MAINZero

www.klimaentscheid-mainz.de

Alternativer Nahverkehrsplan

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, - aber wie?

Den gesamten
Alternativen Nahverkehrsplan
und weitere Infos erhalten Sie unter
www.klimaentscheid-mainz.de

Verkehrswende jetzt! Teil IV

Alternativer Nahverkehrsplan Mainz

Mainz Zero

Autor: Dipl. Ing. Armin Schulz, Stadt- und Verkehrsplaner

Unterstützt durch MainzZero, Arbeitsgruppe Mobilität
Judith Chromik
Matthias Gill
Roswitha Kerz
Michael Lengersdorff

sowie dem umfangreichen Input von
Rainer Briest (Verkehrsclub Deutschland VCD Kreisverband Rheinhessen)

Dank auch an den engen inhaltlichen Austausch
mit der ÖPNV-Regionalgruppe Rheinhessen
und dem Verband PRO BAHN RLP/ SAAR
in den letzten Monaten

… gewidmet der Zukunft des kleinen, aufmerksamen Frederik

Impressum

Herausgeber: MainzZero – Klimaentscheid Mainz
www.klimaentscheid-mainz.de

V.i.S.d.P.: Michael Lengersdorff, 55291 Saulheim
Kontakt: lengersdorff@online.de

© 2025

© Fotos Armin Schulz,
Kontakt: Radkonzept.Gonsenheim@gmx.de

© Kartendaten: OpenStreetMap.org und Mitwirkende,
erstellt mit MapOSMatic/OCityMaps

Fertigstellung: Juli 2025

Druck: Die Umweltdruckerei, 64354 Reinheim

Es besteht großes Interesse, dass diese Ergebnisse breit gestreut und vor allem umgesetzt werden. Ein Weiterverbreiten und -verwerten ist unter Hinweis auf den Herausgeber mit Titel des Werkes möglich. Eine eigenständige Vermarktung der Texte, Methodik und Plandarstellungen durch Dritte ist nicht gestattet und urheberrechtlich geschützt.

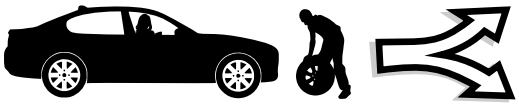
Inhalt

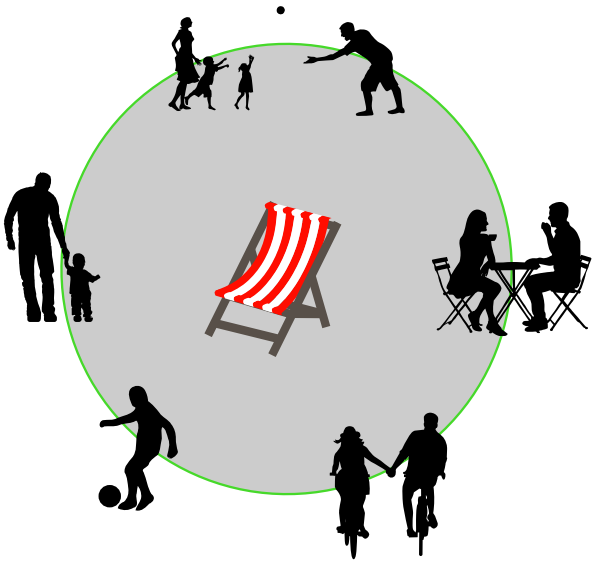
Vorbemerkungen 5
MainzZero: Wer wir sind 5
1. Zusammenfassung 6
2. Ausgangslage 11
2.1 ÖPNV: Wo steht Mainz im Stadtverkehr? 11
Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen 11
2.2 ÖPNV Region: Freie Wahl der Verkehrsmittel aufgehoben 15
Langsamer unterwegs 15
Mainz Hauptbahnhof abgehängt 15
Alle reden vom Wetter. Wir stellen den Betrieb ein. 16
Wo kein Wille, ist kein Weg 16
2.3 Der weite Weg zur Straßenbahn-Stadt 17
3. Aufgabenstellung 19
3.1 An hehren Absichten fehlt es nicht 19
3.2 Mainzer Mobilität: Stand der Planung 20
Mit längeren Fahrzeugen Zukunft gesichert? 21
„M wie Zukunft" mit Schwächen 23
3.3 Fehlende Entschlossenheit bei der Umsetzung 25
4. Fünf Kernforderungen für Mainz und Region 27
4.1 Straßenbahnausbau mit Taktverdichtung in einem Schritt 27
Drei-Liniensystem auf allen drei Hauptästen 28
„Kleiner Innenstadtring" bringt mehr! 30
Was bleibt vom Busnetz in der Neustadt? 32
Flexibel am Fichteplatz 33
Wiedereröffnung der Krankenhauslinie 35
4.2 ÖPNV im Berufsverkehr konkurrenzfähig zum Auto machen 37
Expressbuslinien 37
P+R-Anlagen und Parkraumregeln aufeinander abstimmen 41
Tram-Schnellverbindungen für Pendler? 43

4.3 Mobilität für alle – barrierefrei leben! 45
Zugang zur Haltestelle 45
Einstiegshöhe Straßenbahn und Zugverkehr 47
Einstiegshöhe Bus 49
4.4 Schneller unterwegs in RheinMain 51
Vor 2030 52
Um oder nach 2030 53
Konzept barrierefreie Bahnhöfe- 57
4.5 Kleine Maßnahmen, große Wirkung 58
Kundenspezifische Fahrpreisgestaltung 58
Mit Rufbus nach Hause gebracht 59
Auf zu neuen Ufern 61
5. Finanzierung 62
ANHANG 65
Abkürzungsverzeichnis 65
Erläuterungen zu Ergebnissen der Mobilitätsbefragungen 66

Mehr Zeit für uns,

Mehr Lebensqualität





Vorbemerkungen

MainzZero: 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 hatte MainzZero 2021 ein Bürgerbegehren organisiert und mehr als 13.300 Unterschriften gesammelt, damit sich das Stadtparlament eingehend mit der Frage beschäftigt, ob und mit welchen Maßnahmen die Stadt Mainz bis 2030 klimaneutral werden kann. Das Bürgerbegehren zum Klimaentscheid wurde von der Stadt Mainz abgelehnt und nicht durchgeführt.

Damit dennoch Klimaschutzmaßnahmen eingeleitet und umgesetzt werden, setzt sich MainzZero mit den Parteien im Stadtparlament und der Stadtverwaltung aktiv auseinander. Diskussionen mit Vertreter:innen von Parteien und öffentliche Aktionen tragen dazu bei, die Dringlichkeit darzulegen und die Akzeptanz der Klimavorsorge zu erhöhen.

Neben Aktionen und Initiativen bringt MainzZero Informationshefte und andere Publikationen heraus, um aufzuzeigen, wie das globale Ziel der Verkehrswende ortsspezifisch auf die kommunale Situation in Mainz übertragen werden kann.

Entstanden ist unter dem Titel „Verkehrswende jetzt!" eine Reihe mit Beiträgen, die aufzeigen, mit welchen Lösungen die Ziele erreicht werden können. Die Verkehrswende soll anhand von Projektentwürfen visuell dargestellt und konkret beschrieben werden.

Teil I **Infoheft „Verkehrswende jetzt!"**
Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept
Projekte Verkehrsarten – Lebenswerte Straßen – Sicherheit, 81 Seiten, März 2022

Teil II **Fiebermessen - Erfolgscontrolling**
Konzeptvorschlag zum Einrichten von Zählstellen,
Aufbau einer systematischen Datengrundlage für die Mobilität Fuß und Rad als Grundlage für ein Controlling, August 2022

Teil III **LocalZero Monitoring**
Erfolgscontrolling Bereich Mobilität
Erfassen der tatsächlichen Umsetzung der Klimaziele der Stadt,
Juni 2024

Teil IV zeigt den Handlungsbedarf beim **Öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)** für die Landeshauptstadt Mainz und die umliegende Region auf und zeigt Vorschläge für eine grundlegenden Qualitätsanhebung, die für das Erreichen der Klimaziele nötig sind.

1. Zusammenfassung

Erfreuliche Ankündigungen der Mainzer Mobilität zum Ankauf neuer Straßenbahnen und Bürgerbeteiligungsformen zur Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes erwecken den Eindruck, es käme Schwung in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Doch der Schein trügt. Von den bisherigen Überlegungen zur Angebotsverbesserung gehen keine zukunftsweisenden Impulse für die Verkehrswende aus, weil sie negative Folgen für regionale Verbindungen nach sich ziehen.
Die Effizienz der Neubaustrecke könnte zwar höher sein, wenn ein „Kleiner Ring" mit Führung über die Große Bleiche erfolgt, statt -wie bisher geplant - über die Goethestraße. Aber erst die Ausweitung von Betriebsleistungen mit einem drei-Liniensystem auf allen Straßenbahnästen in Zusammenhang mit Maßnahmen im Busliniennetz werden einen Niveausprung im Stadtverkehr bewirken.

Ausgangslage

Bislang werden nur rund 20% aller Wege in Mainz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Zwischen 2008 und 2023 sind die Verkehrsanteile des ÖPNV auf diesem Niveau geblieben (Modal Split). Und zwar einschließlich des regionalen Zugverkehrs. Die Fahrgastzahlen der Mainzer Mobilität liegen in der Größenordnung von 57 Millionen und damit (nur) auf dem Niveau der Vor-Corona-Zeit.
Der Verkehrsbereich verzeichnet weiterhin eine Zunahme der klimaschädlichen CO_2-Immissionen. Eigentlich war als Ziel des Masterplans Klimaschutz 2014 für den Bereich Verkehr eine Einsparung von über 0,5 Millionen Tonnen $CO^2_{äq}$ vorgesehen. Tatsächlich erfolgte seitdem eine Zunahme, wie die Fortschreibung Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Mainz im Nov 2022 darlegt. Industrie, Gewerbe, Handel, Dienstleistung, Haushalte und städtische Liegenschaften sind ebenfalls noch weit von den angestrebten Zielwerten entfernt, weisen aber bereits THG-Einsparungen auf. Der angestrebte Beitrag des Verkehrsbereiches zum Klimaschutz bleibt somit seit mehr als zehn Jahren aus.

Herausforderungen

Der Nachholbedarf erfordert vor allem im Verkehrsbereich eine Intensivierung effektiver Klimaschutzmaßnahmen. Die verlorenen Jahre müssen schnell eingeholt werden. Sonst wird das Ziel der Stadt Mainz, dass in Zukunft 80% aller Wege in Mainz umweltfreundlich zurückgelegt werden, nicht erreichbar sein. Um den Zielwert zu erreichen, müsste die ÖPNV-Nutzung um rund 1/3 höher liegen, als es tatsächlich der Fall ist.

Die geplanten Tramausbau-Vorhaben Innenstadtring und Heiligkreuzviertel können den erforderlichen Niveauanstieg allein nicht leisten:

- Die bisherige Liniennetzplanung der Mainzer Mobilität sieht lediglich eine Verlegung vorhandener Linien auf den geplanten Innenstadtring vor. Dies hätte eine Taktausdünnung an anderer Stelle zur Folge, vor allem für Fahrgäste aus Finthen, Gonsenheim und Mombach. Infolge neuer Umsteigezwänge und Reisezeitverluste zum Hauptbahnhof als Tor zur Region RheinMain wird der Nutzen der grundsätzlich richtigen Straßenbahn-Netzerweiterung stark vermindert. Mit der bisher angedachten Linien-Konzeption bleibt ein Aufbruch aus, werden größere Impulse auf das Verkehrsverhalten der Bevölkerung ausbleiben.
- Der geplante Innenstadtring befindet sich noch in einer frühen, unverbindlichen Planungsphase und ist bislang weder baurechtlich noch finanziell abgesichert.

Alle weiteren Ausbau-Überlegungen zur Uni-Klinik und Heiligkreuzviertel sind bislang reine Zukunftsmusik.
- Die neuen Straßenbahnfahrzeuge werden erst Anfang der 30er Jahre das Straßenbild prägen und umfassen lediglich die anstehende Ersatzbeschaffung.

Eine Beibehaltung des Zweiliniensystems auf den Straßenbahnästen entspricht dem Motto „ein Schritt vor, zwei zurück". Mit Blick auf den Beitrag zum Klimaschutz im Verkehrsbereich ist ein sprunghafter Fahrgast-Zuwachs innerhalb weniger Jahre bis 2035 und selbst bis 2040 auf dieser Basis absolut unrealistisch, selbst wenn dann weitere Vorhaben kurzfristig eingeleitet werden. Die Zeit rennt davon. Dringlichkeit und Handlungsbedarf werden offenbar weder von Stadt noch Land richtig eingeschätzt, sofern die Klimaziele ernst gemeint sind.

Fünf Kernforderungen

Die Politik auf kommunaler- und Landesebene muss endlich handeln.

Stadtverkehr Mainz und Stadt-Umland-Linien:

- Angesichts der Größe der Aufgabenstellung kann diese von den Stadtwerken und der Tochtergesellschaft Mainzer Verkehrsbetriebe MVG finanziell nicht eigenwirtschaftlich bewältigt werden. Da es sich um **gesamtgesellschaftliche Ziele** handelt, muss hier der Aufgabenträger (Stadt Mainz) **die Finanzierung frühzeitig und dauerhaft sicherstellen**.
- Aufgrund des langen Planungsvorlaufs von Neubauprojekten sollte das Tramprojekt Innenstadtring jetzt beschlossen, finanziell gesichert werden. Mit der Fertigstellung sollte der Grundtakt im gesamten Straßenbahnnetz erhöht werden, so dass jeweils **drei statt zwei Linien pro Streckenast** verkehren.
- Eine Führung des Innenstadtrings vom Münsterplatz **über die Große Bleiche („Kleiner Ring")** zur Schusterstraße vermeidet den o.g. Verlust wichtiger Direktverbindungen zum Hauptbahnhof. Die Effizienz dieser Trasse ist höher.
- Die Kommunalpolitik der Stadt muss **jetzt grundlegende Entscheidungen** für die Zukunft treffen. Als Maßstab für den Erfolg gelten die von der Stadt selbst genannten Ziele, 1/3 mehr Fahrgäste in Hinblick auf den Klimaschutz zu gewinnen. Um die Klimaziele wenigstens annähernd noch im vorgesehen Zeitraum 2035/ 2040 zu erreichen, muss das Fahrplanangebot deutlich auf ein höheres Niveau angehoben werden. Die bisherigen Vorhaben reichen nicht.
- Aufstellung eines **mittel- und langfristigen ÖPNV-Zielkonzeptes** mit…
  - ❖ Erstellung eines Langzeitkonzeptes mit **Zielnetz Straßenbahn 2040** mit Zwischenstufen für 2030 und 2035.
  - ❖ Herstellung der **Barrierefreiheit** auf Grundlage der einschlägigen Normen und Regelwerke (max. 5cm Spalt im Regelfall). Für das Ziel **„Mobilität für Alle"** sind Fahrzeugkauf und Haltestellenausbau optimal aufeinander abzustimmen.
  - ❖ Einrichtung von stadtgrenzüberschreitenden **Expressbuslinien** sowie weitere Vorhaben zur Beschleunigung von Bus- und Bahnlinien.
  - ❖ Bessere **Verzahnung mit Stadt-Umland-Linien** (Bahn und Bus).
  - ❖ Entscheidung über **Ausbau und Erhalt der Mainzer Bahnhöfe** Marienborn, Gonsenheim, Waggonfabrik und Nord in Wechselwirkung mit den Planungen neuer Stationen Schott und Biotech-Siedlung.

Dem mittel- und langfristig angelegten Umsetzungskonzept sollte eine fachliche Prognose zugrunde liegen, durch Attraktivitätssteigerungen eine echte Alternative zum Auto anzubieten. Die Maßnahmen müssen daher im Zusammenspiel auf das Verkehrsverhalten effektiv einwirken können.

Mit einem Monitoring soll die Sicherstellung der Zielerreichung fortlaufend kontrolliert werden. Im Fall des Ausbleibens einzelner erwarteter Erfolge gilt es, unverzüglich mit Korrekturen und weitergehenden Maßnahmen nachzusteuern.

Im Stadtumlandverkehr gibt es bislang eine unzureichende Verzahnung von Regionalbuslinien und Stadtverkehren. Eine klare Aufgabenverteilung der Linien ist noch nicht wirklich vollzogen. Ziel ist es, eine Reduzierung von Parallel-Fahrten im Stadtgebiet bei gleichzeitiger Anhebung des Taktangebotes im Umland zu schaffen. Dazu müsste auch das Bahnangebot im Umland verbessert und mit dem Buslinienennetz konsequent verknüpft werden. Eine Abnahme des Kfz-Verkehrs im Berufsverkehr reduziert nicht nur die Schadstoffbelastung im ohnehin belasteten Stadtgebiet, sondern macht mehrspurige Fahrbahnen und Abbiegespuren überflüssig. Deshalb sollte eine intensivere Zusammenarbeit mit den Aufgabenträgern im Umland, den beiden Verkehrsverbünden und Bahnunternehmen angestrebt werden.

Regionalverkehr

Was den Regionalverkehr betrifft, sieht die Ausgangslage dramatisch aus. 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.

Während bei einem „Verkehrsnotstand" im Straßenbau schon angesichts einer drohenden Streckensperrung die Störungen sofort beseitigt und unbürokratisch außerplanmäßige finanzielle Mittel bereitgestellt werden, reagieren die Regierungen bei Bund und Land auf vergleichbare Situationen im Schienenverkehr anders. Sanierungen, Ersatzbeschaffungen, technische Modernisierung sind jahrzehntelang unterblieben und haben ein marodes Netz hinterlassen. Dem Ziel Börsengang wurde die Infrastruktur der Bahn geopfert. Auch die bis 2030 vorgesehene Generalsanierung soll auf 5 Jahre ausgedehnt und das eingeplante ETCS-Zugkontrollsystem erst später eingebaut werden. Im Unterschied zu den Nachbarländern kommt die Elektrifizierung der Bahnstrecken nicht voran, obwohl erst 62% des Schienennetzes elektrisiert sind.

Falls die jahrzehntelang unterlassene Erneuerung der Bahntrassen und Güter nicht aus dem Regelhaushalt, sondern teilweise aus dem Sonderhaushalt vorgenommen werden soll, fehlen die Mittel für den Neu- und Ausbau von überlasteten Strecken. Von einer Verkehrswende kann nicht die Rede sein, wenn der Bahnchef Richard Lutz eine Lücke von 17 Milliarden beklagt, die für die Sanierung des maroden Netzes und der Anlagen vorgesehen sind. Mit eine chronischen Unterfinanzierung schon bei der Aufrechterhaltung des planmäßigen Betriebes ist eine Verkehrswende, die den Neu- und Ausbau von Trassen voraussetzt, nicht möglich. Auch in der Region RheinMain ist der Trassenausbau geprägt vom Zögern, Ausbleiben und Energielosigkeit der politischen Entscheidungsträger auf Landes- und Bundesebene. Es hat den Eindruck, dass auf kommunaler und Landesebene abgewartet wird, was der Bund oder die Bahn macht. Letztere zeigen kein Interesse am Ausbau von Strecken, die außerhalb des Kernnetzes der ICE-Strecken liegen.

Die Verkäufe und Bebauung von Bahnflächen sind Fehler der Vergangenheit, die nur langsam wieder behoben werden können. Kommunen haben ihre Vorsorgepflicht, Flächen für den ÖPNV mit ihrer Bauleitplanung zu sichern, zu lange vernachlässigt und müssen nun dazu beitragen, verlorene Flächen zurückzukaufen.

Bei Bestellungen von länderübergreifenden Verkehrsleistungen sollen die Länder Rheinland-Pfalz und Hessen sich nachfrageorientiert verhalten und finanziell einigen. Ländergrenzen sollten keinen Einfluss auf das Fahrplanangebot nehmen.

Angesichts des hohen Verkehrsaufkommens ist es ein Unding, dass zwischen Mainz, Rüsselsheim und Frankfurt immer noch zweigleisige Abschnitte existieren. Die Kapazitätsengpässe sind den politisch Verantwortlichen auf allen Ebenen seit langem bekannt. Zum Trassenausbau sollten daher die Länder aus Eigeninteresse selbst aktiv werden, auch wenn der Mischverkehr von Nah-, Fern und Güterverkehren ein gemeinsames Vorgehen erschwert. So gehören S-Bahn und Regionalbahnstrecken ebenso wie Güterstrecken in Ballungsgebieten eigentlich auf separate Gleistrassen. Das schon in den 90er Jahren von allen Regierungsparteien geforderte Motto „Güter gehören auf die Bahn" sollte endlich ernsthaft angegangen werden.

Bei der Strecke Mainz - Alzey mit ausschließlich regionaler Funktion muss das Land Rheinland-Pfalz den Ausbau des dritten Gleises selbst in die Hand nehmen. Der vom Land gepriesene Biotech Wirtschaftsraum Mainz/ Ingelheim/ Alzey benötigt einen ÖPNV-Ausbau, wie es zeitlich von der Reihenfolge her sein sollte: Erst Schaffung der Infrastruktur mit öffentlichen Verkehrsmitteln, dann der Bau von Betrieben und Wohnungen.
Das Land sollte daher ausreichende Mittel für eine schnelle Planung und Umsetzung zu Verfügung stellen. Mit Einrichtung einer Task Force sollte sichergestellt werden, dass die Zeitplanung für die Bauabschnitte eingehalten werden. Die Übertragung von Aufgaben auf die kommunale Ebene genügt allein nicht.

Insgesamt entsteht der Eindruck, dass Stadt und Land das dringende Erfordernis, mit Blick auf die Zukunft Weichen für eine Anhebung der Angebotsstandards zu stellen, noch nicht mit der notwendigen Entschlossenheit angegangen sind. Aber ohne einen starken ÖPNV wird es mittelfristig nicht gelingen, die Menschen dazu zu bewegen, auf das Auto zu verzichten. Der Stadtratsbeschluss von 2021, den Verkehrsanteil des Autoverkehrs zu halbieren, wird auf die Zukunft verschoben, wenn die Betriebsleistungen und das Angebotsniveau nicht grundlegend verbessert werden.

Die Mainzer Stadtverkehrslinien müssen künftig wesentlich stärker als bisher mit den regionalen Verflechtungen verknüpft werden. Die unterschiedlichen Zuständigkeiten der verschiedenen Aufgabenträgern und das Finanzierungs-Chaos im öffentlichen Verkehr dürfen nicht dazu führen, den Schwierigkeiten nach dem Motto „es gibt viel zu tun, packen wir es an" aus dem Weg zu gehen.

Gesundheitliche und soziale Folgen

Wenn die von den Kommunen und dem Land Rheinland-Pfalz selbst gesteckten Ziele nicht ernsthaft angegangen werden, bleibt die Verkehrswende aus. Planungen im ÖPNV haben einen langen Vorlauf. Als Folgen würden die gesundheitlichen und mentalen Belastungen durch Hitze, Luftschadstoffe zunehmen. Die dann zu treffenden Maßnahmen werden aufgrund der Versäumnisse ungleich kostspieliger.

Der enorme Platzverbrauch und die hohen Kosten des Autoverkehrs führen zu knappen Flächen und letztlich für die Stadtbevölkerung zu einer sozialen Segregation. Da individueller Autobesitz und Wohnraum für viele Durchschnittsverdiener als fixe Grundkosten zu teuer werden, werden Familien und einkommensschwächere Personen wieder verstärkt ins Umland ziehen. Und längere Wege erzwingen.

Nutzen

Mobilität für die schwächeren und ärmeren in unserer Gesellschaft bleibt ungerecht, wenn sie – wie heute beim Autoverkehr - auch in Zukunft kein besseres Angebot zu Fuß, mit dem Rad oder öffentlichen Verkehr vorfinden werden. Ohne eine konsequente Verkehrswende bleiben die Leitziele „Mobilität für Alle" und soziale Gerechtigkeit unerreichbar.

Aber auch die Sicherung der Lebensqualität für die heutige Jugend ist ein Richtungswechsel im Verkehr hinzu einer echten Verkehrswende notwendig. Der Verringerung der Auto-Nutzung und des Besitzes und der kommunalen Steuerung des Parkens im öffentlichen Verkehrsraum kommt eine große Rolle zu, um Flächen für mehr Bäume und Grün, breitere Gehwege und sichere Radrouten zu gewinnen. Um die heutigen Lebensstandards aufrecht zu erhalten, bedarf es jedoch der Schaffung vollwertiger Alternativen. Gerade im Bereich ÖPNV sind dabei die langen Planungsvorläufe zu beachten.
Je später Maßnahmen zur Klimaanpassung angegangen werden, desto schwieriger wird es, diese von künftigen Regierungen nachzuholen und die dann eingetretenen Schäden zu kompensieren. Das Erreichen der Klimaschutzziele ist daher von grundlegender Bedeutung für die Weiterentwicklung unserer Gesellschaft.

Finanzierung

Die Ausgaben und Folgekosten des Kfz-Verkehrs für die Stadt Mainz überschreiten bei weitem die Einnahmen im kommunalen Haushalt. Die Stadt unterstützt den motorisierten Kfz-Verkehr nicht nur durch Ausgaben für Planung, Bau und Betrieb des Straßennetzes. Allein für den Abbau der Hochbrücke Mombach sind in den nächsten Jahren Ausgaben in Höhe von rund 40 Millionen € zu erwarten. Die Hochbrücke kam allein dem Autoverkehr zu Gute. Die Kosten für den Abbau sollten daher nicht ungerechterweise der Allgemeinheit aufgebürdet werden.

Die kommunalen Einnahmen aus der Verkehrsüberwachung reichen nicht aus, um die Aufwendungen für Installation, Betrieb von Lichtsignalanlagen und Parkleitsystemen sowie Instandsetzungsmaßnahmen für Straßen zu decken. Sozial ungerecht ist, dass öffentliche Flächen im Straßenraum kostenlos zum Abstellen privater Pkw zu Verfügung gestellt werden. Und so andere Nutzungen zum Aufenthalt unterbunden oder durch schmale und oft zugeparkte Gehwege eingeschränkt werden.

