvorschlag der Bürgerinitiative MainZero für das Mainzer Straßenbahn-Netz:
Jeweils drei Linien auf den Strecken von Finthen, Lerchenberg und Hechtsheim.
Grafik: Armin Schulz