Mehrkosten der Straßenreinigung durch am Straßenrand abgestellte Pkw müssen von Haushalten ohne Auto und denen mit privater Garage mitgetragen werden. Angaben über die Höhe der versteckten und offenen Defizite durch den Autoverkehr werden von der Stadt nicht zusammengestellt. Die wahren Kosten des Autoverkehrs werden somit verschleiert.

Kommunale Bestrebungen sollten darin bestehen, nach dem Verursacherprinzip diejenigen heranzuziehen, die hohe Ausgaben verursachen, Mehrkosten für Dritte verursachen und zu ihrem privaten Vorteil kostenfrei öffentliche Flächen für andere Nutzungen unbrauchbar machen. Statt der drohenden Anhebung von Grundstücksgebühren, die das Wohnen nicht nur für einkommensschwachen Eigentümer und Mietern in unserer Stadt erschweren, wäre die Erhebung flächenhafter Parkgebühren ein geeignetes Mittel für mehr Gerechtigkeit.
Bund und Länder haben noch mehr Möglichkeiten, durch eine gerechtere Umverteilung Finanzierungswege für eine zügige Realisierung der Verkehrswende herzustellen. Für die Stärkung der Kommunen, aber auch des Bahnsystems insgesamt gibt es viel Luft nach oben, wie europäische Nachbarländer zeigen.

2. Ausgangslage

2.1 ÖPNV: Wo steht Mainz im Stadtverkehr?

Der öffentliche Nahverkehr in Mainz (ÖPNV) wird geprägt von den Bus- und Straßenbahnlinien der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG)[1]. Unter der Marke Mainzer Mobilität werden Linien im Stadtgebiet Mainz und Umland betrieben, die von täglich 180.000 Fahrgästen genutzt werden. Im Mainzer Liniennetz gibt es 505 Haltestellen, davon 350, die von der MVG bewirtschaftet werden. Nach Angaben der MVG werden derzeit über 56 Millionen Fahrgäste pro Jahr im Linienverkehr befördert. Nach dem Einbruch in den Corona-Jahren hat sich die Zahl der Beförderungen zwar erholt, bewegt sich aber auf ähnlichem Niveau wie in der Vor-Corona-Zeit: Im Jahr 2019 waren damals 56,9 Mio. Fahrgäste ermittelt worden.

Bei diesen Zahlenwerten räumt die Mainzer Mobilität selbst Unsicherheiten durch verschiedene Ermittlungsmethoden ein[2]. So wurden für 2023 durch Hochrechnung von Zählsensoren, die allerdings nur in einigen Fahrzeugen installiert sind, 53,4 Mio. Fahrgäste ermittelt und bei Verkaufszahlen 60,5 Millionen. Die Verkaufszahlen sind ebenfalls Hochrechnungen, denen Annahmen zur Häufigkeit der Nutzung von Zeitkarten zugrunde liegen. Für das Jahr 2024 meldet die MVG den Wert 56,8 Mio. Für das 2022 neu eingeführte Neun-Euro-Ticket lagen noch keine belastbaren Erfahrungswerte vor (heute abgelöst durch das Deutschland-Ticket).

Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen

Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel steht dabei in Wechselwirkung mit anderen Verkehrsarten. Um das Fahrgastaufkommen der Mainzer Verkehrsbetriebe, zu denen auch andere Bus- und Bahnunternehmen beitragen, in ein Verhältnis mit dem Gesamtverkehrsaufkommen setzen zu können, lässt die Stadt Mainz in unregelmäßigen Abständen Mobilitätsbefragungen erstellen. Sie bilden ein wichtiges Indiz zur Inanspruchnahme und Bedeutung der einzelnen Verkehrsarten, aber indirekt auch zum Zustand der kommunalen Infrastruktur und deren Attraktivität.

Die von der Stadt Mainz erstellte Mobilitätsbefragung 2023 schätzt die tägliche ÖPNV-Nutzung auf 132.600 Fahrten ein, was deutlich unter den Angaben der Mainzer Mobilität von 180.000 Fahrgästen liegt. Inwieweit die Angaben vergleichbar sind, lässt sich an dieser Stelle nicht klären.[3]

[1] Die MVG ist eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Mainzer Stadtwerke AG

[2] Vgl. Allgemeine Zeitung Mainz vom 7. März 2024, „Mehr Menschen fahren in Mainz Bus und Straßenbahn" sowie Geschäftsbericht der MVG für 2024

[3] Neben Differenzen infolge verschiedener Erhebungs- und Hochrechnungsmethoden, kommen auch räumliche Unterschiede bezogen auf das Stadtgebiet in Frage. Zudem werden bei der Mobilitätsbefragung die Verkehrsmittel dem Hauptweg als längste Strecke zugeordnet. Eine Fahrt z.B. nach Darmstadt wird dem Zug zugeordnet, der Weg zur Haltestelle und die Anfahrt zum Bahnhof mit der Tram geht so nicht in den Hauptweg ein. Die Mobilitätsbefragung schließt hingegen auch die Nutzung anderer Verkehrsunternehmen ein (z.B. Bahnunternehmen, Regionalbusse, ESWE-Busse). Letztlich bleibt die Ursache der großen Differenzen ohne nähere Betrachtungen und Erläuterungen unklar.

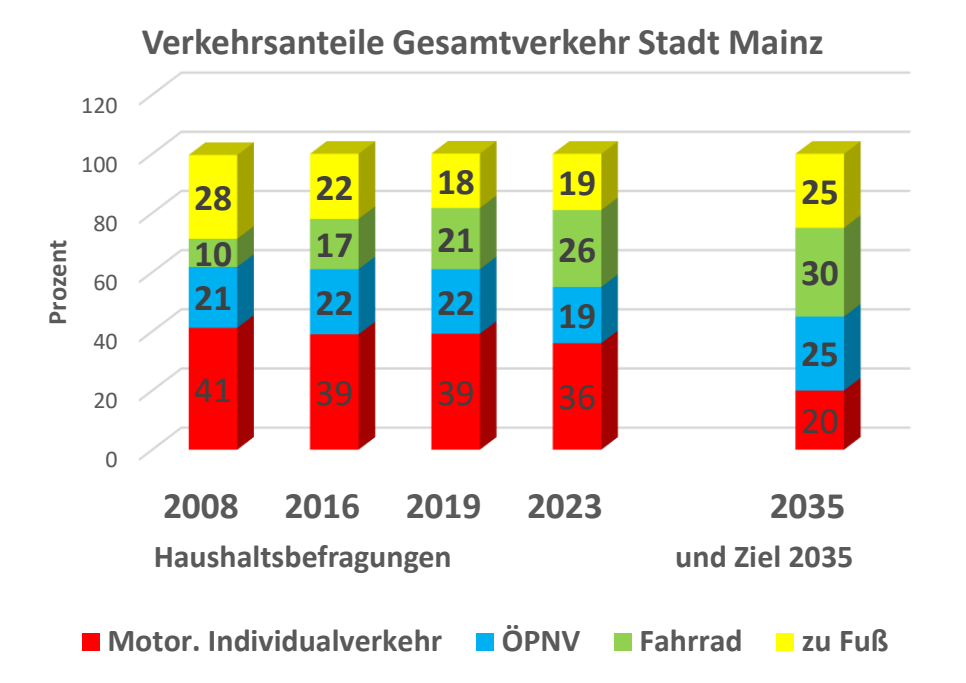
Folgende Ergebnisse wurden für das Jahr 2023 ermittelt (Modal Split):[4]

- Ein Großteil der Wege (ca. 36 %) wird von Autofahrer:innen einschließlich Beifahrern, Taxifahrten bestritten. Davon 26,6% als Fahrer:in.
- Im Motorisierten Individualverkehr (MIV) werden von den Bürger:innen täglich über 247.200 Wege zurückgelegt (Selbstfahrer:innen und Mitfahrer:innen zusammengenommen, inklusiv Motorrad/Mofa).
- Der Radanteil beträgt 25,9%. Davon werden mit klassischen Fahrrädern 19,3% der Wege zurückgelegt. Hinzu kommen mit wachsenden Anteilen Pedelecs/ E-Bikes mit rund 5,2 % der zurückgelegten Wege (36.300 Wege/Tag). Sowie E-Scooter, MVGmeinRad und Lastenrad mit zusammen 1,3%.
- Der ÖPNV-Anteil in Höhe von insgesamt 19 % setzt sich aus 5,7% Zugfahrten (Nah- und Fernverkehr) sowie überwiegend innerstädtischen Stadtverkehren mit Bus 7,9 % und rein innerstädtisch mit Straßenbahn 5,4% zusammen.

Im zeitlichen Verlauf der bisher vier Mainzer Mobilitätsbefragungen zeigt sich, dass der ÖPNV-Anteil in Mainz in den Erhebungen 2008, 2016 und 2019 mit 21 bzw. 22% stagnierte. Nach dem großen Fahrplanwechsel im Mai 2000 kam es erst durch die Eröffnung der Mainzelbahn-Strecke in 2016 zu einer grundlegenden Verbesserung im Tram-Netz. Der Wegfall paralleler Buslinien und von Gemeinschaftslinien mit der ESWE Wiesbaden (45, 47) und anderen Einflüssen wirkten dagegen negativ. Obwohl durch die Eröffnung der Mainzelbahn ein großer Schritt zum Erhalt und Ausbau des Tram-Netzes vollzogen wurde, hatte sich der Modal-Split-Anteil am Gesamtverkehr in der Erhebung 2019 nicht verändert.

Schlimmer noch: In der Verkehrserhebung 2023 sinkt der Modal-Split sogar auf 19%-Punkte ab! Dies war sicher eine Folge der Corona-Jahre und den damit verbundenen Einflüssen auf das Verkehrsverhalten. Ursache ist u.a. eine verstärkte Nutzung des Homeoffice. Allerdings führt dies zu einem herben Rückschlag für das Gelingen der Verkehrswende, der den Zeitraum zum Handeln bis 2035 verkürzt.

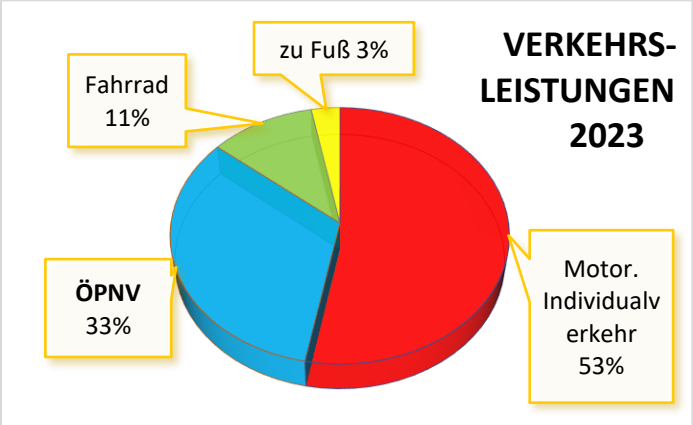
Tabelle Gesamtverkehr (Binnenverkehr + Ziel-/Quellverkehr)



[4] Mobilitätsbefragung in der Landeshauptstadt Mainz 2023, Ergebnisbericht Kurzfassung, hier Modal Split (Verkehrswegeaufkommen gesamt).

Insgesamt werden gemäß der Mobilitätserhebung 2023 täglich rund 695.500 Wege (absolut) zurückgelegt. Davon sind 132.600 Wege/ Tag von Personen zurückgelegt worden, die entweder mit dem Zug (Nah- und Fernverkehr) oder Straßenbahn und Bus zurückgelegt wurden. [5]

Um den angestrebten Modal-Split-Zielwert von 25% zu erreichen, bedarf es größerer Anstrengungen. Bezogen auf das heutige Gesamtaufkommen hätten 173.900 Wege mit ÖPNV zurückgelegt werden müssen. Das wären 41.300 mehr als tatsächlich stattgefunden haben. **Um die Klimaziele zu erreichen, hätten es rund 31% mehr Fahrgäste sein sollen**, als tatsächlich genutzt.



Verkehrsleistung
(Erhebung Stadt Mainz 2023)
Der Modal Split nach Verkehrsleistung berücksichtigt zusätzlich die mittlere Wegelänge der jeweiligen Verkehrsmittel.
Aufgrund der größeren Wegelänge gegenüber den Fuß- und Radwegen entfallen auf den ÖPNV 33% der Verkehrsleistung.

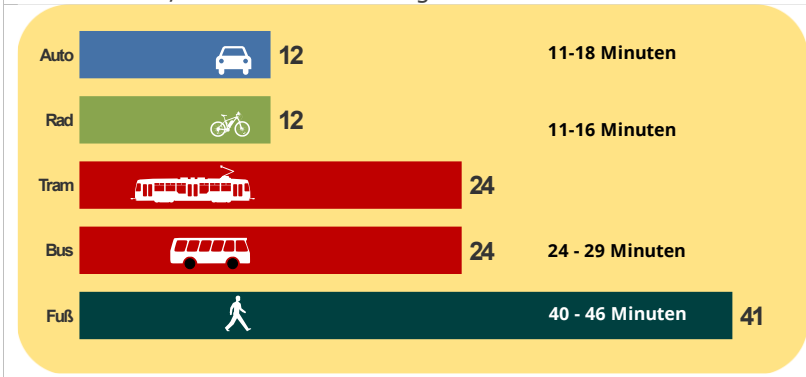
Die durchschnittliche Wegelänge im Mainzer Nahverkehr ist – wenig überraschend - länger als beim Fuß- und Radverkehr. Und bedingt durch überörtliche Fahrten deutlich geringer als mit Auto oder Zug. Innerstädtische Wege (Binnenverkehr) haben mit 78% einen hohen Anteil am Gesamtwegeaufkommen. Daher bestehen prinzipiell große Potentiale, auf kommunaler Ebene Einfluss auf Verkehrsinfrastruktur und -geschehen zu nehmen.

Durchschnittliche Wegelänge Mainz 2023	Distanz in km (Gesamt)	Dauer Minuten	Distanz Binnenverkehr
Busverkehr	5,7	21	4,9
Straßenbahn	6,3	21	5,3
Zu Fuß	1,1	13	1,1
Fahrrad	3,2	21	2,7
Pedelec	3,9	24	3,5
Auto als Fahrer:in	12,2	16	5,0
Zug (SPNV)	31,8	48	6,5
Mittelwert	7,7	19	3,4

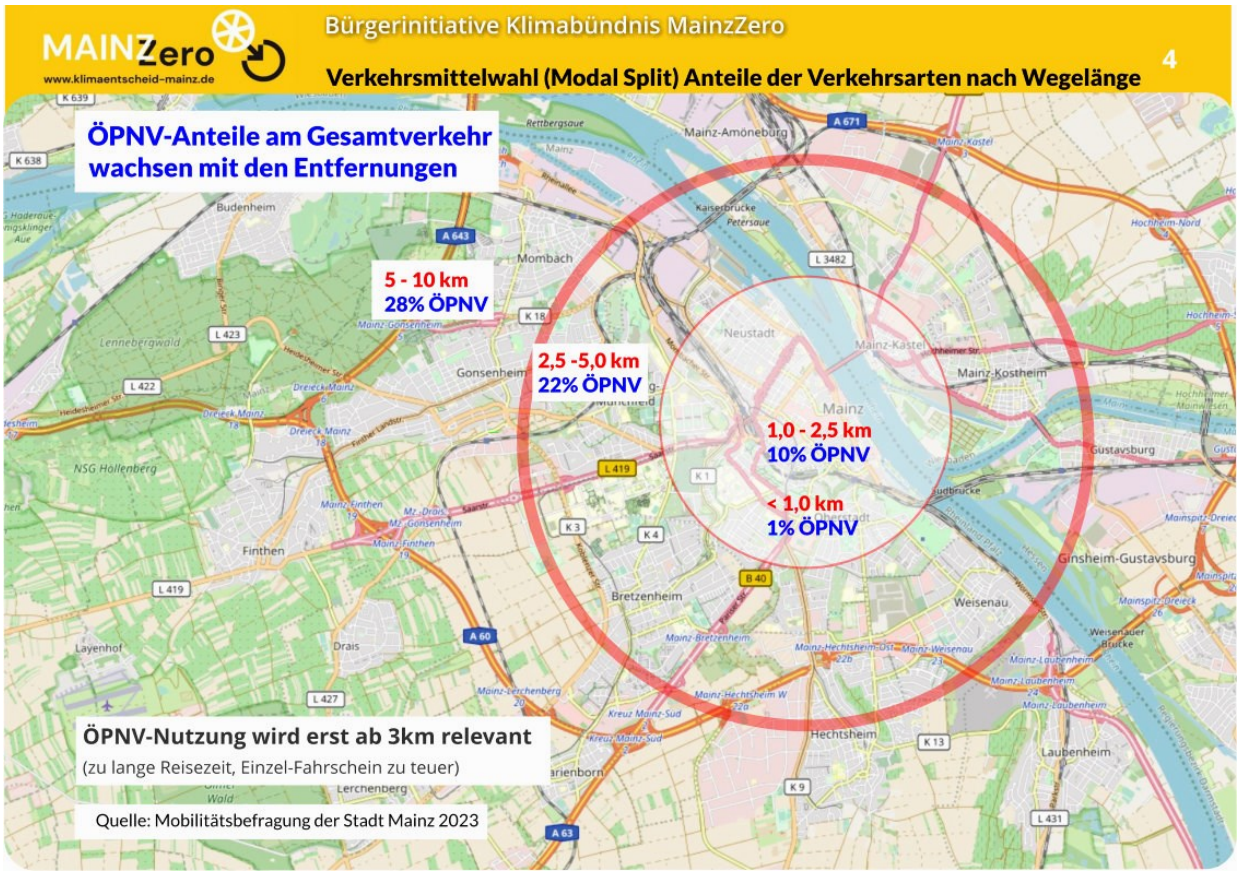
Die Ursachen für die vergleichsweise geringe Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel gegenüber anderen Verkehrsarten sind vielfältig. Einen großen Einfluss auf die Entscheidung zur Verkehrsmittelwahl nimmt dabei die Reisezeit – von Haus zu Haus – ein. Diese liegen auf vielen Verbindungen von den Stadtteilen zur Innenstadt selbst im Berufsverkehr innerstädtisch doppelt so hoch gegenüber den

[5] Im Ergebnisbericht der Mobilitätsbefragung 2019 waren 658.900 Wege/Tag ermittelt worden. Davon 253.800 Wege mit Auto (Selbst- und Mitfahrer:innen) sowie 143.400 mit Bahn und Bus (Modal-Split Anteil 21,8%).

Fahrten mit dem Rad oder Auto. Vor allem auf kurzen Wegen kann der ÖPNV nicht mithalten.
Der in der Tabelle dargestellte Reisezeitvergleich ist auf das Beispiel Bretzenheim bezogen, gilt aber sinngemäß ebenso für Gonsenheim und andere Stadtteile außerhalb der Kernstadt.

Reisezeitvergleich Ist-Situation (Minuten) Berufsverkehr morgens Beispiel Bretzenheim - City Bretzenheim/Gänsmarkt – Ludwigstraße		**Erläuterungen**
		Entfernung rund 5 km **Auto**: Google Maps **Rad- und Fußwege**: Google Maps und Komoot **ÖPNV**: Fahrzeitangaben RMV Fahrzeit direkt 17 Min. + Weg zu Haltestelle 3 Min. + mittlere Wartezeit 2 Min. + Fußweg zur City 2 Min. Summe je Uhrzeit 24 Min.

Räumlich betrachtet, wächst der Anteil der mit dem ÖPNV zurückgelegten Wege je größer die Entfernung zur Innenstadt ist. Die Nutzung des ÖPNV wird erst bei Wegelängen über 3 Kilometer relevant.



2.2 ÖPNV Region: Freie Wahl der Verkehrsmittel aufgehoben

Langsamer unterwegs

Mainz weist als Oberzentrum im Rhein-Main-Gebiet eine hohes Ein- und Auspendleraufkommen auf, welches überwiegend mit Zügen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) abgewickelt wird. Wichtige Bahnachsen weisen eine hohe Nachfrage mit mehr als 10.000 Reisenden pro Werktag auf.[6] Die Umstiegsmöglichkeiten vom Stadtverkehr zu den Zügen des Regionalverkehrs sind von großer Bedeutung.
Doch selbst im Regionalverkehr kann der ÖPNV seine Stärken als Verkehrssystem nicht ausspielen, da sich die Fahrzeiten der Zugverbindungen z.B. nach Frankfurt in den letzten Jahren verschlechtert haben. Ein Netzausbau auf den für Mainz wichtigen Strecken nach Frankfurt, Wiesbaden, Darmstadt und Bingen/ Bad Kreuznach ist ausgeblieben. Die Strecke Frankfurt – Rüsselsheim - Mainz hat ihre Leistungsfähigkeit schon vor vielen Jahren überschritten. Die Beseitigung der Kapazitätsengpässe durch Gleisausbau lässt jedoch auf sich warten, obwohl im Deutschland-Takt als Grundlage vorgesehen.[7]

Schnelle Zugverbindungen von Mainz nach Frankfurt sind Vergangenheit. Fahrzeiten von 30 Minuten oder weniger, wie sie in Kursbüchern der 60er und 90er Jahre noch zu finden sind, werden nicht mehr angeboten. Trotz kontinuierlich steigender Fahrgastzuwächse und Rekordzahlen im Jahr 2019 im RMV-Gebiet wird das Grundangebot nicht ausgeweitet.[8] Und trotz der hohen Nachfrage im Berufsverkehr wird im Regionalverkehr kein „Sprinter", der ohne Halt von Mainz bis Frankfurt Hauptbahnhof fährt, eingesetzt (oder nur ein Stopp in Rüsselsheim).

Mainz Hauptbahnhof abgehängt

Durch die Überlastung der Strecken, verbunden mit Personalausfällen und permanenten technischen Problemen sind seit Jahren häufige Zugverspätungen zu verzeichnen. Doch es häufen sich die Zeiträume, in denen wegen Sanierungsarbeiten nicht nur einzelne Abendkurse, sondern ganze Strecken und Linien tagelang eingestellt werden. Beispiele für Chaos-Tage, an denen der Zugverkehr ausfiel:

- Mainz – Koblenz 12. Mai – 19. Mai RB 26, RE2, RE17 (SEV zwischen Boppard und Koblenz)
- Mainz-Mombach - Koblenz 20. Mai – 15. Juni Einschränkungen Zugangebot, teilweise Schienenersatzverkehr SEV mit > 30 Minuten längere Reisezeiten
- Mainz - Frankfurt 3. Mai bis 21. Mai kompletter Ausfall der S8 und S9 zwischen Wiesbaden und Kelsterbach.
- Mainz – Wiesbaden 3. Mai – 21. Mai Totalausfall (obwohl keine Baumaßnahme auf diesem Abschnitt)
- Mainz – Koblenz – Bonn – Köln 26. Mai bis 1. Juni Zugausfälle RB26

Kaum sind diese Vollsperrungen zu Ende gewesen, kündigte die Bahn neue Zugausfälle und -Umleitungen an. Vom 13. Juni bis 4 Juli standen die nächsten Einschränkungen bevor. Für die RB 58 entfallen Züge zwischen Kelsterbach und Wiesbaden. Die Halte Gateway Gardens, Flughafen Regionalbahnhof und Kelsterbach

[6] RMV: Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Zweite Fortschreibung, Seite 37

[7] RMV: Der verbundweite Nahverkehrsplan für die Region Frankfurt Rhein-Main, Zweite Fortschreibung, Ausbaumaßnahmen im S-Bahn-Netz, Seite 258

[8] A.a.O., S. 25 Verkehrliche Entwicklung „Die Verkehrsnachfrage im ÖPNV ist in den letzten Jahren von 705 Millionen Fahrten im Jahr 2012 auf 788 Millionen im Jahr 2018 angestiegen. Abbildung 10 zeigt zunächst ein moderates, danach kontinuierliches und zuletzt sprunghaftes Wachstum der Fahrgastzahlen im RMV-Gebiet."

entfielen zeitweise. Arbeiten zwischen Mainz-Bischofsheim und Rüsselsheim-Opelwerk auf der südmainischen Strecke wurden komplettiert durch verschiedene Baumaßnahmen auf der nordmainischen Rheingau-Linie RB 10. Angekündigt waren reguläre Weicheninstandhaltungsarbeiten rund um den Frankfurter Hbf.[9]

Ursachen sind grundhafte, über Jahrzehnte hinausgeschobene Instandsetzungen und Personalmangel (MZ – WI). Bereits im August 2013 waren vier Fahrdienstleiter beim Stellwerk in Mainz krank geworden, und hatten wochenlang zu einem Verkehrschaos geführt. Weder der damalige Verkehrsminister Ramsauer (CSU) noch die nachfolgenden Verkehrsminister bei Bund und den Ländern zogen persönliche Konsequenzen für die durch systematischen Personalabbau und verkommene Infrastruktur entstandenen Mängel.
So sinkt die Verlässlichkeit eines ehemals zuverlässigen Verkehrsmittels dahin, stets können neue „Überraschungen" auftreten. Vor jeder Reise gibt es Informationsbedarf bis zur letzten Minute vor der Abfahrt. Als Folge müssen Bahn-Pendler wieder auf das Auto umsteigen, sofern sie überhaupt eine Wahlfreiheit haben. Die von Verkehrsministern in der Vergangenheit oft gepriesene *„Freie Wahl der Verkehrsmittel"*, die den massiven Ausbau des Straßennetzes rechtfertigen sollte, wird auf diese Weise ausgehöhlt und de facto für Pendler aufgehoben.

Exkurs zu arbeitsrechtlichen Aspekten
Arbeitgeber werden sicherlich die durch den Bahnverkehr aufgetretene Verspätungen von Angestellten tolerieren, sofern sie selten vorkommen. Bei Häufung des Zuspätkommens und Verpassen wichtiger Termine fordern sie jedoch Pünktlichkeit ein. Angestellte, die mit dem ÖPNV kommen, müssen vorsorglich Sicherheitspuffer einplanen, um ein pünktliches Erscheinen zu Dienstbeginn sicherstellen zu können. Wenn aber z.B. die Schule oder Kita nicht früher aufmacht, kann auch keine frühere Zug- oder Busverbindung genommen werden.
Schlimmstenfalls kommt es zur Kündigung. Ein Kündigungsschreiben muss nicht grundsätzlich begründet werden. Es können sich verschiedene Gründe vermischen oder dahinter verbergen. Bei einem Gerichtsverfahren muss dann gegebenenfalls geklärt werden, ob ein entschuldigtes oder unentschuldigtes Verhalten vorliegt.
Als Folge sehen sich viele Bahnpendler gezwungen, wieder auf das Auto umzusteigen.

Alle reden vom Wetter. Wir stellen den Betrieb ein.

Der Slogan *„Alle reden vom Wetter. Wir nicht."* gehört seit 1966 zu den bekanntesten Werbekampagnen der Deutschen Bundesbahn und zeigte selbstbewusst die Wetterunabhängigkeit des Verkehrsmittels Bahn gegenüber dem Auto auf. Diese Zeiten sind vorbei. Immer öfter werden bei drohenden Unwetterlagen auf ganzen Strecken regional vorsorglich der Betrieb eingestellt. Genau diese Wetterlagen entstehen jedoch immer früher im Jahr, immer häufiger und heftiger (Negativspirale).

Wo kein Wille, ist kein Weg

Bund und Länder kommen – anders als beim Straßenbau – ihren Verpflichtungen zum vorausschauenden Handeln nicht nach. Die DB AG wiederum handelt erst nach Finanzierungszusagen der staatlichen Organe.

Beispiel: Für die schon seit 1983 geplante nordmainische S-Bahn erfolgte am 30. Juni 2025 der erste Spatenstich. Sie soll Anfang der 2030er Jahre in Betrieb gehen. Fünfzig Jahre sind dann verstrichen, trotz der kontinuierlichen Fahrgaststeigerung. Gegen die Bestrebungen zum Klimaschutz wurde dann zwei Tage später mit dem Bau des Riederwald-Tunnels zwischen den Autobahnen 66 und 661 begonnen und die „Verkehrswende" konterkariert.

[9] Frankfurter Rundschau 14. Juni 2025 „Erneut Ausfälle bei S-Bahnen"

2.3 Der weite Weg zur Straßenbahn-Stadt

Während Fahrgäste bei einer Busfahrt durch seitliche Richtungswechsel beim Spurwechsel oder Einfahrt in eine Haltestelle sich gut festhalten müssen, fahren schienengebundene Fahrzeuge deutlich laufruhiger. Oft führen Schlaglöcher der maroden Fahrbahn oder eine sportliche Fahrweise der Busfahrer:in zu Beeinträchtigungen. Das Lesen von Büchern ist kaum möglich. Nicht wenigen Menschen kann durch das Schaukeln dabei schlecht werden.

Auch Fahrplan und Linienführung sind bei der Tram durch die festen Gleise stabiler. Buslinien werden oft geändert, das Fahrplanangebot wird flexibler angepasst. Für Fahrgäste hat dies zu Folge: Bei Fahrtbeginn ist unbedingt ein Fahrplanstudium über die jeweilige Linie und deren Abfahrtzeiten anzuraten. Erfahrungsgemäß erfolgen von Saison zu Saison mehr Linien- und Fahrplanänderungen als bei der Tram. Ein stabiles und gutes Angebot ist beim Bus eher gefährdet.

Die Straßenbahn bietet dagegen deutlich mehr Komfort. Darüber hinaus ein deutlich größeres Platzangebot an Sitz- und Stehplätzen und Platz für Gepäck. Sie ist ein Symbol für städtisches Leben und Indikator für die Größe einer Stadt. Zur Straßenbahnhaltestelle kann man in der Regel hingehen, ohne auf die Uhr oder den Fahrplan zu schauen. Aufgrund der dichten Zugfolge treten zumindest tagsüber keine langen Wartezeiten ein.

Wer sonntags mal allein oder mit wenigen anderen Fahrgästen in einer Straßenbahn gesessen hat, kennt das erhabene Gefühl, wie ein „Kunde als König" gefahren zu werden und Großstadt-Flair zu genießen. In Darmstadt wird die Tram liebevoll „Ellebembel", in Wien und Graz kurz „Bim" genannt.
Es geht beim Systemvergleich zwischen Straßenbahn und Bus daher keineswegs nur um objektive, statistisch nachweisbare Fakten, sondern auch um das Image. Und um Identifikation mit der Stadt oder des Stadtteils. Wohngegenden mit Straßenbahnanschluss sind begehrt. Aus all den Gründen ist die Straßenbahn seit Jahrzehnten weltweit das beliebteste Verkehrssystem im ÖPNV!

Den Städten mit einem großen Straßenbahnnetz wird daher „automatisch" eine hohe Qualität im öffentlichen Nahverkehr zugesprochen. Deshalb haben wir die Tabelle mit vergleichbaren Straßenbahn-Städten im Heft *Verkehrswende Jetzt! – Teil I, Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept (Seite 70)* aus dem Jahr 2020 aktualisiert. Darin sind Großstädte in Deutschland bis 250.000 Einwohner als Vergleichsstädte zu Mainz aufgeführt.

Leider ist Mainz im Vergleich zu anderen etwa gleichgroßen deutschen Städten auf dem letzten Tabellenplatz geblieben und wird es wohl auch bis auf Weiteres bleiben. Der Abstand zu anderen Städten hat sich teilweise sogar erhöht. Die besten Vergleichsstädte verfügen über ein Netz von rund 50 oder mehr Kilometer Länge. Hier bildet die Straßenbahn wirklich das Rückgrat des Nahverkehrs. Buslinien ergänzen das Liniennetz auf den weniger frequentierten Strecken.
Doch Mainz wird selbst nach Umsetzung der Ausbaupläne zum Innenstadtring auf den letzten Plätzen der Tabelle verbleiben. Diese Strecke wird ohnehin nicht vor 2030 in Betrieb gehen. Bis dahin können andere Städte ihren Vorsprung ausbauen. Übrigens: 1927 erreichte das Straßenbahnnetz mit 38,4 km seine höchste Ausdehnung. Es ist noch ein weiter Weg und viele Jahre werden vergehen, bis diese Größenordnung wieder erreicht wird.

Liste Städte mit Straßenbahnen; Streckenlänge vergleichbar großer dt. Städte

Platz	Stadt	Länge km 2020	Länge km 2023	Zu-wachs	Spur-weite	Einwohner 2023[10]
0	Karlsruhe [11]	77,6	79,9	+2,3	1.435	308.197
1	Magdeburg	66,2	67,2	+1,0	1.435	242.491
2	Kassel[12] (Straba Stadt)	75 (53,0)	75 (53,0)	0	1.435	197.065
3	Halle Saale	k.A.	66,1	0	1.000	227.639
4	Augsburg	45,4	49,8	+4,4	1.000	298.972
5	Erfurt	45,2	45,2	0	1.000	219.549
6	Darmstadt	40,0	43,1	+3,1	1.000	164.832
7	Krefeld	37,7	37,7	0	1.000 1.435	230.393
8	Freiburg	36,7	43,9	+7,2	1.000	236.236
9	Rostock	35,6	35,6	0	1.435	204.948
10	Braunschweig	35,0	35,0	0	1.100	253.527
11	Chemnitz[13]	k.A.	30,5	2,2	1.435	245.250
12	Potsdam	29,9	29,9	0	1.435	184.290
13	Mainz[14]	29,7	29,7	0	1.000	223.871
13a	MZ Ist + Binger Straße	In Bau	30,0			fertig 2026
NN	MZ Ist + Teilprojekt 2 Innenstadt	Geplant	34,5			Bau ab 2028?

[10] Quelle Stand 25.Mai 2025 //de.Wikipedia.org/wiki/Liste der Großstädte in Deutschland

[11] Außerhalb der Wertung wurde auch die ÖPNV-Vorzeigestadt Karlsruhe aufgeführt. Sie ist mit 308.000 Einwohnern größer als die anderen Mainzer Vergleichsstädte. Die Stadtbahn Karlsruhe verknüpft Straßenbahn- und Umlandlinien (S1 bis S11) innerstädtisch auf gemeinsamen Strecken.

[12] Kassel verfügt zusätzlich zur städtischen Straßenbahn (53km) noch über die Überlandstraßenbahn RegioTram, die – analog zu Karlsruhe - von nordhessischen Zugstrecken kommend in der Kasseler Innenstadt das Straßenbahnnetz nutzt und verdichtet (Streckenlänge gesamt 75 km).

[13] Angaben wikipedia „Straßenbahn Chemnitz" mit Eisenbahnstrecken ins Umland. An anderer Stelle wird eine Zahl von 34 km als Streckenlänge angegeben.

[14] Angaben der Mainzer MVG zur Netzlänge und Ausbauplanungen.

3. Aufgabenstellung

3.1 An hehren Absichten fehlt es nicht

Vor dem Hintergrund der Klimakrise hatte sich die Stadt Mainz in 2021 sich per **Stadtratsbeschluss** zum Ziel gesetzt, dass künftig 80% aller Wege der Mainzer mit dem Umweltverbund zurückgelegt werden sollen. Der Stadtratsbeschluss 1663/2021 am 24. November 2021 wurde in der neuen Koalitionsvereinbarung GRÜNE/CDU/SPD in 2024 noch einmal bekräftigt. Das kommunal vorgegebene Leitziel bedeutet, dass Maßnahmen zu treffen sind, damit sich innerhalb der nächsten zehn Jahre der Kfz-Verkehr halbieren soll.

In der **Koalitionsvereinbarung von GRÜNEN/ SPD/ CDU** vom 25. November 2024 hat der Schutz der Fußgänger und die Barrierefreiheit höchste Priorität. Gerade im Bereich der Planung, Bau und Betrieb von Fußwegen hapert es bisher. Gehwege sind meist im Zustand von anno dazumal und entsprechen nicht den heutigen Straßenbaurichtlinien. Obendrein sind sie de facto noch schmaler, weil zugeparkt. Oder sie müssen mit Radfahrer:innen geteilt werden.[15]

Eine systematische Beseitigung der Gehweg-Mängel brächte viele Vorteile für den ÖPNV. Der Weg zur Haltestelle wäre kürzer, schneller und komfortabler. Ein angenehmes Lebensgefühl vom Haus zur Haltestelle zu gehen, erhöht die Akzeptanz den ÖPNV zu nutzen und wäre für den einen oder anderen sicher ein Anreiz, seine bisherige Verkehrsmittelwahl zu überdenken.
Für weitere Wege zur Einstiegs-Haltestelle sollte ein attraktives Radnetz aufgebaut werden, welches angebotsorientiert ausreichende Abstellanlagen an Haltestellen und Stationen vorsieht. Die Gesamt-Reisezeit der Fahrt kann auch mit einer stärkeren Bike und Ride-Nutzung (B+R) verkürzt werden.

In der Fortschreibung **„Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Mainz"**[16] 2022 kommt im „Handlungsfeld C Verkehr" dem Ausbau des ÖPNV eine besondere Rolle zu. Die Wirkungen werden als in ihrer Bedeutung für den Klimaschutz als „hoch+" eingestuft. Der Masterplan wurde als Rahmenplan vom Stadtrat beschlossen und ist bei Planungen zu beachten.

In dem dazugehörigen Bericht **Fortschreibung 2022/ Maßnahmen** wird als Baustein 1 ein kontinuierlicher Infrastrukturausbau, Angebotsverbesserung und Dekarbonisierung des ÖPNV dargestellt. Neben der Erweiterung und Ertüchtigung des Straßenbahnschienennetzes wird auch die Ausweitung eines leistungsfähigen Angebots (Taktung) genannt. Es werden Vorschläge zur Verbesserung und Dekarbonisierung der Busflotte, der Verbesserung der Stadt/Umland-Verkehre und der Preisgestaltung und Finanzierung gemacht. Als weitere Bausteine werden Preisgestaltung und Finanzierung, Bürgerbeteiligung und Schaffung von Kompromissen, der Personalstrategie und der Barrierefreiheit genannt. Differenziert wird nach den Zielzeiträumen bis 2025, bis 2030 sowie bis 2035.

---

[15] Bisher gibt es in Mainz noch keine Ansätze zur Planung eines Fußnetzes und auch ein Bauprogramm für durchgängig hochwertige Fußverbindungen ist nicht bekannt. Der große Investitionsrückstand wird daher vorerst bleiben.

[16] Landeshauptstadt Mainz, „Masterplan 100% Klimaschutz der Landeshauptstadt Mainz", Hannover, August 2022; Auftragnehmer 4K Kommunikation für Klimaschutz und Leipziger Institut für Energie GmbH. Sowie *„Fortschreibung 2022/ Maßnahmen",* vgl. Seiten 99 bis 103.

Demnach soll die Straßenbahn bis 2030 einen (Fahrgast-)Anteil von 50% am ÖPNV einnehmen, die Busflotte zu 60% dekarbonisiert sein und der Straßenbahnbetrieb mit 100% erneuerbarem Strom betrieben werden.
Den vorgeschlagenen ÖPNV-Maßnahmen wird insgesamt eine hohe Priorität zugesprochen („mit großem Hebel").

Der letzte Gesamtverkehrsplan liegt Jahrzehnte zurück. Geplant ist deshalb die Erstellung eines **Verkehrsentwicklungsplanes vom Typ „SUMP"**. Der englische Begriff SUMP bedeutet „Sustainable Urban Mobility Plan", also ein sogenannter nachhaltiger städtischer Mobilitätsplan. In Deutschland wird üblicherweise der Begriff Verkehrsentwicklungsplan (VEP) verwendet. Bei einem VEP/SUMP handelt sich um einen strategischen Plan, der auch einen umsetzungsorientierten Maßnahmenplan umfasst. Ziel ist die Bereitstellung qualitativ hochwertiger und nachhaltiger Mobilitätsangebote auf Grundlage von entwickelten Leitlinien der EU[17].

3.2 Mainzer Mobilität: Stand der Planung

Als Tochterunternehmen der Stadt handeln die Stadtwerke mit ihren verschiedenen Tätigkeitsfeldern im Kern eigenwirtschaftlich bzw. gewinnorientiert.[18] Das Fahrplanangebot sowie Planungsvorhaben zum Straßenbahn- und Haltestellenausbau werden in der Regel von den Verkehrsunternehmen (MVG und DB AG) in Abstimmung mit der Stadt Mainz erstellt.
Auch wenn die Stadt Mainz Aufgabenträger für den öffentlichen Nahverkehr ist und die Angebotsqualität auf Grundlage von Nahverkehrsplänen und „Bestellungen" insgesamt vorgibt bzw. aktiv vorgeben sollte, liegt die konkrete Planungshoheit zum großen Teil auf Seiten der Verkehrsunternehmen. Obwohl die Geschäftsform ein enges Korsett vorgibt, sind sie der Motor für die weitere Entwicklung.

Deshalb hatte sich MainzZero im März dieses Jahres mit Vertretern der Mainzer Mobilität zu einem Informationsgespräch getroffen. Hier und bei anderen öffentlichen Aussagen wurden zur Zukunft der Mainzer Stadtverkehre folgende Kernaussagen gemacht[19]:

- Zukünftige Fahrgastzuwächse sollen durch längere Fahrzeuge aufgefangen werden (im Rahmen Ersatzbeschaffung, Neuanschaffung)
- Das Zwei-Liniensystem im 15" Min. Takt mit der daraus resultierenden Wagenfolge von 7,5 Minuten soll auch bei dem Tram-Netzausbau prinzipiell bleiben.
- Zur Bedienung der Neubaustrecken werden die vorhandenen Linien aus Finthen und Lerchenberg genutzt.

Aussagen zu den möglichen Folgen für das Busliniennetz und -angebot, Angaben zum heutigen und künftigen Verkehrsaufkommen auf den Korridoren, sowie Angaben zu Ein- und Aussteigern an Haltestellen wurden nicht mitgeteilt. Die Vertreter der Verkehrsbetriebe wiesen zudem darauf hin, dass es sich bei dem vorgestellten Netzentwurf um Überlegungen handelt, die keineswegs festgeschrieben sind. Gleichwohl lässt sich aus den Aussagen die Richtung erkennen, in die die Entwicklung gehen soll bzw. könnte.

[17] Vgl. Bundesministerium für Verkehr: https://www.bmv.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderprogramm-sump.html
[18] Aufgrund der Eigentumsverhältnisse obliegt die Gesamtverantwortung für Ausrichtung und Finanzierung bei der Stadt Mainz.
[19] Am Montag, den 24. März 2025 fand ein Austausch zwischen Vertretern der MVG und MainzZero statt, in dem die Ausbauplanungen zum Tramnetz erörtert wurden.

Um den Planungsprozess in der Vorphase der Projektplanung einer Straßenbahn-Neubaustrecke voranzubringen, müssen den Zuwendungsgebern Bund und Land demnächst konkrete Planfälle mit Angaben zur Linienbildung und Fahrplanangebot vorgelegt werden, die Aussicht auf Erfolg haben. Anderenfalls ist keine Bewertung des Nutzens möglich, besteht keine Aussicht auf Fördergelder. Insofern ist der jetzige Stand der Überlegungen von großer Bedeutung für die zukünftige Ausrichtung.
Trotz der Einschränkung, die durch das Fehlen der Dateninformationen fehlen und die Transparenz für eine öffentliche Debatte über das Liniennetz vermissen lassen, lässt sich eine erste Einschätzung zur Bewertung der Planvorhaben geben.

Mit längeren Fahrzeugen Zukunft gesichert?

Mit dem größeren Steh- und Sitzplatzangebot der neuen, längeren Fahrzeuge geht eine gewisse Komfortverbesserung für Fahrgäste einher. Multifunktionsräume bieten mehr Qualität, sich barrierefrei zu bewegen. In den Hauptverkehrszeiten lassen sich mehr Menschen transportieren, ohne mehr Fahrpersonal und Fahrzeuge einsetzen zu müssen. Ein steigendes Fahrgastaufkommen kann so bis zu einem bestimmten Grad aufgefangen werden. Durch die größeren Fahrzeuge im Liniennetz hält sich die Erhöhung der Betriebsleistungen und -ausgaben in Grenzen.
Inzwischen hat die MVG bei einem Investitionsvolumen von 100 Millionen € 22 Skoda-Straßenbahnen bestellt, die mit 43,5 Metern länger als die bisher eingesetzten Fahrzeuge von Stadler sind und somit bis zu 258 Personen aufnehmen können (statt 177 bei den vorhanden Stadler Fahrzeugen).[20]
Als nachteilige Folgekosten der Auslieferung der Fahrzeuge, die bis 2030 abgeschlossen werden soll, ist der notwendige flächenhafte Ausbau der Straßenbahn- und Kombi-Haltestellen im gesamten Betriebsnetz zu sehen. Kurze Bahnsteige, wie sie selbst am Vorplatz des Hauptbahnhofes vorzufinden sind, müssen verlängert werden.[21] Aufgrund der hohen Bestellzahl ist davon auszugehen, dass die neuen Fahrzeuge im gesamten Tram-Netz eingesetzt werden sollen. Angesichts der Vielzahl der Haltestellen ist es eine große Herausforderung, die Bauvorhaben zeitnah vor Auslieferung fertigstellen zu können. Falls in einzelnen Fällen das Baurecht zu erlangen ist, wird der Zeitdruck größer.

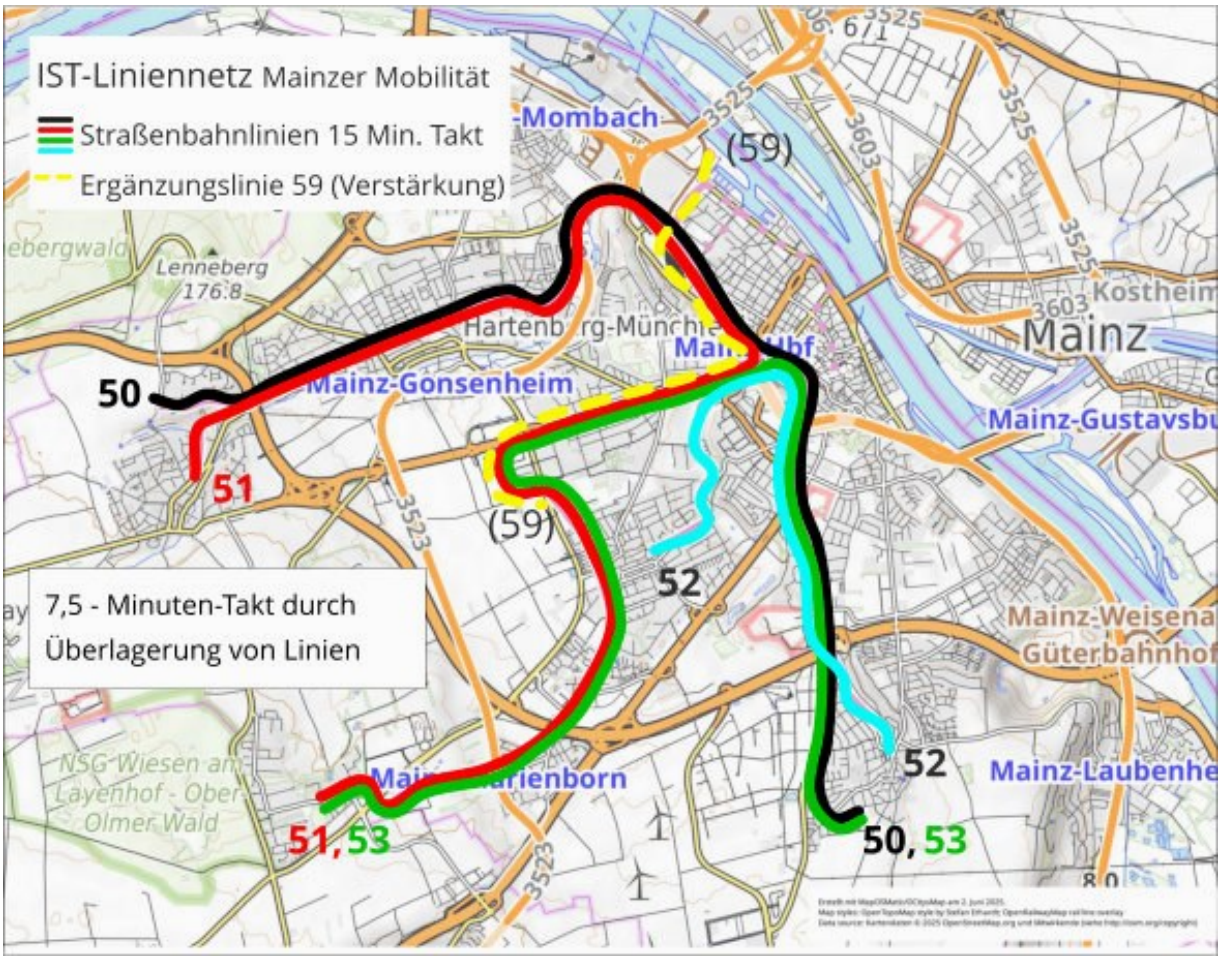
In der Regel ist der Ausbau von Haltestellen im Bestand nicht nur bei Mittellage aufwändig. Wie groß das Investitionsvolumen der Haltestellenmaßnahmen ist, lässt sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht absehen. Viele der heutigen Wartebereiche sind schmal, zu kurz und haben nur einen Zugang. Meist lässt der Straßen-Querschnitt keine bloße Verlängerung des Wartebereiches zu, sodass der Umbau Aufweitungen und Verschiebungen der Fahrbahn und Gehwege nach sich zieht. Noch höher sind die Folgekosten, wenn darüber hinaus Gleistrassen, Fahrbahnen, Bahnsteigbreite und der gesamte Straßenraumquerschnitt einschließlich Spuren an Kreuzungen angepasst werden müssen.

Angesichts der bestehenden Mängel ist allerdings für Fahrgäste vorteilhaft, dass bei jeder Umbaumaßnahme planerisch geprüft werden muss, ob und wie eine Anhebung der Standards nach dem heutigen Stand der Technik machbar ist. Positiv wäre auch, wenn die Möglichkeit zur Einrichtung beidseitiger Fußgängerüberwege genutzt werden könnte und der Weg zur Haltestelle so verkürzt werden kann.

---

[20] Allgemeine Zeitung Mainz vom 21. Mai 2025: „Riesenauftrag: Stadt bestellt 22 Skoda-Straßenbahnen“ und 02.07.: „Neue Bahnen: Vertrag steht“

[21] Am Hauptbahnhof-Vorplatz ist ein kompletter Umbau notwendig. Der bisherige Tram-Bahnsteig ist zu kurz und müsste durch einen zweiten, längeren Bahnsteig ergänzt werden. Auch der Standort Hauptbahnhof West bedarf einer Kapazitätserweiterung.



Mit der Beschaffung können sieben DUEWAG/ Siemens Züge vom Typ M8C und M8S aus den Jahren 1975 und 1984 ersetzt werden.
Des Weiteren können dann 16 Adtranz Niederflur-Fahrzeuge GT6M-ZR aus dem Jahr 1996 ausgemustert werden.

Es handelt sich um eine Ersatzbestellung bereits abgeschriebener Altfahrzeuge und nicht um Investitionen, die auf eine Ausweitung des Streckennetzes abzielen.
Bis zur ersten Auslieferung im Jahr 2028 vergehen noch einige Jahre. Hinzu kommt die Einführungsphase, in denen kleinere und größere Mängel behoben werden müssen. Die Phase der sogenannten „Kinderkrankheiten" hat z.B. in Bonn beim gleichen Hersteller 1 Jahr gedauert.
In Darmstadt und Frankfurt gab es mit neuen Fahrzeugen von anderen Herstellern erhebliche Probleme mit Türen, Vibrationen und unzulässiger Lärmbelastung. Frankfurt ordnete sogar eine Rücklieferung aller bisher gelieferten Fahrzeuge an.

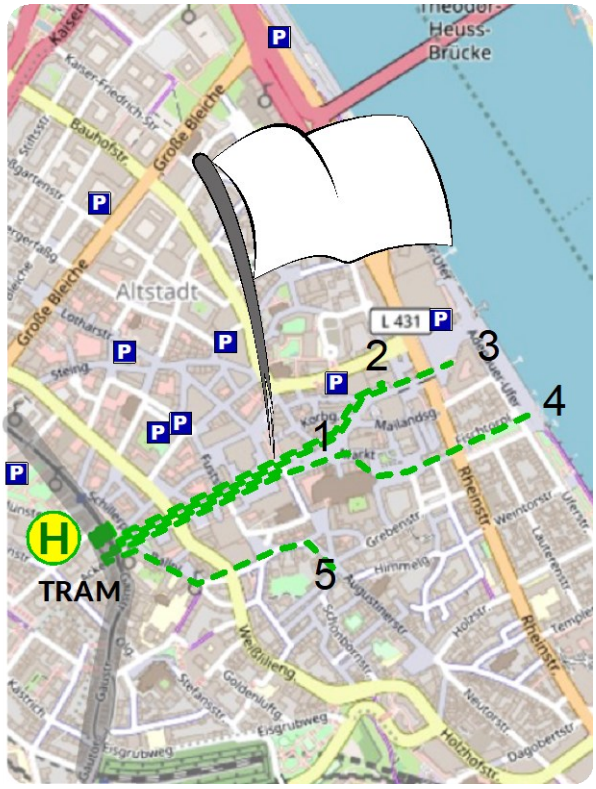
Es werden also noch einige Jahre vergehen bis die neuen Fahrzeuge vollständig ausgeliefert und betriebstauglich sind. Erst dann können die 50 Jahren alten Trams weiterverkauft oder in den Ruhestand geschickt werden.

„M wie Zukunft" mit Schwächen

Durch das Anbieten der neuen Strecken, die von der MVG im Rahmen des „Teilprojekts 2 Innenstadt" vorgesehen sind, werden künftig zentrale Haltestellen wie Höfchen und Schusterstraße mit der Straßenbahn umsteigefrei bedient. Sie gehören zu den aufkommensstärksten Haltestellen im Stadtgebiet. Das Tramnetz wird größer und flexibler. Die Wiederherstellung einer Trasse auf der Rheinallee und im Cityring macht Straßenbahnlinien störungssicherer. Bei Bedarf kann eine Linie auf die zweite Innenstadtstrecke umgeleitet werden, ohne mit Bussen einen Schienenersatzverkehr einzurichten. So weit so gut…

Wie wichtig zentrale Verbindungen zur Innenstadt für die Reisezeiten sind, zeigt die nachfolgende Tabelle, in der die heutigen Fußwege dargestellt werden, die künftig entfallen oder wesentlich verkürzt werden.

IST-Situation: Tram in Randlage



Planfall: lange Fußwege entfallen

Fußwege von der Haltestelle Schillerplatz zu stark frequentierten Zielorten:

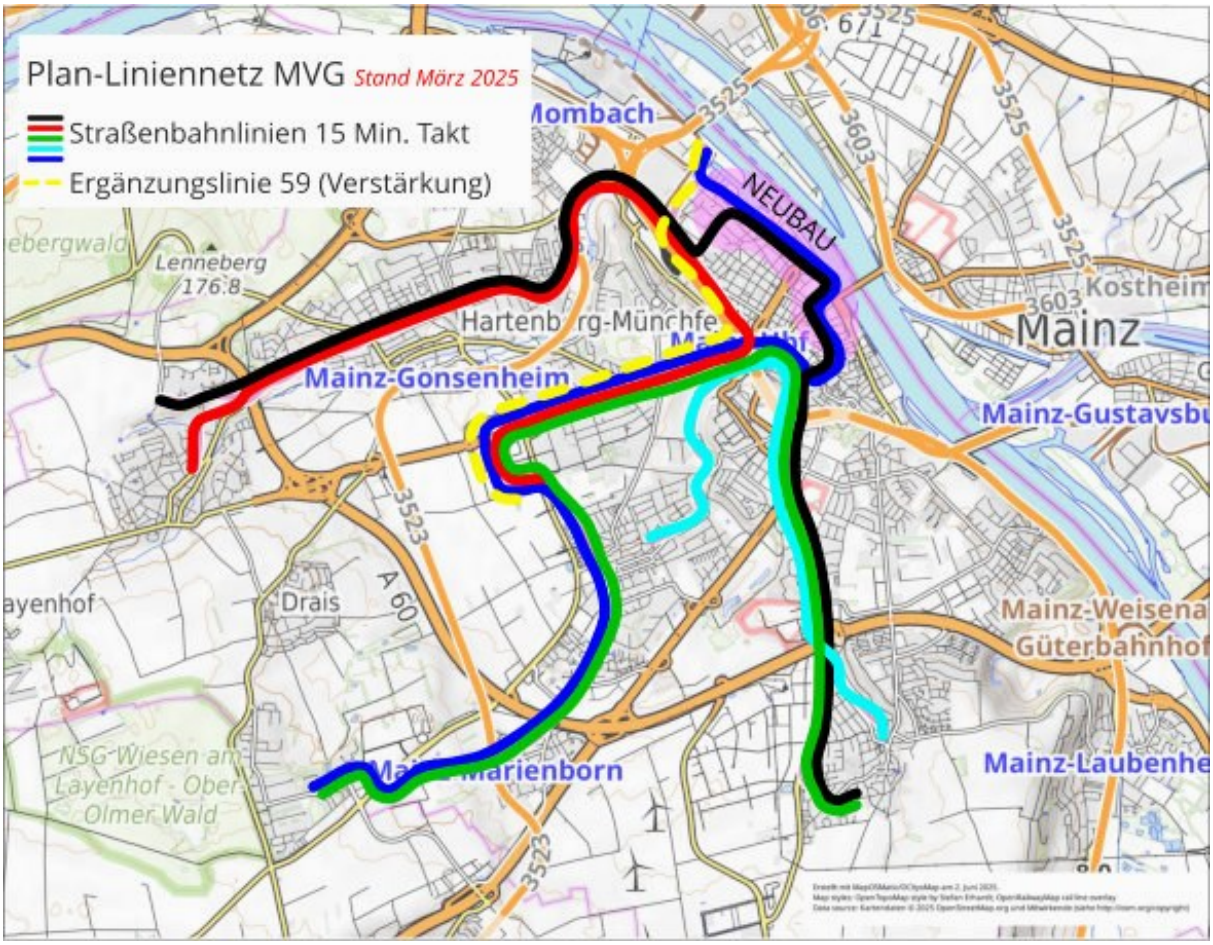
1 Höfchen/Dom	6 Min.
2 Am Brand	10 Min.
3 Rathaus/ Hilton	12 Min.
4 Rheinufer	14 Min.
5 Kirschgarten	8 Min.

Mit Neubau einer Straßenbahn in Schusterstraße und Ludwigstraße verkürzen sich die Reisezeiten erheblich. Hin- und zurück sogar doppelt.

Zudem wird der Einkauf mit Gepäck durch die kürzeren Wege zur Haltestelle bequemer. Eine positive Wirkung auf das Kaufverhalten ist zu erwarten.
Ziel: Konkurrenzfähig zu Parkhäusern werden

Die derzeitigen Überlegungen weisen jedoch Schwachpunkte auf, wenn keine zusätzliche neue Linie eingerichtet wird, sondern von den zwei vorhandenen Linien der Achse eine Linie nur umgeleitet wird. So wird auf der aufkommensstarken Achse Finthen/ Gonsenheim die bessere Erreichbarkeit der City durch gravierende Nachteile auf anderen bedeutsamen Verbindungen wieder aufgewogen.

1. Finthen/ Gonsenheim – Hauptbahnhof: 15-Minuten statt 7,5 Minuten-Takt
2. Finthen/ Gonsenheim – Münsterplatz: Wegfall der Direktverbindung
3. Mögliche Einschnitte auf Buslinien im Einzugsbereich der Hindenburgstraße und der Verbindung zwischen Mombach und der Innenstadt, um Doppelbedienung Bus/Bahn am Goetheplatz zu vermeiden. Senkt die Betriebskosten und erhöht den Nutzenindikator bei der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU).
4. Fahrzeitverlängerungen von Finthen/Gonsenheim nach Hechtsheim.



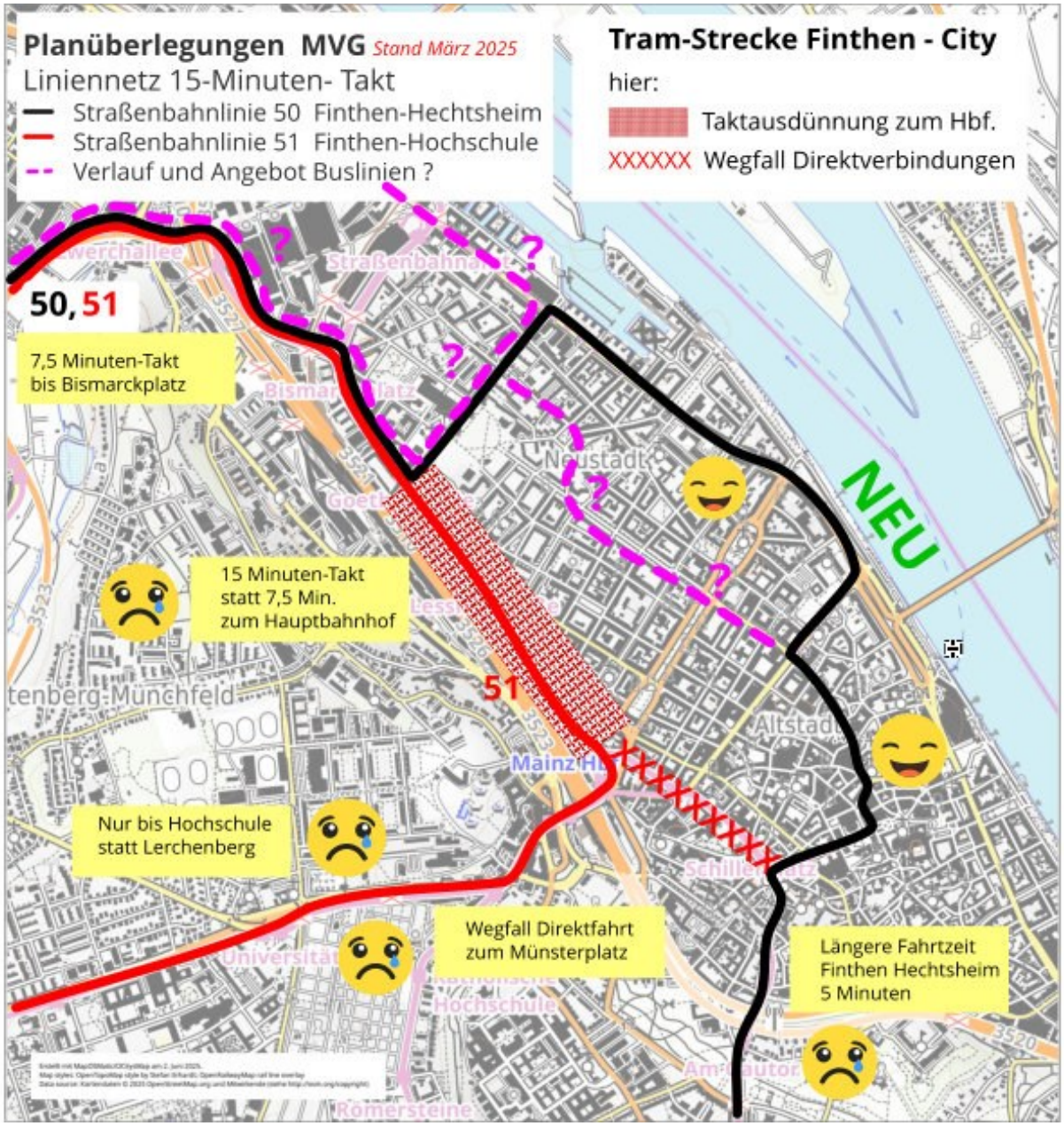
Die Umleitung einer der beiden Finther Linien auf die Neubaustrecke geht einher mit dem Verlust der sehr stark nachgefragten Verbindung zum Umsteigeknoten Hauptbahnhof mit dem Übergang zum Regionalverkehr RheinMain. Die Haltestellen Münster- und Schillerplatz[22] werden von der zweiten Linie nicht mehr direkt angefahren.

Fahrgäste, die am Hauptbahnhof ankommen und Richtung Gonsenheim/ Finthen weiterfahren, müssen künftig bei jeder Fahrt im Fahrplan nachschauen, wie sie schnellstmöglich ihr Ziel erreichen können. Als Nächstes kommt mal eine Tram, mal verschiedene Buslinien (z.B. Linien 6, 62). Der Umstieg von der Bahn zum Stadtverkehr führt dann auch noch zu unterschiedlichen Einstiegs-Wartebereichen, die räumlich 400m weit auseinander liegen. Dies erschwert die Orientierung. Bei plötzlichen Zugverspätungen hilft auch kein Handy mehr, der Fahrgast wird vielleicht zur falschen Haltestelle gelotst.

Die Fahrzeit von Finthen/ Gonsenheim über die City hinaus zur Oberstadt und nach Hechtsheim verlängert sich durch die neue Tram-Linie um ca. 5 Minuten, was die Nutzung als Durchmesserlinie eher unattraktiv macht. Statt Reisezeitgewinnen kommt es zu Reisezeitverlusten.[23]

[22] Theoretisch kann die Neubaustrecke am Schillerplatz auch eine Tram-Haltestelle erhalten, z.B. in Fortsetzung der Ludwigstraße oder in der Gaustraße. Praktisch hätte sie aber mit der bestehenden Bus- und Straßenbahn- „Haltestelle Schillerplatz" wenig zu tun, weil diese dann zu weit auseinander liegt. Es ist daher sinnvoll zu prüfen, ob eine Tramhaltestelle direkt vor dem im Bau befindlichen Einkaufsmagnet „LU" eingerichtet werden kann.

[23] Nur nebenbei sei erwähnt: Die derzeitigen Liniennetzüberlegungen sehen auch eine Kürzung der Mainzelbahn vor. Die Linie 51 Poststraße – Lerchenberg soll künftig an der Hochschule enden.



Fazit: Mit der Umsetzung des geplanten Tram-Ausbaus Innenstadtring treten auf wichtigen Verbindungen Verbesserungen ein. Sie gehen jedoch einher mit neuen Umsteigezwängen und Reisezeitverlusten auf anderen Routen bzw. Wegen.

3.3 Fehlende Entschlossenheit bei der Umsetzung

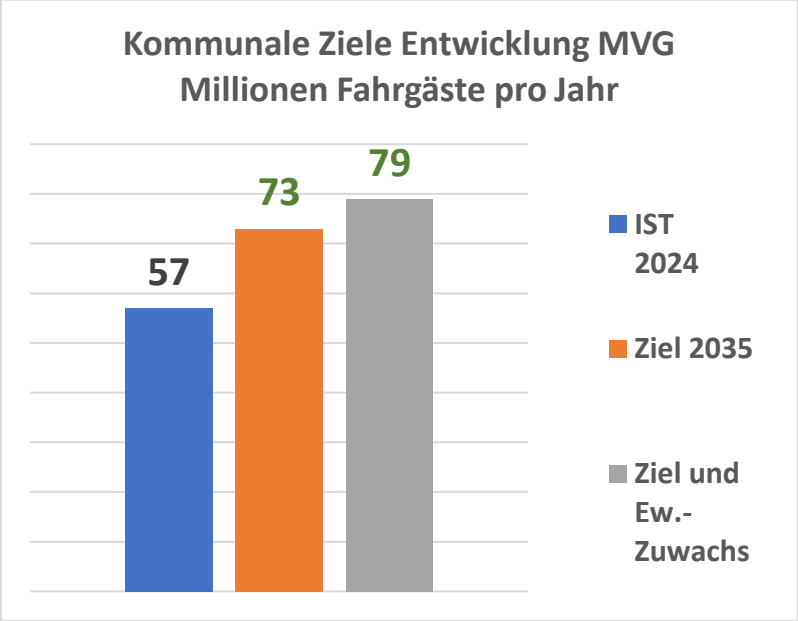
Seit dem Beschluss der Stadtverordneten, die Verkehrsanteile des „Umweltverbundes" auf 80% anzuheben, sind bereits dreieinhalb Jahre vergangen, ohne dass ein qualitativ spürbarer und nachhaltiger Fahrgastanstieg zu verzeichnen ist. Die angestrebte Halbierung des Kfz-Verkehrs kann nur durch konsequente Maßnahmen erreicht werden. Der ÖPNV ist dabei ein wichtiger Baustein. Die Fahrgastzahlen der Mainzer Mobilität haben sich zwar nach den Coronajahren erholt, blieben jedoch weitgehend auf dem Niveau der Vor-Corona-Jahre.

Zwischen den bisherigen Zielsetzungen und Ankündigungen klafft eine große Lücke zum Handeln. Seit 2020 sind wieder einige Jahre verstrichen, ohne dass sichtbare Zeichen zur Umsetzung der Verkehrswende erkennbar werden. Nunmehr verbleiben noch gut 10 Jahre, um das Klimaschutzziel im Bereich Verkehr zu erreichen.

Um die Verkehrswende erfolgreich einleiten und umsetzen zu können, bedarf es qualitativ und quantitativ größerer Sprünge. Dabei ist neben der angestrebten Verkehrsverlagerung ein Bevölkerungswachstum einzuberechnen und die Zielwerte entsprechend anzupassen. Aus den nachfolgenden überschlägigen Anschauungen werden Handlungsbedarf und Dimensionen erkennbar, die zur Zielerreichung und Klimaanpassung dringend nötig sind. Sie bedürfen einer präzisen Neuberechnung im Sinne eines Erfolgscontrollings. Aus der Tabelle geht hervor, dass bei einem Bevölkerungswachstum auf 235.000 Einwohner weitere 42.000 Kfz-Wege zu substituieren sind. Letztere bedürfen einer konkreteren Neuberechnung im Sinne eines Erfolgscontrolling. MainzZero setzt sich für ein kontinuierliches Monitoring ein.

Wege der Mainzer Gesamt	Ist Anzahl 2023	Ziel Anzahl 2035	Kommunales Ziel 2035 Modal-Split	Ziel Zu-/ Abnahme der Wege	Wege bei Einwohnerzuwachs auf 235.000
MIV (1)	247.200	139.100	**20 %**	**-108.000**	150.400
ÖPNV	132.600	173.875	**25 %**	41.000	188.000
Fahrrad	180.200	208.650	**30 %**	28.000	225.600
zu Fuß	135.500	173.875	**25 %**	39.000	188.000
SUMME	**695.500**	695.500	**100 %**	**0**	**752.000**

(1) Motorisierter Individualverkehr (Auto + Motorrad)



Im Prinzip müssten die Fahrgastzahlen der Mainzer Mobilität von heute 57 Millionen bis 2035 auf eine Größenordnung um 73 bis 75 Mio., bei einem als wahrscheinlich anzunehmenden Einwohnerwachstum sogar auf 75 bis 80 Mio. pro Jahr steigen. Dies gilt unter der Voraussetzung, dass die anderen ÖPNV-Verkehrsunternehmen im gleichen Niveau mitwachsen. Bleibt der Anstieg bei Bahn- oder Regionalbusverkehr aus, müsste die MVG dies kompensieren, um die kommunalen Ziele zum Erfolg zu bringen.

4. Fünf Kernforderungen für Mainz und Region

Die Maßnahmen zur Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Nahverkehrs sind ein wichtiger Baustein der Verkehrswende. Aufbauend auf die im ersten Kapitel beschriebene Analyse der Situation sowie dem daraus abzuleitenden Handlungsbedarf, stellt MainzZero fünf Kernforderungen auf, um diese Ziele zu erreichen:

1. **Straßenbahnausbau mit Taktverdichtung in einem Schritt**
   Erst die Erweiterung auf ein 3-Liniensystem bringt einen durchschlagenden Erfolg für den geplanten Tramausbau „Innenstadtring";
2. **ÖPNV im Berufsverkehr konkurrenzfähig zum Auto machen**
   Expressbuslinien, schnellen Tram-Kursen sowie der Kombination von P+R mit Parkraumbewirtschaftung machen den ÖPNV konkurrenzfähiger;
3. **Barrierefreier Ausbau**
   „Vollständig Barrierefrei" ist mehr als „weitgehend barrierefrei";
4. **Schneller unterwegs in RheinMain**
   Mehr Gleise, regionale Sprinterzüge und Taktverdichtung sind der Schlüssel zum Erfolg;
5. **Kleine Maßnahmen, große Wirkung**
   Faire Preisgestaltung, echter Rufbus und mit Rheinfähre zu neuen Ufern.

Zur Beseitigung des – im Vergleich zu Straßenbau und Unterhalt - enormen Investitionsrückstandes sowie der Mittel zur Erhöhung der Betriebsleistungen müssen Bund, Länder und Kommune die bisherigen Finanzmittel und -strukturen anpassen und frühzeitig eine dauerhafte Finanzierung sicherstellen.

4.1 Straßenbahnausbau mit Taktverdichtung in einem Schritt

Noch immer sind wichtige Zielorte in Mainz nicht mit der Straßenbahn erschlossen. Der Anschluss der am meisten frequentierten Haltestelle Höfchen in zentraler City-Lage, die Haltestelle Schusterstraße und die Achse Universitätsklinik/ Marienhaus Klinik/ Biontech-Sitz ist daher ohne Zweifel von höchster Priorität. Planung, Baurecht, Finanzierungssicherstellung und Umsetzung befinden sich jedoch selbst für den sog. „Innenstadtring" immer noch in einem Frühstadium der Planung.

Von einer zielgerichteten Liniennetzplanung hängt viel ab. Aus Kapitel *1.1 „ÖPNV: Wo steht Mainz im Stadtverkehr*?" geht hervor, dass die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs mit der Entfernung wächst. Bei kurzen Wegen unter 3km werden andere Verkehrsarten aus den bereits beschriebenen Gründen bevorzugt (Zugangswege zur Haltestelle, Wartezeit, Fahrpreise u.a. als Hinderungsgründe).

Erfolgreich ist eine Strategie, die vor allem die Attraktivität in den außenliegenden Stadtteilen erhöht:

1. kürzere Reisezeiten
2. mehr direkte Ziele erreichbar machen
3. mehr Platz und Komfort, barrierefrei werden
4. kundenspezifischer, fairer Fahrpreis
5. bessere Erreichbarkeit der Haltestellen
6. gute Anschlüsse zur Feinverteilung oder Weiterfahrt.

Drei-Linien-System auf allen drei Hauptästen

Um einen Qualitätssprung auf das beschriebene Niveau zu erreichen, ist eine Ausweitung der Betriebsleistungen durch neue Linien unabdingbar. Vorgeschlagen wird, auf den drei tragenden Straßenbahnästen Finthen, Lerchenberg und Hechtsheim jeweils eine neue Linie zusätzlich anzubieten, die sich fahrplanmäßig in den bestehenden Grundtakt von 15-Minuten je Linie einfügen. Die daraus entstehende Verdichtung der Wagenfolge bewirken qualitative Verbesserungen bei den ersten drei der o.g. Kriterien.

Mit drei Linien je Strecke erhöht sich die Wagenfolge auf 5 Minuten auf den am stärksten frequentierten ÖPNV-Achsen und damit auf allen wichtigen Verbindungen. Die höhere Laufruhe der Straßenbahnfahrzeuge und das größere Angebot an Sitzplätzen und Abstellflächen sind auf Fahrten mit längeren Reisezeiten besonders wichtig. Wer im Bus nur zwei oder drei Stationen fährt, wird eher einen Stehplatz in Kauf nehmen, als bei einer längeren Fahrt.

Deshalb sind die Chancen neue Fahrgäste zu gewinnen auf den langen Strecken größer als z.B. auf kurzen Verbindungen im Umkreis der City. Wie in Kapitel 1.1 ausgeführt, liegen die Verkehrsanteile des ÖPNV auf kurzen Fahrten unter drei Kilometer zwischen 1% und rund 10% auf geringem Niveau. Selbst eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen auf diesen Strecken wäre für das Gesamtverkehrsaufkommen der Stadt Mainz und zur Klimavorsorge irrelevant. Die Verkehrsanteile des ÖPNV wachsen bei den außenliegenden Stadtteilen wie Gonsenheim, Finthen oder Hechtsheim auf 28% an. Deshalb sollte das Konzept primär bei weiteren Fahrtlängen im Stadtgebiet ansetzen.

Der Hauptnutzen der Liniennetz-Konzeption mit drei Linien liegt daher darin, für alle am Straßenbahnnetz liegenden Außenstadtteile qualitativ spürbare Verbesserungen zu erreichen. Dies geschieht durch die direkte Führung in das Herz der Stadt, ohne dabei Nachteile auf anderen Verbindungen in Kauf nehmen zu müssen.

Um mehr Direktverbindungen in das Zentrum der Innenstadt zu schaffen, ohne das Angebot für die ebenso stark nachgefragten Direktverbindungen zum Hauptbahnhof und die Region zu verschlechtern, bedarf es jedoch der Änderung der Planungskonzeption der Mainzer Mobilität. Diese sieht vor, die Linie 50 wie heute bis zum Bismarckplatz zu führen. Im weiteren Verlauf soll sie künftig über die Goethestraße und Rheinallee sowie Große Bleiche bis zur Bauhofstraße fahren.

Damit jedoch die Finther Strecke die Direktfahrt zum Münsterplatz und die dichte Taktfolge von 7,5 Minuten zum Hauptbahnhof behalten kann, ist eine Änderung in der Trassenführung notwendig.

Weitere Vorteile des Drei-Linien-Systems:

- die Wartezeit an den Haltestellen verringert sich.
- drei Linien schaffen eine höheres Platzangebot als zwei. Es stehen mehr Kapazitäten im Berufsverkehr zu Verfügung.
- mehr Komfort durch mehr Sitzplätze und Abstellflächen
- Taktverdichtung für Fahrten zum Hauptbahnhof auf 5 statt 7,5 Minuten

Vorgeschlagen wird folgendes Liniennetz[24]:

Bez. Nr.	Linie mit 50er Nr.	Gesamte Strecke	Streckenverlegungen gegenüber heutigen Routen
T1	50	Finthen Römerquelle-Gonsenheim – Hauptbahnhof – Münsterplatz – Hechtsheim Bürgerhaus	Wie bisher Linie 50
T2	51	Finthen Poststraße – Gonsenheim -Hauptbahnhof – Uni – Lerchenberg Hindemithstraße	Wie bisher Linie 51
T3	52NEU	Finthen Poststraße Gonsenheim – Hauptbahnhof – Münsterplatz – Höfchen – Gaustraße - Am Fichteplatz	Neue Linie; Neubaustrecke/ neue Haltestellen: Münsterplatz – Neubrunnenplatz – Bauhofstr. – Schusterstr. – LU - Gaustraße
T4	53	Lerchenberg Hindemithstraße – Uni – Hbf. West – Münsterplatz – Schillerplatz - Hechtsheim Bürgerhaus	Wie bisher Linie 53
T5	54NEU	Bretzenheim Bahnstraße – Hbf West – Münsterplatz – Höfchen – Kaisertor - Zollhafen/Inge-Reitz-Straße	neue Haltestellen: Münsterplatz –Höfchen - Bauhofstr. – Kaisertor - Zollhafen/Inge-Reitz-Straße
T6	55NEU	Lerchenberg Hindemithstraße – Uni - Hbf. West – Münsterplatz – Schillerplatz – Höfchen -Kaisertor – Zollhafen/Inge-Reitz-Straße	Neubaustrecke/ neue Haltestellen: LU - Höfchen – Schusterstr. – Bauhofstr. – Kaisertor – Stadtwerke – Mainstr. Zollhafen/Inge-Reitz-Straße
T7	56NEU	Hechtsheim Am Schinnergraben – Höfchen – Schuster Str. – Münsterplatz – Schillerplatz zurück; Ringführung in der City	Neubaustrecke/ Neue Haltestellen: Höfchen - Schusterstr. - Bauhofstr. – Neubrunnenplatz - Münster- und Schillerplatz
T8	frei	…für spätere Netzerweiterung	
T9	frei	…für spätere Netzerweiterung	
T10	frei	…für spätere Netzerweiterung	

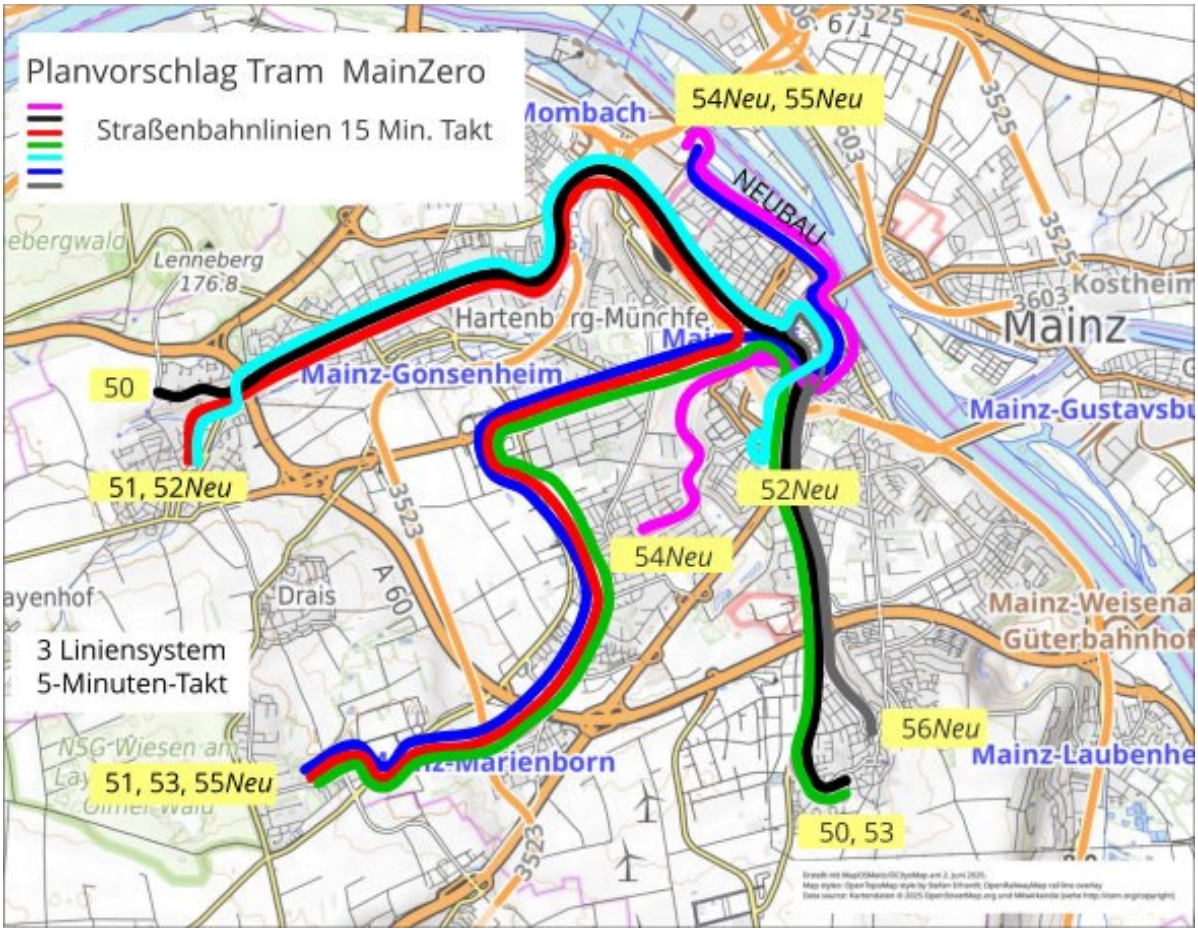
Das Drei-Linienkonzept sieht neben der Beibehaltung von drei Linien vier weitere Linien mit neuer oder geänderter Führung vor. Alternativ kann bei Verzicht auf die Linie 56Neu die Bedienung mit 3 Linien aufrecht erhalten bleiben, wenn die Linie 52Neu bis Hechtsheim Am Schinnergraben verlängert wird.

[24] Die betriebswirtschaftlich optimale Linienbildung setzt Kenntnisse über die gewerkschaftlich vereinbarten Pausenzeiten und Regelungen voraus, die hier nicht vorlagen. Unabdingbar ist, dass alle drei Hauptäste einen Anschluss zum Hbf. und Höfchen erhalten sollen. Möglich wäre auch, die Linie 56 statt im Innenstadtring zum Zollhafen fahren zu lassen.

„Kleiner Innenstadtring" bringt mehr!

Die von uns vorgeschlagene Liniennetzbildung umfasst neben dem Drei-Linien-System eine Alternative in der Trassenführung. Empfohlen wird der Bau einer Trasse Münsterplatz - Bauhofstraße in der Großen Bleiche. Dieser „Kleine Innenstadtring" erhöht die Taktfolge zum Hauptbahnhof von 7,5 auf 5 Minuten. Sie erschließt auch die zentral gelegene Haltestelle Neubrunnenplatz/ Römerpassage und schafft neue Direktverbindungen für alle drei Straßenbahnäste.

Planvorschlag MainzZero (Gesamtnetz)

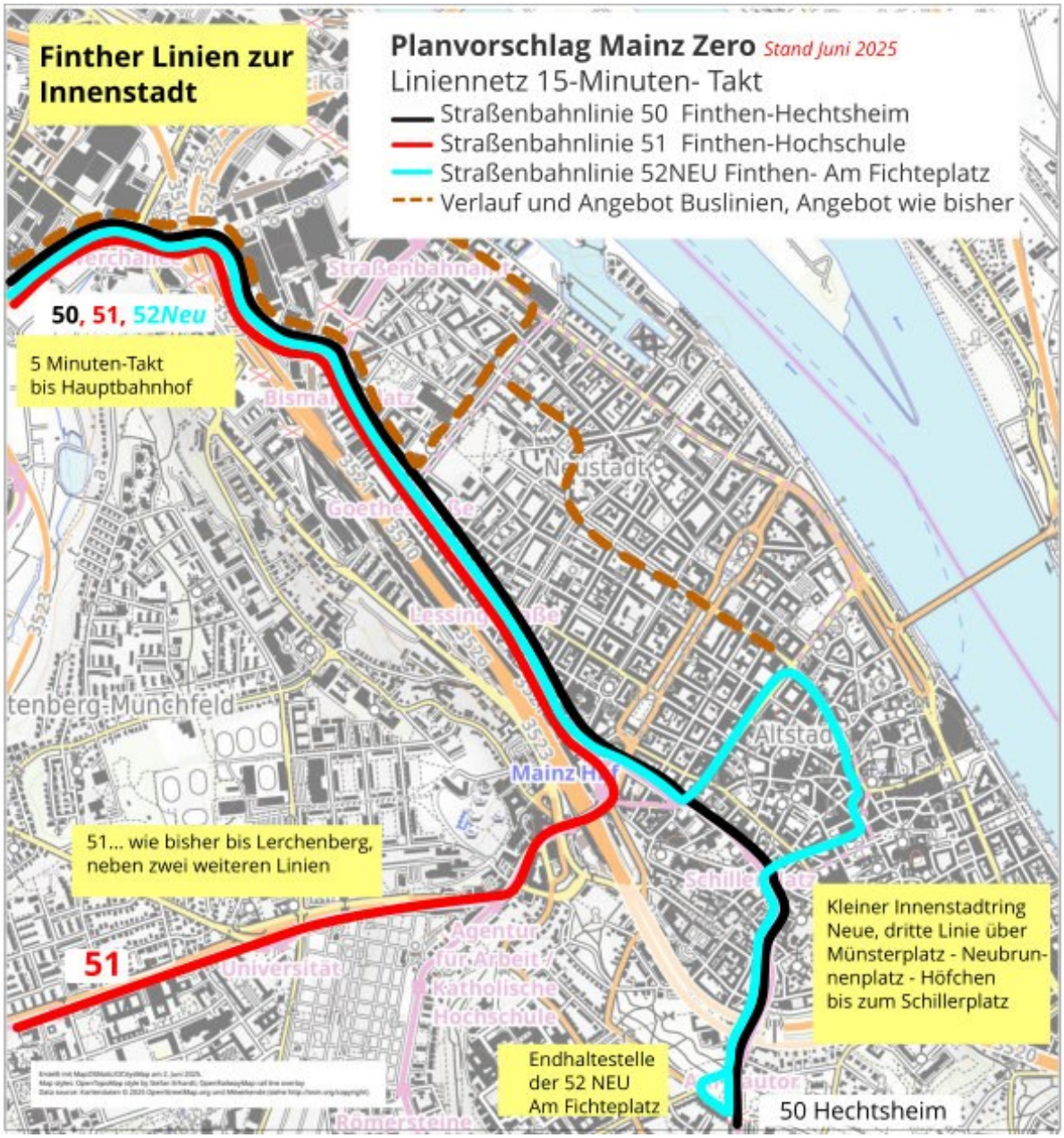


Weil der Abschnitt zwischen Peter-Altmeier-Allee (Rheinufer) über die Große Bleiche bis zur Bauhofstraße zur Erschließung der Rheinallee/ Neustadt ohnehin Bestandteil des geplanten Innenstadtrings ist und gebaut werden soll, entstehen aufgrund der kürzeren Länge des Neubauabschnittes „kleiner Ring" geringere Baukosten gegenüber der Variante Goethestraße. Die von der MVG favorisierte Trasse über die Goethestraße ist 700m lang. Der Abschnitt Münsterplatz bis Schusterstraße hat eine Länge von 550m. Für die Strecke Goethestraße fallen -bei einem pauschalen Ansatz von 30 Mio. €/km rund 21 Mio. € Baukosten an. Beim gleichen Kosten-Ansatz für die Alternative Große Bleiche fallen gut 4 Millionen € Investitionskosten weniger an.[25]

Ein Umbau der Großen Bleiche steht in Hinblick auf den Erneuerungsbedarf ohnehin in Kürze an, weil sowohl Fahrbahn als auch Gehwege in einem katastrophalen Zustand sind. Damit spart die Stadt in doppelter Hinsicht. Die Goethestraße weist zudem einen schützenswerten Baumbestand auf, was den Aufwand für die Stromleitungen und die Herstellung des Trassenuntergrundes erhöht.

[25] Diese Größenordnung ist eine Schätzung aufgrund realisierter Tram-Projekte in Hessen unter Berücksichtigung grundlegender Umbaumaßnahmen des Straßenraumes.

Vergleich zu Planüberlegungen der MVG, -Tramstrecke Finthen – City



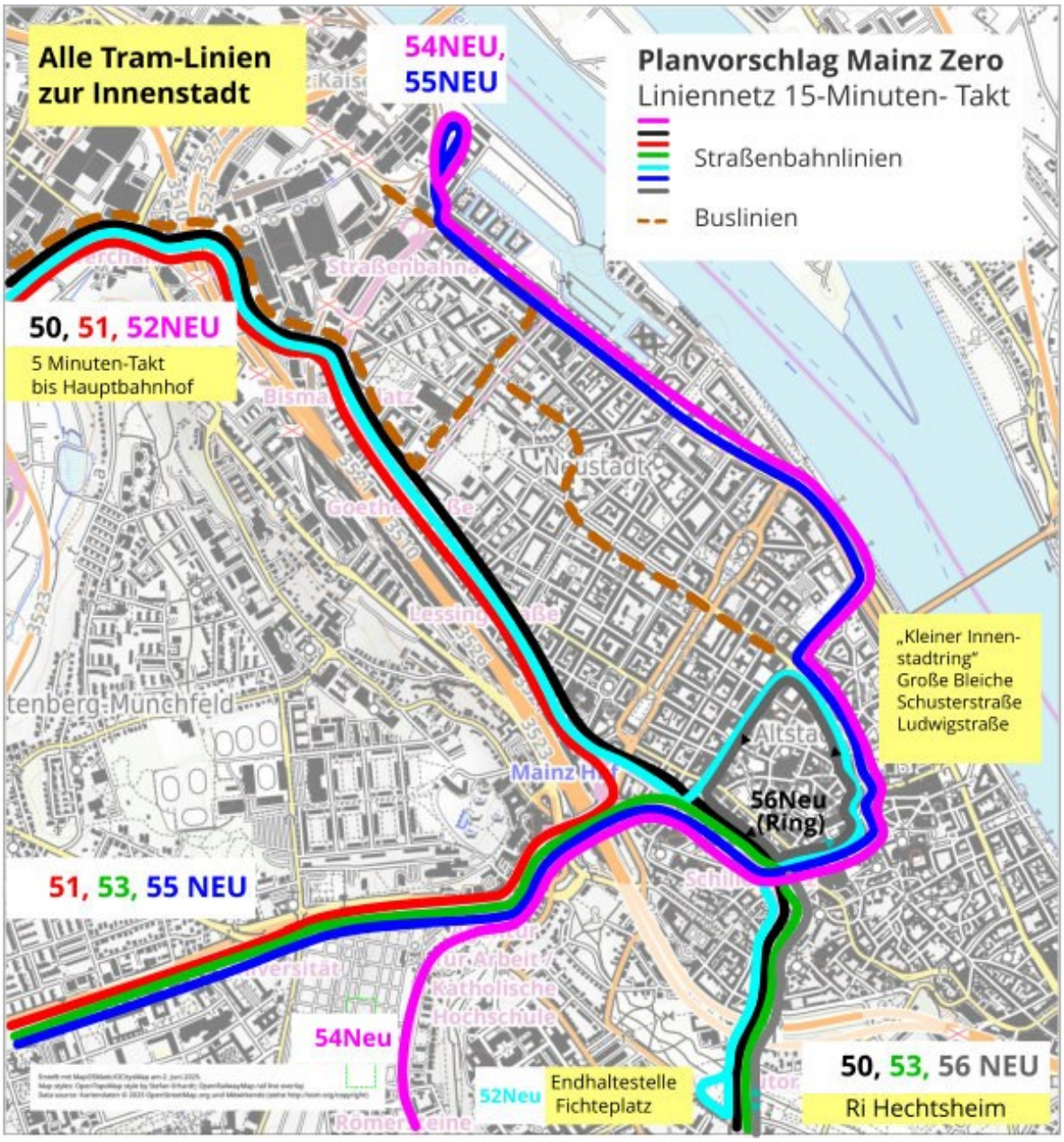
Im bereits beschriebenen gemeinsamen Gespräch am 24.03.2025 wurde von den Vertretern der Mainzer Mobilität als Einwand zur Großen Bleiche der notwendige Abriss oder teilweise Umbau eines Hauses an der Kreuzung Münsterplatz genannt. Dabei handelt es sich um einen zweistöckigen provisorischen Nachkriegsbau, den die Stadt Mainz schon vor Jahren städtebaulich beseitigen wollte, jedoch bislang kein Bau-Gebot gegenüber den Eigentümern durchsetzen konnte.

Nachkriegs-bebauung

Grundstück Münsterplatz, Ecke Große Bleiche

Die Vorteile zur Stärkung des ÖPNV sowie die investiven Einsparungspotentiale durch Verzicht auf die längere und weniger nachgefragte Trasse Goethestraße können jedoch helfen, eine Einigung mit der Erbengemeinschaft des Hauses zu erzielen. Falls nicht, bietet die Schaffung des Baurechtes infolge des Straßenbahnausbaus einen besseren Hebel, eine verkehrliche und städtebauliche Lösung zu finden. Das Baurecht kann wie bei anderen Straßenbauprojekten notfalls durch Enteignung oder Einräumung einer Dienstbarkeit (BbauG, PFst) durchgesetzt werden. Die bisherigen rechtlichen Ansätze der Stadt zum Baugebot basierten allein auf städtebaulichen und somit weichen Gründen. Mit der Tram-Trasse gibt es wesentlich größere Chancen zur Beseitigung dieses jahrzehntelangen Missstandes.

Planvorschlag von MainzZero im Ausschnitt Neustadt/ Innenstadt



Was bleibt vom Busnetz in der Neustadt?

Ein weiterer Grund, den Nutzen der Trasse Goethestraße in Frage zu stellen, sind die möglichen Auswirkungen auf die Erschließung im mittleren Teil der Neustadt. Die Führung einer Straßenbahn-Trasse über die Goethestraße mit einer neuen Haltestelle schafft ein Parallelangebot von Bus- und Bahnlinien am Goetheplatz.

Deshalb liegt aus wirtschaftlichen Gründen eine Ausdünnung im Busliniennetz nahe.[26] Davon betroffen wären die Anwohner im Umfeld der Hindenburgstraße. Schlimmstenfalls werden nicht nur die derzeitigen Bushaltestellen Goetheplatz, Sömmeringstraße, Synagogenplatz und Kurfürstenstraße eine Ausdünnung des Angebotes erhalten. Daran gekoppelt sind die in die Stadtteile weiterführenden Linien 28, 62, sowie 67 und 69 - also Verbindungen Richtung Gonsenheim, Mombach, Zornheim und Bodenheim. Je nachdem wie die Änderungen im Busnetz ausfallen, kann es zu mehr oder weniger gravierenden Verschlechterungen kommen.

Im Fall der Einsparung von Buslinien oder -kursen ginge der Tramausbau z.B. zu Lasten der Bewohner an der Hochhaussiedlung Elsa-Brandström-Straße in Gonsenheim, Westring und Am Lemmchen in Mombach. Der eigentlich in Hinblick auf die Zielerreichung zur Klimaanpassung erforderliche Fahrgastzuwachs wäre dadurch ausgebremst.

Die Zukunft der auf der Rheinallee verkehrenden Linien 70, 71 und 76 muss ohnehin neu überdacht werden, da sie auf längeren Abschnitten parallel zur Tram verlaufen. Sollen diese entfallen oder an der Rheinallee in Höhe Straßenbahnamt/LBBW gebrochen werden? Diese Fragen sind vor der Gesamtbetrachtung und politischen Entscheidung des Tram-Projektes zu beantworten.

Fazit: Der geplante Neubau-Ast Goethestraße verursacht höhere Ausgaben, bringt im Vergleich zur Alternative Große Bleiche weniger Nutzen.

Flexibel am Fichteplatz

Für die Linie 52NEU ist der Bau einer Wendeanlage Am Fichteplatz nicht zwingend erforderlich. Wie beschrieben, könnte die Linie auch bis nach Hechtsheim verlängert werden (und die vorgeschlagene Linie 56Neu ersetzen). Alternativ kann sie auch als Ringlinie den „Kleinen Innenstadtring" über die Große Bleiche, Schusterstraße und Ludwigstraße bedienen und über Münsterplatz/ Hauptbahnhof zurück bis nach Finthen fahren. Der Bau einer neuen Wendeanlage ist somit weder eine Voraussetzung für das vorgeschlagene Drei-Liniensystem noch dem Neubau „Kleiner Innenstadtring".

Der Grund für die Überlegungen einer neuen Wendeanlage ist ein anderer: Das Fehlen von Wendeanlagen innerhalb der Kernstadt ist ein betrieblicher Nachteil des Mainzer Straßenbahnnetzes. Die Mainzer Linien müssen stets lange Kurse quer durch die ganze Stadt zurücklegen, um von einem Endpunkt zum anderen zu kommen. Die Fahrt von Finthen nach Hechtsheim oder Lerchenberg nach Hechtsheim führt zu langen Umlaufzeiten. Das macht das Netz störanfälliger. Es betrifft sowohl kurzfristige Störungen, z. B. unfallbedingt, als auch tagelange Unterbrechungen durch Baustellen. Als Folge werden in großem Umfang nicht wirtschaftlich zu betreibende Schienenersatzverkehre mit Bussen notwendig.

[26] Im Gespräch mit MainzZero nicht genannt blieben die Planungen der Mainzer Mobilität im Busnetz. Solange die Gesamtfolgen im Straßenbahn- und Busangebot nicht bekannt sind, ist eine Bewertung des Tram-Neubau-Vorhabens mit allen positiven wie negativen Auswirkungen nur eingeschränkt möglich.

Hinzu kommt, dass das unterschiedlich große Fahrgastaufkommen mit demselben Personal- und Fahrzeugaufwand auf allen Abschnitten betrieben werden muss, egal wieviel Fahrgäste mitfahren. Da das Netz keine Flexibilität in der Linienbildung erlaubt, sind kurz- oder langfristige betriebswirtschaftliche Optimierungen nur sehr eingeschränkt möglich. Beim Bau der Mainzelbahn hat die MVG deshalb vorsorglich die zwei Wendeschleifen Hochschule und in Marienborn realisiert, um wenigstens auf dieser Strecke flexibler wenden zu können. Dieser richtige Schritt sollte durch Anlage einer weiteren Wendeanlage im Bestand fortgesetzt werden.

Des Weiteren bleibt beim Bau des Innenstadtrings eine stark frequentierte Haltestelle außen vor: Die Universitätskliniken werden nur mit Bussen angefahren. Für das dort an dieser Strecke zu bewältigende Fahrgastaufkommen ist ein Straßenbahnsystem sicher grundsätzlich sinnvoller als die Bewältigung mit Buslinien. Dass auf dieser Strecke mehr mobilitätseingeschränkte Personen als anderswo fahren und dieser Personenkreis höhere Anforderungen an Laufruhe und Barrierefreiheit stellt, ist ein weiterer Nachteil.

Diese Netzerweiterung ist von Stadt und Verkehrsunternehmen jedoch erst für einem zweiten Schritt angedacht. Es gibt keinen Stadtratsbeschluss, der den Bau dieser Strecke verbindlich vorsieht. Falls überhaupt, kommt diese Erweiterung frühestens Mitte 2030. Zudem werden bei der angedachten Linienführung über den Hauptbahnhof West und die Straße Am Linsenberg komplexe Fragen aufgeworfen, auf die es keine einfachen planerischen Antworten gibt:

- Die Bus- und Straßenbahnhaltestelle Hauptbahnhof West stößt kapazitätsmäßig bereits jetzt an ihre Grenzen. Häufig stehen mehrere Busse und Bahnen im Haltestellenbereich hintereinander und blockieren den stark frequentierten Fußgängerüberweg (> 1.000 Querungen/Tag).
- Führt die Trasse über die Straße Am Linsenberg in beide Richtungen, dann ist der Bau eines besonderen Gleiskörpers nicht möglich und die Förderfähigkeit durch Bund und Land stark gefährdet.
- Wie können die Belange des Radverkehrs berücksichtigt werden, damit dieser in beide Richtungen von und zur Uniklinik geführt werden kann. Auch direkt zum Eingang Tor Fort Josef.
- Bewertung der Auswirkungen auf den Kfz-Verkehr. Soll eine Spur stadtauswärts entfallen um die Förderfähigkeit und den Nutzen sicherzustellen? Oder sollen gar alle Kfz-Durchgangsspuren Am Linsenberg für den allgemeinen Kfz-Verkehr gesperrt werden? Dann müsste die B40 an dieser Stelle entwidmet werden und der stadtauswärtige Kfz-Verkehr auf den Straßenzug Am Römerlager/ Alicenstraße verlagert werden.
- Das derzeit offenbar tolerierte nicht legale Parken im Grünstreifen Am Linsenberg (hinter Kreuzung Römerwall, bergauf) vernichtet Grünflächen und schränkt den Fußverkehr ein. Er gefährdet den Radverkehr durch mögliche Dooring-Unfälle infolge des fehlenden Sicherheitsabstandes (Stürze durch aufgehende Auto-Türen). Wie kann eine Lösung gefunden werden, z.B. durch Bau einer Quartiersgarage anstelle der Tankstelle Binger-Straße?

Aufgrund der starken Wechselwirkungen zu den anderen Verkehrsarten und dem Erhalt der Erschließung der Häuser Am Linsenberg ist hierzu eine Bewertung im Rahmen des geplanten Verkehrsentwicklungsplanes SUMP unumgänglich. Die Wechselwirkungen sind dabei nicht nur kleinräumig im betroffenen Straßenumfeld, sondern mit gesamtstädtischen Folgen auf das Verkehrsaufkommen zu betrachten. Mit einer derartigen Untersuchung wurde in der aufgezeigten notwendigen Tiefe noch gar nicht begonnen.

Damit der Anschluss der Uni-Kliniken nicht auf den „Sankt-Nimmerleins-Tag" verschoben wird, sollte nach umsetzbaren Lösungen gesucht werden, die noch vor 2030 realisiert werden können. Ziel sollte sein, die Uni-Kliniken über das Straßenbahnnetz mit den Stadtteilen Finthen, Gonsenheim, Lerchenberg, Marienborn, Bretzenheim, Neustadt und Innenstadt schon bald umsteigefrei anzubinden.

Eine naheliegende Lösung ist der Bau einer Wendeschleife am Fichteplatz. Die Tram würde dann mit einem Gleis von der Stadt kommend in die Obere Zahlbacher Straße einbiegen, um über eine Gleisverbindung Am Fichteplatz in die bestehende Trasse der Pariser Straße einzumünden (ggf. zusätzlich eine Wendemöglichkeit in Gegenrichtung nach Hechtsheim).

Dargestellt ist eine Wendeschleife Am Fichteplatz.
Im Planvorschlag abgebildet ist informationshalber eine Radvorrangroute im Grüngürtel.

Ein angenehmer Warteaufenthalt an der Haltestelle entsteht, indem er innerhalb der Grünfläche angelegt wird. Fahrgäste könnten abseits der Kfz-Straße mit Blick auf die Grünanlage des Fichteplatzes auf die nächste Bahn warten.

Im Plan Denkmaltopographie ist die Grünfläche als „kennzeichnendes Straßen-, Platz- oder Ortsbild" eingetragen. In Hinblick auf das Ortsbild sollte daher ein Rasengleisbett angelegt werden.
Sollte aus Denkmalschutz-Gründen eine Mitnutzung der Grünanlage nicht zugelassen werden, bietet sich alternativ eine Führung über die Fahrbahn der Straße Am Fichteplatz vor der Bebauung oder die Verlängerung bis zur Uni-Klinik an. In diesem Fall würde eine Fahrspur der B40 entfallen.

Wiedereröffnung der Krankenhauslinie

Zwischen 1925 und 1928 die Siedlung Fichteplatz errichtet, um die Wohnungsnot zu mildern. Sie stellte die größte einheitlich geplante Wohnsiedlung dieser Zeit dar.[27] Parallel zu dieser Planung wurde wenige Jahre zuvor eine Straßenbahntrasse zur Erschließung des 1914 eröffneten neuen Städtischen Krankenhauses (heute Uni-Kliniken) eingeweiht.

Schon damals benötigten die Mainzer Verantwortlichen lange Entscheidungszeiträume. Zwischen 1912 und 1922 beschäftigten sich die städtischen Gremien mit der zweckmäßigsten Trasse zur Erschließung des Krankenhauses. Der Baubeginn

[27] Landesamt für Denkmalpflege: „Kulturdenkmäler in Rheinland-Pfalz Band 2.1 – Stadt Mainz, Stadterweiterungen des 19. Und frühen 20. Jahrhunderts", Düsseldorf 1986

der Krankenhauslinie 12 startete im Juni 1923, fertiggestellt und eröffnet wurde sie am 18.04.1924. Die Linie 12 fuhr vom Hauptbahnhof über Schillerplatz und Fichteplatz bis zum Augustusplatz. Der Neubau erfolgte ab Bereich Fichteplatz bis Augustusplatz durchgängig eingleisig.[28]

Da die Verkehrsflächen um den Fichteplatz und Am Römerlager nicht zu den denkmalgeschützten Flächen gehören und die Straßenbahnverbindung zeitgleich mit der neuen Wohnanlage geplant und gebaut wurde, sind denkmalpflegerische Belange nicht beeinträchtigt.

Vorgeschlagen wird ein Abzweig von der bestehenden Strecke eingleisig auf der Straße Fichteplatz/ Obere Zahlbacher Straße. Auf dem Augustusplatz ist der Wendebereich ebenfalls eingleisig. Als Lage für die End-Haltestelle eignet sich der Straßenabschnitt vor Gebäude 900.

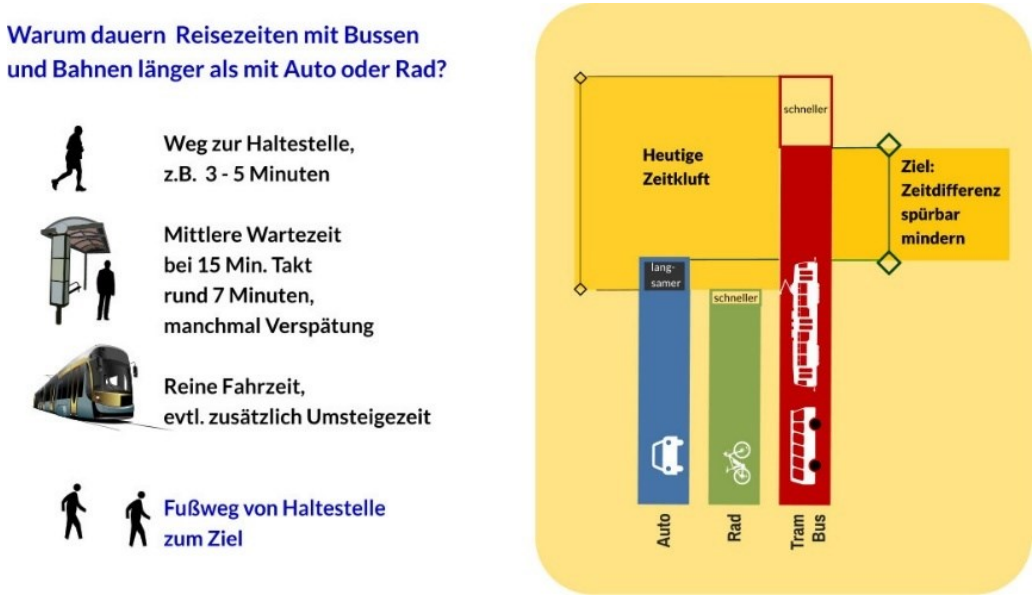
Beim Abschnitt in der Straße Am Römerlager ist zu prüfen, ob eine Mitnutzung der Krankenhaus-Erschließungsstraße (parallel zur B40) möglich ist. Sofern ein zweigleisiger Abschnitt abschnittsweise nicht machbar ist, kann der ganze Streckenabschnitt zwischen Fichteplatz und Augustusplatz per Lichtsignalanlage geregelt werden.

Wiederbeleben der Krankenhauslinie

[28] Harald Neisse: „111 Jahre Mainzer Öffentlicher Personennahverkehr: 1883 -1994", Zweite erweiterte Auflage 1994, III. Teil, Kapitel 6 „Die Krankenhauslinie"

4.2 ÖPNV im Berufsverkehr konkurrenzfähig zum Auto machen

Wer täglich zur Arbeit fährt, wählt die bequemste und schnellste Verbindung, um zum Arbeitsplatz zu kommen. Umwegige Fahrstrecken von Buslinien, verbunden mit vielen Halten, führen zu langen Reisezeiten und verringern die Nutzungshäufigkeit. Das Fahrplanangebot muss deshalb auf die Anforderungen der Pendler besser und vor allem gezielt eingehen.



Auch wenn mit einem Schnellbus die Reisezeitgleichheit zum eigenen Auto nicht erreichbar ist, hat dies Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. Entscheidend ist eine spürbare Fahrzeitreduzierung auf dem direkten Weg gegenüber dem klassischen Linienbus und Verringerung der Reisezeitkluft. Diese Zeitverkürzung reicht aus, weil der ÖPNV andere Vorteile bietet: Bei Verzicht auf das vom Auto entstehen erhebliche Einsparungen der Fahrtkosten beim Arbeitsweg. Zudem schätzen es viele Menschen, morgens ohne Stress zur Arbeit zu kommen. Und insgesamt bequemer zu reisen und während der Fahrt lesen zu können. Als Bonus kommt der aktive Beitrag zum Umweltschutz.

Expressbuslinien

Der im vorherigen Kapitel beschriebene Ausbau des Straßenbahnnetzes ist stets mit einem großen Zeitvorlauf bis zur Fertigstellung verbunden. Die hohen Investitionskosten rentieren sich nur auf stark frequentierten Ästen. Die Klimaveränderung wartet jedoch nicht auf die träge Reaktion der Menschheit und den langen Planungsvorläufen von Bauprojekten.
Deshalb ist die Einrichtung von Expressbuslinien, Schnellbus- oder Sprinterbuslinien abseits der Bahnstrecken ein geeignetes Mittel, um die Attraktivität des ÖPNV-Netzes rasch zu erhöhen. Sie können als Vorlauf zu langfristig geplanten Tramstrecken dienen. Zu den Merkmalen gehören:

- Funktion Verbindung: Regional oder Stadtumland (stadtgrenzüberschreitend)
- Erschließungsform: an den Quellorten „Sammeln" – Mitte Schnellfahrstrecken mit wenig Halten schnell vorankommen – „Verteilen" am Zielort
- Schneller Zubringer zum Schienenverkehr SPNV
- Bedienungshäufigkeit: 30-Min.-Takt Hauptverkehrszeit (HVZ), 60 Min. Normal- bzw. Nebenverkehrszeit (NVZ)
- Durch Überlagerung von Linien Verdichtung
- Anschlusssicherung an Umsteige- und Endpunkten durch Zubringer.

Mit Einführung eines eigenen Linientyps wird die Orientierung innerhalb des gesamten Busliniennetzes erleichtert. Da es Expressbuslinien nur in einer überschaubaren Anzahl geben wird, ist deren Netz leicht merkbar. Express-/ Schnell- oder Sprinterbusse sind mit einem X vor der Liniennummer zu kennzeichnen. Einheitliche Fahrzeugmarken und optische Gestaltungsvorgaben des Verkehrsverbundes können als weitere Merkmale dienen.

Hauptzielgruppe sind Pendler im Berufsverkehr. Das häufigste Außenziel der Mainzer Bevölkerung ist die Stadt Wiesbaden. Während die Fahrten nach Wiesbaden zu 54% mit dem Motorisierten Individualverkehr zurückgelegt werden, nutzen 71% nach Frankfurt den ÖPNV. Mit 38.400 Wegen/Tag mit Ziel Wiesbaden liegt der Anteil an allen Wegen absolut bei 5,5%.[29] Nach Frankfurt sind es 24.700 Fahrten/ Werktag. An dritter Stelle – der Außenziele liegt - hinter Frankfurt – die Stadt Ingelheim mit 6.900 Fahrten pro Tag.

Ebenso bedeutsam ist die Zahl der Einpendler. Ein hoher Anteil kommt dabei aus den Rheinhessischen Umlandgemeinden. Der Pendleratlas 2024 der Bundesagentur für Arbeit gibt an, dass täglich mehr als 30.000 Arbeitskräfte aus den Kreisen Mainz-Bingen und Alzey-Worms nach Mainz pendeln (entspricht 60.000 Wegen).[30]

Als aussichtsreiche Expressbuslinien bieten sich in Mainz vor allem zwei Korridore an:

- Wiesbaden Innenstadt – Schiersteiner Straße + Brücke – Gonsenheim – Finthen – Drais – Lerchenberg ZDF (ggf. Marienborn Bf.)
- Mainz Innenstadt – Hechtsheim – Rheinhessenstraße L425 – bis Abzweig Ebersheim und dann weiter im Wechsel Kurs Ebersheim/ Zornheim und Harxheim/ Mommenheim

Expressbuslinie Westliche Stadtteile und Wiesbaden

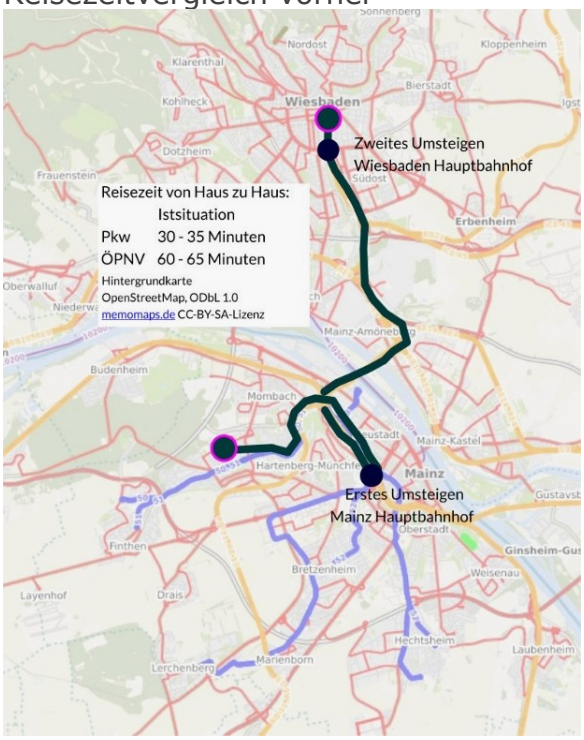
Während die Mainzer Innenstadt sowie andere Stadtteile mit Bahnanschluss per S-Bahn oder Regionalzug über schnelle und mit der Buslinie 6 häufige Verbindungen zu den beiden Nachbarstädten Wiesbaden und Ingelheim verfügen, gibt es kein vergleichbar gutes ÖPNV-Angebot für die Bewohner der westlichen Stadtteile Finthen, Gonsenheim und Drais. Zu den ca. 44.000 Einwohnern der drei Stadtteile kommen mit dem Ortsteil Lerchenberg über 6.000 Einwohner hinzu, für die der Weg nach Wiesbaden oder Ingelheim heute mit langen Fahrzeiten verbunden ist. Umgekehrt ist der Lerchenberg ist als Sitz des ZDF und anderer Medien zudem ein großer Arbeitsplatzstandort fernab vom Schienenpersonennahverkehr für Einpendler aus Wiesbaden und dem Rheingau.

Letztere Gründe haben zu den Überlegungen des Aufgabenträgers Landeshauptstadt Wiesbaden geführt. Im aktuellen Nahverkehrsplan der Stadt Wiesbaden sind „Sprinterbusse" als Linientyp vorgesehen. Als mögliche Verbindungen nach Mainz werden die Linien X79 (Brückenplatz via Hbf), X87 (zum Lerchenberg) und X88 (Ingelheim via Finthen) angeregt.[31] Der vorgeschlagene Linienverlauf der X87 und X88 führt jedoch über die Autobahn an Gonsenheim vorbei und streift Finthen am Ortsrand.

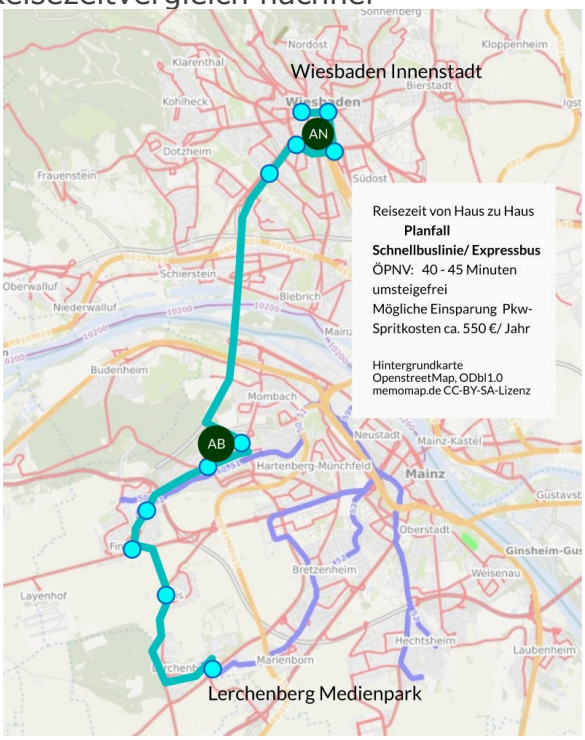
[29] Mobilitätsbefragung der Stadt Wiesbaden, a.a.O., Seite 16
[30] Bundesagentur für Arbeit: „Pendleratlas 2024: Region Mainz bleibt starker Arbeitsplatzmagnet" PM Nr. 33, vom 06.05.2025
[31] Vgl. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes der Stadt Wiesbaden 2024.

Deshalb sollte geprüft werden, ob die Linien-Planungen mit den jeweiligen Nachfragepotentialen aufeinander abgestimmt werden können. Oder ob das jeweilige Potentialaufkommen aus Wiesbaden oder den westlichen Stadtteilen von Mainz individuell und Zielgruppenbezogen ausreicht, um mehrere eigenständige Schnellbus-Linien anbieten zu können.

Reisezeitvergleich vorher



Reisezeitvergleich nachher



Expressbuslinien Ebersheim/ Mommenheim

Ebenfalls abseits von Bahnstrecken ist der Korridor nach Ebersheim und den dahinter liegenden Vorortgemeinden (Mommenheim, Zornheim etc.). Für diese Verbindung sollte geprüft werden, ob wechselseitig direkte Schnellkurse angeboten werden können, bei denen jeweils am Abzweig Rheinhessenstraße/ Ebersheim ein Anschlussbus aus der anderen Richtung wartet bzw. die Weiterfahrt übernimmt. Voraussetzung hierfür ist die Anlage einer Haltestellenanlage, bei der von Tür zu Tür in den Anschlussbus umgestiegen werden kann. Der Tür-zu-Tür-Umstieg an einem Mittelbahnsteig dient nicht nur barrierefreien Belangen, sondern beschleunigt den Wechsel beim Umstieg.

Beispiel
Mittelbahnsteig Bad Wildungen

Ein Linienbus wartet am Bahnsteig auf den Anschlussbus, der auf der linken Seite des Bahnsteiges in entgegengesetzter Richtung einfährt. Die Fahrgäste können bequem von Tür zu Tür von einem Bus in den anderen umsteigen.

Die wechselseitig verkehrenden Expressbuslinien aus Zornheim und Ebersheim bzw. Mommenheim und Harxheim sollten ab Abzweig Ebersheim/ Rheinhessenstraße ohne Halt bis zur Haltestelle An der Philippsschanze (Umstieg Tram)[32] über Universitätsmedizin zum Hauptbahnhof fahren. Ob ein zusätzlicher Halt in Hechtsheim am Mühldreieck trotz der geplanten Zeitverkürzung sinnvoll ist, sollte geprüft werden. Dies hängt auch davon ab, wie oft „langsame" Buskurse verbleiben.

Nahziel ist eine Reisezeitverkürzung von 5 Minuten (inklusive Verlust durch Umsteigevorgang) auf der rund 11 km langen Strecke durch beschleunigten Busverkehr. Und die damit verbundene und erhoffte Fahrgaststeigerung. Gleichzeitig dient die Umstellung als Vorlaufbetrieb und zum Fernziel Straßenbahn nach Ebersheim, die wohl erst nach 2030 realisiert werden könnte.[33]

Zu den anderen Abfahrzeiten fahren die Stadtbuslinien 66,67 und 69 fahrplanmäßig zu ihren heutigen Strecken und Endpunkten. Dadurch ergibt sich ein Wechsel zwischen schnellen Verbindungen zur City und Kursen, z.B. mit Halten im Gewerbegebiet Hechtsheim. Die weiterführenden durchgängigen Kurse über die Geschwister Schollstr./ Am Römerlager zum Hauptbahnhof sollten daraufhin geprüft werden, ob Kurse ganz oder teilweise entfallen können, da sie sowohl zu den beiden neuen X-Buslinien, als auch zu Tram-Linien und Regionalbussen parallel verkehren, was weder betriebswirtschaftlich noch für die Orientierung der Fahrgäste sinnvoll ist. Priorität haben Expressbusse im Berufsverkehr (HVZ), in der Normalverkehrszeit (NVZ) verkehren die langsamen Linien mit Halten in Hechtsheim häufiger.

Grundtakt Expressbus ab Abzweig Rheinhessenstr./Ebersheim

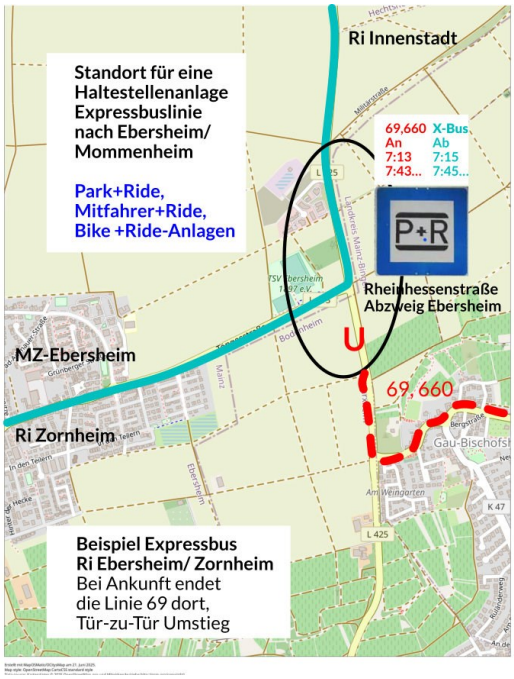
- HVZ 30-Minuten-Takt x 2 = Wagenfolge 15 Minuten
- NVZ 60-Minuten-Takt x 2 = Wagenfolge 30 Minuten

Drehkreuz Abzweig und Regionalbuslinie 660 als Expressbus?

Gleiches gilt für die Regionalbuslinie 660, deren Endpunkt dann (spätestens) am Abzweig Ebersheim ist. Im Optimalfall wird der Fahrplan im RNN-Gebiet jedoch so modifiziert, dass die Regionalbuslinie 660 (Alzey – Undenheim – Mommenheim – Mainz) ab Mommenheim als Expressbuslinie X weiterfährt, so dass ein Umsteigen von der 660 in den X-Bus entfällt.
Mit der Umsteigeanlage am Abzweig mit den Expressbuslinien bildet sich an der Stadtgrenze ein neuer Mittelpunkt, der sich für eine neue Linienbildung im Regionalverkehr geradezu anbietet. Die Haltestelle muss nicht allein, wie ausgeführt, eine Funktion als Sammelort für radial nach Mainz fahrende Linien bilden. Sie eignet sich auch für aufeinander abgestimmte Linien in West-Ost-Richtung. Als Dreh- und Angelpunkt verschiedener Linien können durchgängige, im Takt verkehrende Verbindungen von Bodenheim (Anschluss SPNV Ri Worms) über Ebersheim weiter nach Nieder-Olm verlängert werden (Anschluss SPNV Ri Alzey) oder gar durchgebunden nach Ingelheim (Boehringer, SPNV Ri Bingen). Nicht zuletzt sollte auch das geplante NTT-Mega-Rechenzentrum im Rhein-Selz-Park bei Nierstein berücksichtigt werden, bevor es gebaut wird.

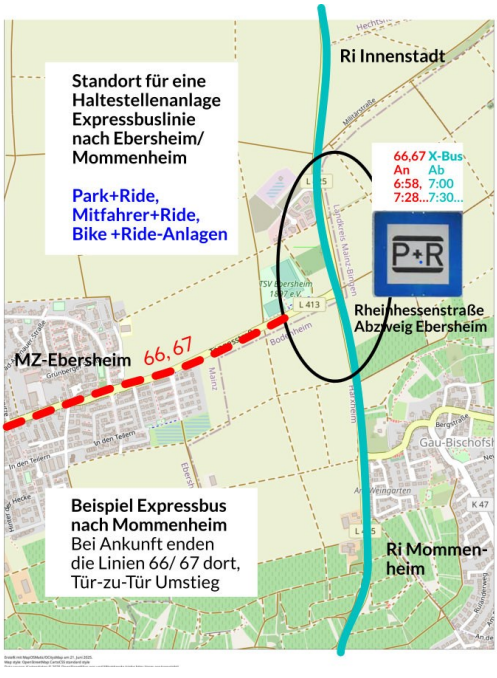
[32] Alternativ zur Haltestelle An der Philippsschanze kann die Haltestelle Pariser Tor ausgewählt werden, wenn die gemeinsame Nutzung der Tramtrasse mit dem Bus und Einfädelung in den Kfz-Verkehr leichter herzustellen ist.

[33] In einer NKU in den 90er Jahren war der erforderliche Nutzenfaktor knapp verfehlt worden. Damals blieben aber Fahrgastpotentiale aus Rheinhessen unberücksichtigt. Zudem ist die Methodik der bundesweit einheitlich anzuwendenden Nutzen-Kosten-Untersuchung seitdem mehrfach angepasst worden. Zuletzt zugunsten ländlicher Räume.



Ab-zweig Ebers-heim

Rhein-hessen-straße L425



Ohnehin handelt es sich bei der Ausgestaltung der Umsteige-/P+R-/ M+R-/B+R-Anlage um ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt und Umland, zumal als Standort Grundstücksflächen in Frage kommen, die teilweise auf Bodenheimer Gemarkung liegen. Die Anlage sollte aufgrund der vielfältigen, ausbaufähigen Funktion von vornherein angebotsorientiert ausgelegt sein.

Fazit

Für beide Achsen sollten schnellstmöglich Expressbuslinien eingerichtet werden. Die Strecke nach Ebersheim/ Mommenheim immer in Hinblick auf das Gelingen einer baldmöglichsten Einrichtung einer Straßenbahn.

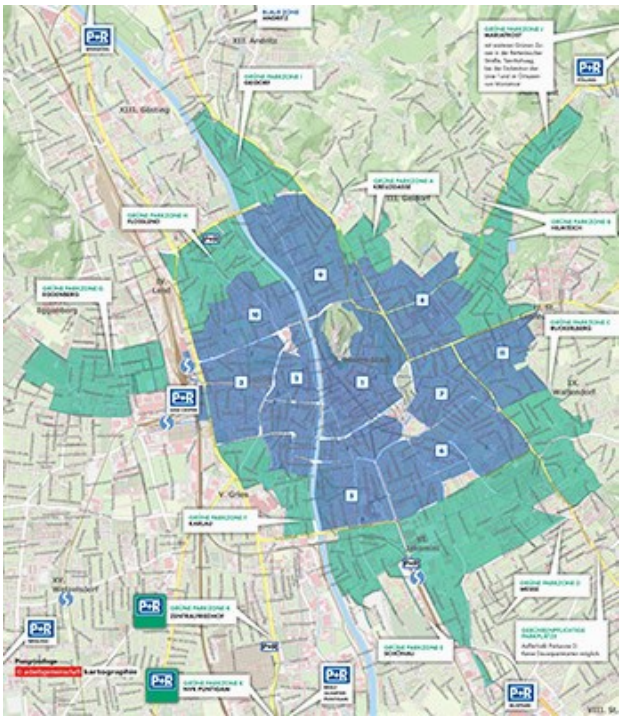
Darüber hinaus wird empfohlen, eine Machbarkeits-Untersuchung von anderen möglichen Schnellbuskorridoren in das Mainzer Umland einschließlich der benachbarten hessischen Kommunen mit Potentialabschätzung und Wirtschaftlichkeit anzufertigen.[34]

P+R-Anlagen und Parkraumregeln aufeinander abstimmen

Die StVO-Novellierung macht es möglich, was in unseren Nachbarländern längst eingeführt ist. Sie ermöglicht wesentliche Erleichterungen bei der Einführung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung.

Dadurch sind Regelungen wie in der österreichischen Stadt Graz möglich. In Graz sind knapp 25.000 Stellplätze bewirtschaftet. Davon befinden sich rund 14.000 in der blauen Zone, in der Pkw im öffentlichen Raum maximal 3 Stunden parken dürfen. Wer länger parken will, wie beispielsweise Pendler, muss entweder auf private Stellplätze oder Parkhäuser zurückgreifen. In der grünen Parkzone, die außerhalb der Kernstadt liegt, ist zeitlich unbeschränktes Parken gegen Parkgebühr (11 €/Tag) erlaubt.

[34] Eine vergleichbare Untersuchung hatten z.B. die Kölner Verkehrsbetrieb gemacht.



Parken in Graz
Die Grazer Regelung ist einfach zu verstehen: in der Innenstadt und angrenzenden Stadtteilen ist Dauerparken im öffentlichen Straßenraum mit Ausnahme des Bewohnerparkens nicht erlaubt.
Pendler müssen sich daher vor der Fahrt um ein Dauerparkplatz kümmern.

Das Angebot „schnell & einfach" zum Dauerparken in Graz ist digital auf einer homepage einsehbar.

Die Parkraum-Regelung in Verbindung mit dem Anbieten von P+R-Standorten hat dazu beigetragen, dass ein Großteil der Pendler nicht mit dem Pkw in die Stadt zur Arbeit fährt.

Mit Ausnahme des zugelassenen und geregelten Bewohnerparkens regelt „der Markt" die Gebührenhöhe der Stellplätze, entsprechend Angebot und Nachfrage. Eine so klare und unmissverständliche Regelung wie in Graz (und anderen Städten) könnte dem Bau von Park+Ride (P+R) sowie Mitfahrer-Parkplätzen (M+R) einschließlich Bike+Ride (B+R) einen Schub geben.

Exkurs
Zwölfte Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Änderung der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung vom 3. April 2025

Die Verwaltungsvorschrift „Zu § 45 Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen" wird wie folgt geändert:
… ccc) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:
„29a 2. Werden Bewohnerparkvorrechte zur Vermeidung von schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt oder zur Unterstützung der geordneten städtebaulichen Entwicklung angeordnet, müssen sie auf einem Parkraumkonzept beruhen, aus dem sich die verfolgten städtebaulichen Ziele oder zu vermeidenden schädlichen Umweltauswirkungen ergeben. Die Parkraumkonzepte können sich auch auf räumliche Teilgebiete beschränken.
Auf das Vorliegen einer Gefahr für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs, insbesondere auf den Nachweis eines Parkraummangels, kommt es dann nicht an. Die Auswirkungen auf die Leichtigkeit des Verkehrs sind im Rahmen einer Abwägungsentscheidung der Straßenverkehrsbehörde zu berücksichtigen, soweit nicht bereits im Parkraumkonzept eine planerische Abwägung dazu erfolgt ist."

In Mainz selbst bieten sich kaum geeignete P+R-Parkplatz-Standorte an. Bislang existiert mit dem P+R-Parkplatz am Mühldreieck lediglich eine Anlage mit ca. 70 Stellplätzen für den Umstieg in die Straßenbahn.
Anlagen von P+R-Standorten im Stadtgebiet sind prinzipiell wenig zielführend, da zur Minderung des Schadstoffausstoßes der Streckenanteil der Autofahrten möglichst kurz und der Anteil mit öffentlichen Verkehrsmitteln dagegen lang sein sollte.

Vorgeschlagen wird ein neuer P+R-Standort an der Rheinhessenstraße L425 Höhe Abzweig Ebersheim in Verbindung mit der beschriebenen Umsteigeanlage für den

Expressbusverkehr. Der genaue Standort sollte im Umfeld der Landesstraße auf einer der beiden Seiten, oder in der Nähe des Einmündungsbereiches der Tönges-straße (L413) festgelegt werden. Er sollte als Mitfahrerparkplatz (M+R) und Bike + Ride-Parkplatz (B+R) ausgebaut werden. Bei der Planung der Anlage sollte als Vorsorgemaßnahme eine Trasse für eine Straßenbahn nach Ebersheim freigehalten und planerisch berücksichtigt werden.

Dieser Standort hat gegenüber dem Mühldreieck den Vorteil, dass die Rheinhes-senstraße bis Hechtsheim entlastet wird. Die damit verbundene Fahrtverkürzung von 2 x 5km führt zu einem geringeren Schadstoffausstoßt. Der Anreiz zur Nutzung der Expressbus-Fahrten in die Mainzer Innenstadt und weiter in die Region Rhein-Main erhöht den Nutzen für die Umwelt.

P+R am Lerchenberg

Eine weitere P+R-/M+R-und B+R-Möglichkeit bietet sich im Bereich Lerchenberg in Höhe des Medienparks an. Inwieweit vorhandene Parkplätze der Medienanstal-ten in begrenztem Umfang mitgenutzt werden können, kann an dieser Stelle nicht beurteilt werden.

Die Anlage könnte für die Vororte Essenheim, Stadecken-Elsheim u.a., die abseits der Bahnstrecke liegen, als Umsteigeort gelten. Allerdings wurde auf dieser Achse das Busangebot im RNN-Verbundgebiet stark verbessert. Zudem ist der Umstieg in die Mainzelbahn nicht sehr attraktiv, weil diese eine relativ lange Fahrzeit zum Stadtzentrum aufweist. Andererseits sind Parallelfahrten des Stadt- und Regional-verkehrs aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen nicht sinnvoll.

Auch hier stellt sich die Frage, ob und wie die Linien und Fahrpläne des Regional-verkehrs mit den Angeboten des Straßenbahnverkehrs (Mainzelbahn oder be-schleunigte Mainzelbahn) oder auf die Abfahrtszeiten im Schienenpersonennah-verkehr (Bahnhöfe Nieder-Olm, Klein-Winternheim und Mainz- Marienborn) abge-stimmt werden können. Die dann eingesparten Fahrstrecken im Stadtgebiet von Mainz könnten der Taktverdichtung im Umland zu Gute kommen.
Sinnvoll ist zudem das Vorhalten eines deutlich verbesserten Zugangebotes auf der Strecke nach Alzey, wie in Kapitel 3.4 noch dargelegt wird.

Tram-Schnellverbindungen für Pendler?

Neben technischen Maßnahmen zur Beschleunigung bzw. Beseitigung von Störun-gen durch andere Verkehrsarten, die immer wieder an die sich verändernden Ge-gebenheiten im Straßenverkehr angepasst werden sollten, eröffnet sich durch die Taktverdichtung des Drei-Linienkonzeptes die Möglichkeit, im Berufsverkehr Schnellkurse einzurichten, die gezielt den Pendlerverkehr aus dem Umland anspre-chen sollen.

So setzt sich die Fahrzeit von der Lerchenberger Hindemithstraße bis zum Haupt-bahnhof aus der Strecken-Fahrzeit und den Haltezeiten an insgesamt 17 Halte-stelle zusammen. Eine Beschränkung auf die jeweils wichtigsten Haltestellen könnte zur Fahrzeitverkürzung beitragen.

Grundsätzlich bewährt hat sich die Einführung von Schnellkursen, sofern die Ein-haltung der Pünktlichkeit gesichert ist. Die Pünktlichkeit dürfte auf der weitgehend separat auf eigenem Gleiskörper geführten Mainzelbahn prinzipiell gegeben sein. Dann könnte in einem zweiten Schritt fahrplantechnisch der Vorschlag geprüft wer-den, auf der Strecke in Höhe der Hochschule/ Gelände vor der Mewa-Arena ein drittes Gleis anzulegen. Der Schnellkurs könnte durch Nutzung des zusätzlichen dritten Gleises hier fahrplanmäßig sogar den normalen Kurs überholen.

Das wäre - im Sinne einer konsequenten Verkehrswende - punktuell eine Gleichstellung zur bereitgestellten Infrastruktur im Kfz-Verkehr. Im Straßennetz ist es selbstverständlich geworden, dass Hauptstraßen, die stark frequentiert werden, mit vier- oder sechsspurigen Fahrspuren und zusätzlichen Abbiegespuren ausgestattet sind. Die Dimensionierung ist auf die Leistungsfähigkeit im Berufsverkehr ausgerichtet. In der Normalverkehrszeit werden diese Kapazitäten für den Kfz-Verkehr nicht mehr benötigt. Leere Fahrspuren verleiten zu schnellem Fahren.

Größer denken

Den Luxus, andere Straßenbahnen überholen zu können, gibt es in Deutschland nicht. Auch die Vorsortierung für Abbiegespuren an Kreuzungen im Tram-Netz bilden Ausnahmen in großen Städten. Mit dem Ziel, einen notwendigen Fahrgastanstieg für die Verkehrswende zu erreichen, sollten auch diese Maßnahmen zukunftsweisend angedacht werden.
Sollte am Hauptbahnhof West eine Tramverbindung Richtung Unikliniken vorgesehen werden, sollten getrennte Spuren für den Richtungsverkehr Universität/ Bretzenheim und den linksabbiegenden Linien zu den Uni-Kliniken vorgesehen werden, um einen ÖPNV-Stau zu vermeiden.

Tatsächlich sind heute schon Maßnahmen zur Beschleunigung durch technische Maßnahmen und mehrgleisigen Streckenausbau grundsätzlich förderfähig, um Zuschüsse aus Landes- und Bundesmittel zu erhalten[35]. Wenn ein darauf abgestimmtes Betriebskonzept vorgelegt wird und ein Nutzen nachgewiesen wird, besteht grundsätzlich ein Förderanspruch.

Exkurs Einsatz-Wagen bei Fußballspielen (E-Wagen)
Wird zusätzlich zum dritten Gleis ein Wartebereich zwischen den Haltestellen Hochschule Mainz und Kisselberg eingerichtet, könnte dies helfen, den heutigen aufwendigen E-Wagenbetrieb mit Bussen bei Großveranstaltungen in der MEWA-Arena zwischen Stadion und Hauptbahnhof einzudämmen.
Wie bei anderen Stadien in Deutschland üblich, würden künftig Straßenbahnfahrzeuge am dritten Gleis bis Spielschluss warten und die Zuschauer in die verschiedenen Richtungen direkt in die Stadtteile bringen. Die Aufnahme der großen Massen ist mit den größeren Straßenbahnfahrzeugen wesentlich wirtschaftlicher.

Für viele Stadionbesucher würde der Umsteigezwang am Hauptbahnhof durch die Shuttlebusse entfallen. Das hätte den Vorteil, dass mehr Zuschauer mit dem ÖPNV anreisen würden und den CO²-Ausschoß der Großveranstaltung verringern.

… wenn zusätzlich noch separate Radwege netzartig aus den umliegenden Stadtteilen zum Stadion führen würden, könnte der FSV Mainz 05 dem selbst gesteckten Leitziel „klimaneutraler Bundesligaverein" ein Stück näherkommen.

[35] Aussicht auf Förderung aus Bundesmitteln besteht nur, wenn sie in den täglichen Linienbetrieb fahrplanmäßig eingebettet und Teil einer Gesamtstrategie sind (z.B. Neubaustrecke Innenstadtring + Beschleunigung einer Linie zum Lerchenberg/ P+R oder SPNV-Umstieg).

4.3 Mobilität für alle – barrierefrei leben!

Im Jahr 2012 erfolgten die Beschlüsse im Bundestag und Bundesrat für eine Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBeFG). Anstelle der bisher geforderten „weitgehenden Barrierefreiheit" floss in den Gesetzestext die Formulierung „vollständige Barrierefreiheit" ein. Damit wurden die Ansprüche – mitsamt der Erwartungshaltung der betroffenen Personen und Verbände – auf ein höheres Niveau gehoben. Konnte zuvor ein Planvorhaben „mit bestem Willen und nach sorgfältiger Abwägung" infolge anderer Ansprüche Kompromisslösungen aufweisen („wir waren bei der Planung sehr bemüht, aber es ging nicht besser"), liegt jetzt der gesetzliche Wortlaut auf einem derart hohen Anspruch, das er einer Vision gleicht, die in weiter Ferne liegt.

Leider ging mit dem Bundesgesetz weder eine klare Definition noch eine Mittelübertragung an die Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen einher. Dennoch enthält das Gesetz eine Vorgabe, die bei der Planung zwingend zu beachten ist.

Die Belange der Barrierefreiheit von der Schriftgröße der Haltestelle, dem Blindenschutz am Papierkorb, der Information der Haltestellenansage und -Anzeige im Fahrzeug sind zu vielfältig, um hier umfassend darauf einzugehen. Inzwischen sind Verkehrsverbünde wie der RMV mit ihren Informationsheften und Verbundvorgaben auch im Detail gut aufgestellt. Auch die Anordnung der Bodenindikatoren ist seitens DIN [36] und der Straßenbau-Richtlinien der Forschungsgesellschaft für Straßenverkehrsgesellschaft FGSV bis hin zu den Datenblättern der Stadt Mainz zur Barrierefreiheit im öffentlichen Raum entsprechend dem heutigen Stand der Technik geregelt.[37]
Die Favorisierung der Stadt Mainz zur getrennten Führung an Überquerungsbereichen ist dabei eine gute Lösung. Sie stellt die Nullabsenkung für alle gehbehinderten Personenkreise her und schafft für sehbehinderte und blinde Menschen sichere Querungsstellen mit Bodenindikatoren und Borden von mindestens 6 cm Höhe.

An dieser Stelle sollen deshalb die wichtigsten baulichen und strategischen Ziele betrachtet werden:

1. Zugang zur Haltestelle
2. Einstiegshöhe Straßenbahn
3. Einstiegshöhe Bus

Zugang zur Haltestelle

Zu den Schwachpunkten des öffentlichen Nahverkehrs gehört die schlechte Zuwegung und Erreichbarkeit. Viele Gehwege erreichen hinsichtlich der Breite nicht einmal die Regelbreite von 2,50m, geschweige denn die in den Straßenbau-Richtlinien vorgesehenen Breiten-Zuschläge für Auslagen, Aufenthaltsflächen und größere Querschnitte bei einem hohen Fußverkehrs-Aufkommen, wie sie in Geschäftsstraßen und Ortszentren vorkommen.
Als Beispiel wird auf den Abschnitt der Binger Straße zwischen Römerwall und Am Linsenberg im Umfeld des Hauptbahnhofes hingewiesen, wo trotz hohem Fußgängeraufkommen nicht einmal die Mindestbreite eingehalten wird. Trotz der Neuplanung des Geh-/Radwegbereiches im Zuge des Baus einer Hotelanlage wurde eine

[36] DIN 32984: 2020 – 12 und DIN 18040-3 2014-12 u.a.; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen FGSV HBVA „Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen", 2011
[37] Stadt Mainz: *„Barrierefreiheit im öffentlichen Raum"*, Datenblätter 2. Fortschreibung 2023

„Restfläche" angelegt, die nicht einmal an die Mindestbreite von Gehwegen in Dörfern bei geringem Fußverkehr vorgesehen ist.

Die Realität sieht an vielen Stellen der Stadt ähnlich mangelhaft aus:

- Aus zahlreichen Gehwegen sind Mischflächen geworden, indem Radspuren abgetrennt wurden oder der Radverkehr zugelassen wird.
- Komforteinschränkung: Die Stadt Mainz erstellt nach wie vor straßenverkehrsrechtliche Anordnungen, in denen das Parken auf den Gehwegen erlaubt wird. Die Belange der Barrierefreiheit bleiben dabei unberücksichtigt (Gehwegbreiten unter 1,80m als Mindestbreite der Barrierefreiheit, bei Verzicht auf Sicherheitsabstand zur Fahrbahn). Ein Fußgängerpaar, das zur Haltestelle gehen will, muss im „Gänsemarsch" hintereinander gehen.
- Mängel in der Wegeoberfläche, fehlende Sicht an Einmündungen und Kreuzungen durch parkende Autos, fehlende Bordabsenkungen und Bodenindikatoren.
- Trampelpfade in Grünanlagen, die eindeutig eine Nachfrage aufzeigen und erkennbar diagonale, kurze Wege darstellen, werden ignoriert und bleiben „für immer und ewig" ungesichert. Dabei ist hier die Nachfrage auch ohne Verkehrszählung zweifelsfrei zu erkennen.
- Erzwungene lange Umwege an Hauptstraßen, weil Zebrastreifen oder signalgeregelte Überwege in großen Abständen weit auseinander liegen.
- Gehwege als Abstellraum für Mülltonnen, Zigarrenautomaten, Sperrmüll, Verkehrszeichen, Lampen, Pfosten und Parkuhren.
- Städtebauliche Mängel im Umfeld, trostlose Grünflächen, die nicht gepflegt werden. Fehlende Bänke und Begrünung. Dunkle Ecken und Gänge bei schlechter Beleuchtung, bei denen sich nicht nur Frauen unwohl fühlen.

Radfahrer:innen leiden im Kern unter den gleichen Qualitätsmängeln und geraten ungewollt oft in Konflikt mit dem Fußverkehr.

Aus alledem wird deutlich, dass hier ein erheblicher Investitionsstau und Nachholbedarf besteht. Leider existiert weder ein Plan für einen differenziertes Fußwegenetz, welches für Premiumwege, Freizeitrouten, wichtige Stadtteilrouten, autofreie Wege und andere Verbindungen Qualitätsanforderungen beschreibt. Noch existiert ein Bauprogramm mit Zeitvorgaben, aus denen hervorgeht, bis zu welchem Zeitpunkt und in welcher Form die Mängel beseitigt werden sollen. Im Rahmen der Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes SUMP, ist die Erstellung eines Fußwegenetzes als Teilbereich zeitlich vorrangig.

Die Umkehr der Prinzipien im Straßenbau wird schon lange gefordert:

Autogerechte Planung heute:

- Von innen nach außen, erst die Fahrbahn auf Leichtigkeit des fließenden Kfz-Verkehrs ausrichten, dann den Rest des Straßenraumes verteilen.

Planungsansatz Verkehrswende:

- Von außen nach innen: Erst die Anforderungen des Fuß- und Radverkehrs und städtebauliche Gestaltung sowie ggf. von ÖPNV-Spuren erfüllen, dann die Fahrbahn gestalten und den Kfz-Verkehr ordnen (Stadtstraßen zum Wohnen und Leben für die Menschen).[38]

[38] Als Muster könnte die Neuplanung der Mombacher Straße dienen, wie sie im Prinzip die dortige Bürgerinitiative vorgelegt hat. Der von der Stadt bisher vorgelegte Plan folgt eher den autogerechten Prinzipien von innen nach außen (der Rest wird Gehweg, Neupflanzung Ersatzbäume statt Schutz des Altbaumbestandes).

Die Erleichterungen, die sich in Hinblick auf das Einrichten von Fahrrad- und Busspuren, sowie zum Einrichten von Zebrastreifen nach den VwV-STVO-Novellierung 2025 in §45 ergeben, sollten zugunsten des Umweltverbundes genutzt werden. Gehwegparken muss Schritt für Schritt abgeschafft werden!
Da das Hauptstraßennetz bekannt ist und nicht von externen Planern bestätigt werden muss, sollte schon vor Fertigstellung des SUMP ein finanzierungsgesichertes Fünf-Jahres-Maßnahmenprogramm für das Fuß-Netz umgesetzt werden (Premium-Gehwege, Hauptgehwege in Ortsteilen, Walkrouten für die autofreie Freizeit-Spazierwege).

Aus Sicht des ÖPNV steht die optimale Erreichbarkeit der Haltestellen im Mittelpunkt. Hierfür sollte je nach Bedeutung und Frequentierung der Haltestellen ein spezielles Gehweg- Programm erstellt werden, um den Zugang zum ÖPNV zu verbessern und ihn sowohl fußläufig als auch mit dem Rad attraktiver zu machen. Neben der aufkommensbezogenen Auswahl sollten auch Haltestellen mit Bedeutung für Schulwege als Priorität angesehen werden.

Einstiegshöhe Straßenbahn und Zugverkehr

Der Begriff „vollständige Barrierefreiheit" muss im Wortlaut interpretiert und auf den Ein- und Ausstiegsvorgang im ÖPNV übertragen werden, sodass die Fahrgäste niveaugleich und mit der kleinsten, baulich und technisch noch machbaren Spaltbreite in das Fahrzeug einsteigen können.
Bei schienengebundenen Fahrzeugen wie Zügen und Straßenbahnen ist dies in der Praxis machbar, aber in Deutschland eher selten zu sehen. Viele Städte in unseren Nachbarländern zeigen, wie es gehen kann. In Edinburgh, Montpellier, Lund u.a. Städten mit modernen Straßenbahnen in verschiedenen Ländern Europas ist der niveaugleiche Einstieg de facto realisiert.

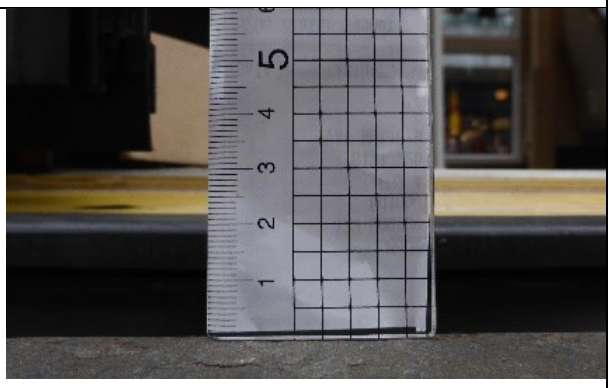
In Deutschland seit Jahrzehnten vorgegeben ist gemäß DIN eine maximale Spaltbreite und -Höhe von 5cm. Diese Schwellen können Rollstuhlfahrer in der Regel gerade noch so ohne fremde Hilfe überwinden. Nutznießer der barrierefreien Anforderungen beim Ein- und Ausstieg sind keineswegs nur bestimmte Personenkreise, sondern alle Fahrgäste. Je kleiner der Spalt, desto leichter und gefahrloser fällt der Ein- und Ausstieg im Alltag. Für Reisende mit Gepäck, ist es ebenso wie für ältere Menschen eine enorme Erleichterung. Da der Ein- und Ausstiegsvorgang schneller voran geht, profitieren alle Fahrgäste von kürzeren Fahrzeiten. Weil sich die Umlaufzeit bei kürzeren Fahrzeiten verringert, profitieren die Verkehrsunternehmen zusätzlich von betrieblichen Einsparungen.

In Mainz erfüllt keine Haltestelle die hohen Anforderungen im Wortlaut des Gesetzes. Selbst die neu gebaute Mainzelbahn verfügt über Haltestellen, deren Spalt zwischen 7 und 9 cm variiert, also schlechter als es die Norm vorgibt.

Im Rahmen der Planung war zwar seinerzeit angestrebt worden, die Spaltbreite so gering wie möglich zu halten. Weil unterschiedliche Fahrzeugtypen aus verschiedenen Generationen die Mainzelbahn bedienen sollten, war eine Spaltbreite unter 5cm nicht umsetzbar. Die Vorgabe im Personenbeförderungsgesetz (PBfG), um eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, konnte so nicht wirklich umgesetzt werden. Bestimmte Personengruppen sind deshalb auf fremde Hilfe angewiesen, weshalb der Ein- und Ausstieg erschwert ist.

Foto links
Frankreich: Niveaugleicher Einstieg in die Tram in Montpellier

Fotos unten:
UK/Schottland: Vollständig barrierefrei einsteigen in Edinburgh

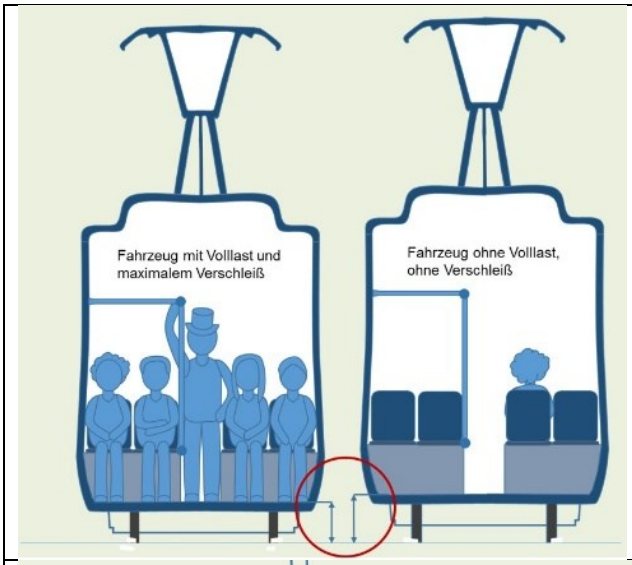


Der barrierefreie Zugang vom Wartebereich in die Fahrzeuge kann in Mainz langfristig nur gelingen, wenn die neu bestellten, längeren Fahrzeuge über exakt gleiche Fahrzeugkörper und -Anlagen wie beim jetzigen Fuhrpark mit Fahrzeugtyp *Stadler Vario* verfügen.[39] Fahrzeug-Breite, Bodenhöhe, Türeinstieg und andere Einstiegselemente müssen zentimetergenau identisch sein. Auf jeden Millimeter kommt es an.

Dabei wir hilfreich sein, dass die bestehenden Haltestellenanlagen in Folge der neu gekauften längeren Straßenbahnen modernisiert und an den heutigen Stand der Technik angepasst werden müssen. Anderenfalls bleibt das Fernziel Barrierefreiheit bis in ferne Zukunft unerreichbar.
Ziel sollte es daher sein, dass noch vor 2030 ein- und derselbe Fahrzeugtyp frühzeitige nachbestellt und auf allen Strecken eingesetzt werden kann. Erst bei einer optimalen Abstimmung von barrierefreien Niederflurfahrzeugen mit den Haltestellenanlagen kann aus der Vision Realität werden.

Auch Bahnhöfe sind barrierefrei auszugestalten. Dabei sind die unterschiedlichen Höhen der jeweils an den Bahnsteigen haltenden Zuggattungen und Zugtypen zu beachten. (siehe Kapitel 3.4).

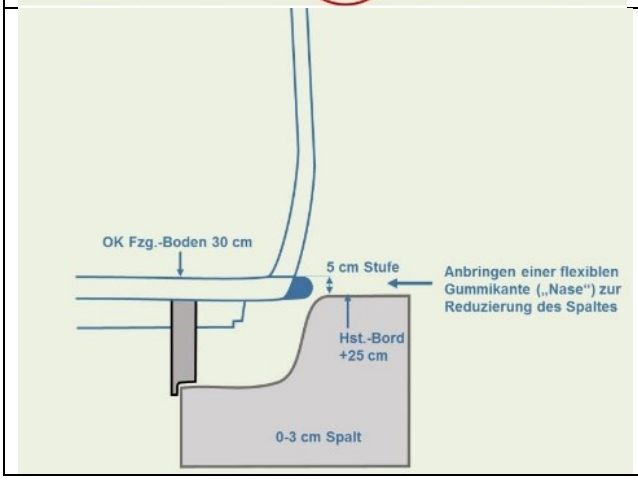
[39] Die DIN sieht seit vielen Jahren einen Maximalabstand für den Spalt von 5cm in Höhe und Breite vor. Die gesetzlich nach Personenbeförderungsgesetz (PBeFG) vorgeschriebene „vollständige Barrierefreiheit" wird jedoch in Deutschland von vielen Verkehrsunternehmen nicht ernsthaft angestrebt, weil es weder eine klare Definition des Gesetzgebers noch eine Bereitstellung ausreichender Mittel für diese gesellschaftliche Aufgabe gibt.

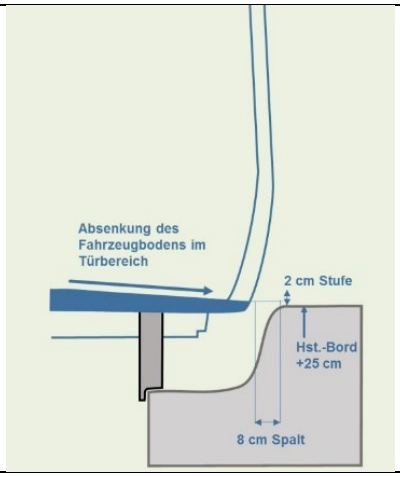


Anforderungen & Lösungen für den Trameinstieg

Links
Problem: Höhenunterschied im Fahrzeug durch unterschiedliches Fahrgastaufkommen.
Lösung: Bordhöhen an Stationen mit vielen Ein- und Ausstiegsvorgängen sollten niedriger sein als an anderen.

Unten:
Lösungsvorschlag Spaltbreite:
Überwindung von Höhendifferenzen durch Anbringen Gummikante oder der Neigung im Fahrzeug





Einstiegshöhe Bus

Busse sind spurgebunden. Barrierefreies und optimales Halten im dichten Straßenverkehr gelingt nicht immer. Viel hängt von der Fahrkunst und Gelassenheit der Bus-Fahrer:innen ab. Je nachdem wie eng der Fahrplan gestrickt ist, oder eine Verspätung vorliegt, gelingt eine präzise Einfahrt in die Haltestelle oder nicht. Erfahrungsgemäß sollten entsprechende Fahr-Schulungen immer wieder wiederholt werden. Hinzu kommen die nicht immer optimalen Gegebenheiten im Umfeld. Eine barrierefrei anfahrbare Busbucht benötigt z.B. eine Länge von 71 Metern!

Dass der Fahrzeugboden der standardisierten Linienbusse über eine Fahrzeug-Bodenhöhe von 32 bis 34cm über Fahrbahnniveau verfügt stellt ein schwer lösbares Problem dar. Mit Hilfe des seitlichen Absenkens („Kneeling") lässt sich die Einstiegshöhe um ca. 7cm verringern. Es bleibt aber bei einer Höhe von 25 bis 27cm über dem Fahrbahnniveau bei den Türen. Vor allem die mittlere Tür ist relevant, weil hier die Multi-Nutzungsflächen sind.

Viel mehr Spielraum zum Absenken der Niederflurbusse gibt es technisch nicht, da der Unterboden im Straßenverkehr nicht aufschrammen soll. Der Haltestellenwartebereich lässt sich ebenfalls nicht beliebig anheben. Grundstücks-Ein- und Ausfahrten verhindern die Ausgestaltung in der nötigen Länge. Zudem soll der Hochbord nicht zu etwaigen Schäden am Fahrzeugrumpf und den Außentüren führen.

Aus der Beschreibung der Rahmenbedingungen wird deutlich, dass bei Beachtung der fahrzeugtechnischen Gegebenheiten die Regelhöhe einer Bushaltestelle im Bereich von 20cm bis 24cm liegen sollte, um die Einhaltung des 5cm-Spaltgrenzwertes im Sinne der Barrierefreiheit sichern zu können. Der 18cm-Bord reicht nicht aus, um die Vorgaben für den Spalt einzuhalten.

In Hessen wurden in Folge der Novellierung des PBefG daher die Förderregeln zum Neu- oder Ausbau von Bushaltestellen entsprechend angepasst.[40]

Bei den bisherigen Ausbaumaßnahmen kam in Mainz eine Version des „Kasseler Sonderbordes" mit einer Höhe von 18cm zum Einsatz. Derselbe Hersteller und andere Firmen bieten inzwischen variable Borde mit Höhen über 20cm an.

Barrierefreier Einstieg an einer Haltestelle der Kasseler Verkehrsgesellschaft in Höhe und Breite (gelbe Farbe 5m-Bereich)

Spezieller Sonderbord der KVG mit einer Einstiegshöhe von 22cm an der Haltestelle
Foto: Fraunhofer Institut

Der Entwurf der *4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Mainz*[41] sieht ein eigenes Kapitel zur Barrierefreiheit und der Haltestellen-Priorität vor. Darin soll das laufende Umbau-Programm entsprechend einer beigefügten Prioritätenliste fortgesetzt werden. Ein Diskurs zur Bordhöhe im Einstiegsbereich fehlt im Entwurf.

Im Entwurf des Mainzer Nahverkehrsplanes NVP wird ausgeführt: Eine bauliche Barrierefreiheit sei gemäß NVP-Entwurf derzeit an 118 der 599 Bushaltestellenpositionen gegeben (Quote 20%). Zum Straßenbahnbetrieb wird ausgeführt, dass 40 von 123 Bahnsteigen barrierefrei ausgebaut worden seien und 5 weitere sich in der Umsetzung befinden.[42]
Eine Tram-Haltestelle mit niveaugleichem Einstieg ist jedoch den Autoren dieses Konzeptes im Stadtgebiet Mainz nicht bekannt. Ob diese Qualitätsanforderung noch Eingang in den NVP erhält, muss abgewartet werden.

---

[40] Ausnahmen der Förderung mit geringeren Höhen sind bei örtlichen Gegebenheiten möglich, wenn z.B. Neigungen oder andere Restriktionen dies erfordern.

[41] PTV/ Stadt Mainz: „4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Mainz", Stand 22.04.2025, vgl. Kapitel 4.2 „Barrierefreiheit und Haltestellen-Prioritätenliste", Seite 66 und 5.1 „Barrierefreier Haltestellenumbau", Seite 69

[42] Auch in anderer Hinsicht sind neu gebaute Haltestellen nicht immer barrierefrei ausgeführt worden. Im Zuge der Erneuerung der Trassen zwischen Finthen und Gonsenheim vor einem Jahr erhielt die Endhaltestelle Römerquelle, die unmittelbar neben einem Gymnasium liegt, nur die vorher schon vorhandene Breite der Wartefläche von 2,00m, obwohl in den einschlägigen Richtlinien 2,50m als Standardbreite vorgesehen sind. Auch wenn die Verbreiterung vom Bund als Ausbau angesehen und deshalb im Rahmen einer Erneuerung nicht gefördert wurde, hätte eine Anpassung an den heutigen Stand der Technik vorgenommen werden sollen. Insbesondere in Hinblick auf die Einsteiger nach Schulschluss.

Fazit: Mit dem Standard von 18cm Sonderbordhöhe an Bushaltestellen und dem realen Höhen- und Breitenspalt an Straßenbahnhaltestellen sind die bisher offiziell als „barrierefrei ausgebaut" benannten Mainzer Haltestellen eher der Rubrik „weitgehend barrierefrei " zuzuordnen.

Es bleibt zu hoffen, dass in Rheinland-Pfalz und Mainz die Standards künftig im engeren Wortsinn des Gesetzes „vollständig barrierefrei" auf die Vorgaben der einschlägigen Regelwerke und Normen angehoben werden. Für mobilitätsbehinderte Menschen ist Selbstständigkeit ein hohes Gut. Schöne Gesetzesformulierungen bewirken allein noch keine Verbesserungen. Die gelebte Praxis ist entscheidend.
Die enge Abstimmung von Fahrzeug und Haltestellenanlage ist dabei entscheidend. Dabei kommt es auf jeden Zentimeter und mitunter Millimeter an.

4.4 Schneller unterwegs in RheinMain

Wenn Regionalzüge aus Richtung Koblenz und Saarbrücken in den Mainzer Hauptbahnhof morgens einfahren, kann täglich wiederkehrend beobachtet werden: Die Züge entleeren sich fast vollständig, nur wenige Reisende bleiben im Zug sitzen und fahren weiter Richtung Frankfurt. Dann steigen massenhaft Personen in den Zug ein und er ist wieder voll – oftmals auch überfüllt.

Diese Beschreibung zeigt die engen Verflechtungen in der Region. Einerseits bildet die Landeshauptstadt Mainz das Hauptziel für die angrenzenden Umlandkommunen aus den Kreisen Mainz-Bingen, Alzey und weiter. Tausende Pendler aus dem rheinhessischen Umland und anderen Orten von Rheinland-Pfalz kommen nach Mainz. Die vielen Einsteiger in Mainz zeigen wiederum, wie stark Mainz in die Region Rhein-Main eingebunden ist. Und keineswegs auf ein großes Zentrum wie Frankfurt allein ausgerichtet, sondern verteilt auf die ganze Region. Insbesondere Wiesbaden, Darmstadt, Rüsselsheim und andere Ziele wie im Vordertaunus die Bürostadt Eschborn oder der Flughafen Frankfurt.

Ähnlich sieht es im Straßenverkehr aus. Im Regionalverkehr bei Entfernungen von 25 bis 50km übersteigt der Modal-Split des ÖPNV der Mainzer Bewohner:innen mit 55 % zwar den Anteil des Kfz-Verkehrs am Gesamtverkehr. Aber es ist nicht zu übersehen, dass die Autobahnen und Bundesstraßen im Berufsverkehr trotz niedriger Durchschnittsgeschwindigkeit weiterhin stark frequentiert sind. Deshalb finanziert der Bund den Ausbau der Autobahnen weiterhin wie bisher.

Grundsätzlich liegen im Schienen-Regionalverkehr große Potentiale für den Umstieg vom Auto auf die Bahn. Mit dem Einstieg in den Zug entfallen für die Nutzer morgendliche Last und Verantwortung, im Auto in der Schlange stets aufzupassen, ob das Vorderfahrzeug bremst oder ein Überholvorgang den eigenen Weg gefährlich knapp kreuzt. Je länger der Arbeitsweg im Berufsverkehr, desto gestresster die Fahrt zum Arbeitsplatz. Das muss nicht sein.

Für Pendler unabdingbar ist allerdings die Voraussetzung, dass die Reisezeiten im Schienenverkehr einschließlich ihrer Anschlusswege kürzer werden müssen. Die Vorteile des Systems Schienenverkehr, ohne Störungen auf eigenem Gleis mit hoher Geschwindigkeit schnell voranzukommen, kommen nicht mehr ausreichend zum Tragen, weil das Überschreiten der Kapazitätsgrenzen und das Ausbleiben der Technikmodernisierung zu lange von Bund und Ländern hingenommen wurde. Somit werden Pendler mehr oder weniger gezwungen, die Fahrt zum Arbeitsplatz mit dem Auto zu nehmen. „Volle Züge genießen" wollen im Wortlaut nur die Wenigsten.

Daher sollte der ÖPNV mit gezielten Maßnahmen dem Auto Konkurrenz machen:

- Schneller in die Metropolen der Region mit neuer Zuggattung
- mehr Platz und Komfort in den Zügen.

Zuständig sind hauptsächlich die beiden Länder Rheinland-Pfalz und Hessen. Indirekt auch der Bund, der mit den Gesetzmäßigkeiten für die verteilten Zuständigkeiten, Finanzierungsmodellen und als Eigentümer der Deutschen Bahn AG die komplexen, kaum noch zu durchschauenden Strukturen eingerichtet hat.

Die Stadt Mainz sollte als Kommune jedoch aktiv mit Forderungen für ihre Interessen eintreten und kann Maßnahmen zur Vorbereitung von Baumaßnahmen treffen. Sie ist auch an der Finanzierung beteiligt, z.B. an der Bahnhofsmodernisierung.

Vor 2030

Regionale Sprinterzüge Mainz – Frankfurt

Die Nachfrage der Direktverbindungen zur Frankfurter Innenstadt ist so hoch, dass im Berufsverkehr ein stärker differenziertes Zugangebot angeboten werden muss.

Die Vergangenheit hat es vorgemacht: In den 1960er bis zu den 90ern Jahren waren Zugverbindungen von und sogar unter 30 Minuten zwischen Mainz und Frankfurt angeboten worden. Sie sollten bei einem modernem Bahnbetrieb erst recht machbar sein[43]! Voraussetzung ist, dass die Züge lediglich in Rüsselsheim und Frankfurt-Hauptbahnhof halten und nicht den Umweg über Frankfurt-Flughafen und andere Halte vornehmen.

Vorgeschlagen wird der Einsatz von „Sprintern" mit Fahrzeiten von 30 Minuten zwischen Mainz und Frankfurt Hauptbahnhof. Die Ist-Nachfrage rechtfertigt dies. Vor allem in den Hauptverkehrszeiten mit Blick auf die Pendlerströme sollten hier Trassenfreigaben für den Sprinter erfolgen.

Die Stadt Mainz sollte auf das Bundesland Rheinland-Pfalz einwirken, damit es entsprechende Zugleistungen bestellt. Um das Bahnangebot für die Region Rheinhessen zu verbessern, ist es nötig, dass das Land Rheinland-Pfalz auch dann Schienen-Fahrzeug-Leistungen bestellt, wenn diese teilweise räumlich im Nachbarland Hessen stattfinden. Fahrgäste wollen keine Opfer von Landesgrenzen auf Kosten eines unzureichenden Angebots bleiben. Eine grenzüberschreitende Zusammenarbeit mit dem Land Hessen und dem RMV sollte sich an den realen Verkehrsverflechtungen orientieren. Beide Länder sollten ggf. einen Finanzierungsausgleich vereinbaren, der am realen Bedarf ausgerichtet ist.

10 Minuten-Takt nach Wiesbaden

Für die Verbindungen zwischen Mainz und Wiesbaden sind weniger die reinen Fahrzeiten maßgeblich. Viel wichtiger für die Reisezeit, dass das Zugangebot erhöht wird. Die Fahrpläne der S-Bahn und Regionalzüge sollten eine 10-Minuten-Zugfolge von den Mainzer Bahnhöfen Römisches Theater und Hauptbahnhof vorsehen.

[43] Beispiel: Amtliches Fahrplanangebot Winter 1963/64 der Deutschen Bundesbahn: Eilzug 670 MZ 11:32 Uhr – Ffm Hbf 12:02 Uhr (30 Minuten Fahrzeit) mit Halt in Mainz Süd und Rüsselsheim; D-Zug 304 Köln – Frankfurt – Wien MZ 10:33 Uhr – Ffm Hbf 11:01 (29 Minuten Fahrzeit); Kursbuch 1991/ 1992 der deutschen Bundesbahn DB, D-Zug 453 Wiesbaden – Mainz – Cottbus MZ 6:25 Uhr – Ffm 6:50 Uhr (25 Minuten Fahrzeit).

Direktverbindungen von Rheinhessen nach Wiesbaden

Wesentlich kürzere Fahrzeiten für Pendler von Rheinhessen nach Wiesbaden entstehen, wenn Direktverbindungen als RB oder RE zu Hauptverkehrszeiten eingerichtet werden. Die Direktfahrten sollten im Wechsel aus Bad Kreuznach oder Bingen nach Wiesbaden erfolgen, ohne über den Mainzer Hauptbahnhof geführt zu werden. Dies kommt nicht nur einer spürbaren Fahrzeitverkürzung für die Reisenden zu Gute. Auch der Mainzer Hauptbahnhof wird von den Umsteigebeziehungen entlastet. Und Mainz-Mombach könnte ebenfalls profitieren, wenn neben Regional-Express-Zügen auch Regionalzüge mit Halt an allen Stationen geplant werden.

Derartige Direktverbindungen waren bei der Sperrung der Schiersteiner Brücke seinerzeit temporär praktiziert worden und gut angenommen worden. Es bleibt unverständlich, warum sie nicht weiterbetrieben wurden.[44]

Um oder nach 2030

Mehrgleisiger Ausbau von Bahntrassen

Seit Jahren bekannt sind die Kapazitätsengpässe auf Schienenstrecken im Rhein-Main-Gebiet. Während die Autobahnstrecken verbreitert wurden, blieb der mehrgleisiger Ausbau im Bahnverkehr aus.

Statt 8 bis 12 Spuren wie im Autobahnnetz und der Luxus von Standspuren, ist die südmainische Zugstrecke von Mainz nach Frankfurt auf mehreren Abschnitten noch zweigleisig. Dies macht ein nachfragegerechtes Zugangebot für Fernzüge, Güterzüge, Regionalzüge und S-Bahnen unmöglich. Insbesondere das Nahverkehrsangebot, das übrigens für die höchsten Einnahmen sorgt, leidet unter den Kapazitätsengpässen und der alten Technik. Vorgelassene Fernzüge sorgen für Verspätungen im Regional- und Güterverkehr.

Die Dringlichkeit des mehrgleisiger Streckenausbaus ist zudem durch die Zugausfälle und Chaos-Tage aufgrund von Baustellen, Personalmangel, defekte Weichen und Fahrzeuge unübersehbar, - wie aktuell in Mainz zu spüren. Verspätete und überfüllte Züge müssen jedoch der Vergangenheit angehören, soll die Bahn Verkehrsmittel Nr. Eins im Regional- und Fernverkehr werden.

Um den Modernisierungs- und Investitionsrückstand aufzuholen, sind für folgende Trassen unverzüglich Planungen einzuleiten und ein zügiger Ausbau sicherzustellen:

- Mainz – Rüsselsheim -Frankfurt: Zukünftig durchgängig dreigleisig. Darüber hinaus streckenweise den viergleisigen Ausbau planerisch vorbereiten, wo immer machbar. Ziel ist eine Leistungsausweitung und ein Regionalverkehr mit einer Wagenfolge von 10 Minuten von Mainz Richtung Frankfurt zu schaffen. Und Verbesserungen für Fernverbindungen über Mainz (mehr Direktzüge wie einst im Interregio-Netz) einzusetzen sowie Kapazitäten für nahen und fernen Güterverkehr vorzuhalten und somit alle Güterverkehrszentren (GVZ) in Hessen und Mainz miteinander zu verbinden. [45]

[44] War die länderübergreifende Strecke der Grund, warum das Bestellen dieser Zugleistungen nicht erfolgt ist? Gründe für die Einstellung wurden nicht mitgeteilt.

[45] Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität, Schreiben vom 23.06.2025 an MainzZero, Az. 5000-0003#2025/0011-1401: Im Infrastrukturprojekt Deutschland ist ein teilweise dreigleisiger Ausbau vorgesehen.

- Durchgängig dreigleisiger Ausbau bis Gau-Algesheim, um das Fern- und Nahverkehrsangebot ausweiten zu können.[46]
- Abschnittsweise und in Schritten zweigleisiger Streckenausbau nach Alzey inkl. Elektrifizieren der gesamten Strecke.[47]

Die Stadt Mainz sollte auf Bund und Länder entsprechend einwirken, kann jedoch bereits im Vorfeld durch eigene Aktivitäten beim Aufkauf von Grundstücken sowie in der Bauleitplanung Trassen sichern. In Einklang mit der DB AG sollten die für den Ausbau notwendigen Flächen bestimmt werden und entsprechende Maßnahmen zur mittel- und langfristigen Flächensicherung vorgenommen werden. Das Land Rheinland-Pfalz sollte mit Nachdruck die Planung vorantreiben, denn der Bund sieht das Land primär in der Finanzierungsverantwortung von Strecken, die für den Fernverkehr nachrangig sind. Fehler, wie in der Vergangenheit, Bauflächen im unmittelbaren Umfeld der Schienentrassen auszuweisen, sind unbedingt zu vermeiden, um mögliche Maßnahmen nicht zu gefährden.

Mainz - Rüsselsheim - Frankfurt

Zwar war im Rahmen des Gutachterentwurfs für den Deutschland-Takt im Bundesverkehrswegplan Schiene schon vor Jahren ein streckenweiser dreigleisiger Ausbau aufgenommen worden. [48]Doch nicht einmal der Bau kleiner Abschnitte wurde umgesetzt.

Von Seiten der DB-InfraGO AG und des Bundes ist die längst überfällige Kapazitätserweiterung der Strecke 3520 Frankfurt – Rüsselsheim – Mainz nicht zu erwarten. Bei der Prioritätensetzung der DB AG liegt generell die Erneuerung vor dem Ausbau. Für die Erneuerung sollen die geplanten Maßnahmen, die in Deutschland bis 2030 fertiggestellt werden sollten, auf 5 Jahre gestreckt werden. Zudem sieht die Bahn selbst unter Berücksichtigung der vorhandenen Sondervermögen eine Finanzlücke. Statt der angedachten, deutschlandweiten Mittelzuweisung der Regierung in Höhe von 29 Milliarden würden rund 45 Milliarden benötigt.[49]
Die Strecke dient nur auf einigen Abschnitten dem ICE-Fernverkehr und ist daher für die DB AG und deren Geschäftsbilanz nachrangig. Die Chancen, dass sich die DB AG und der Bund von sich aus in Kürze um einen nachfragegerechten Ausbau der Gesamtstrecke kümmern werden, sind daher verschwindend gering.

Eine besondere Verantwortung kommt daher den beiden Ländern Hessen und Rheinland-Pfalz zu. Aus Sicht des Bundes sind sie es, die für den Regionalverkehr den mehrgleisigen Ausbau wünschen. Daher müssen vorbereitende Planungen und der Bau einschließlich der Zusicherung der Finanzierung von diesen beiden Ländern ausgehen.

Mit der vier Kilometer langen Wallauer Spange entsteht eine direkte Verbindung von Wiesbaden zur Schnellfahrstrecke Frankfurter Flughafen. Der Bau könnte in Abhängigkeit vom Planfeststellungsverfahren 2026 beginnen, die Fertigstellung 2028 erfolgen. Mit der damit verbundenen Fahrzeitverkürzung zum Frankfurt Flughafen und nach Darmstadt und dem stündlich verkehrenden Hessen-Express

[46] A.a.O seitens des Landes wird „der Ausbau der Strecke zwischen Gau-Algesheim und Mainz angesprochen"

[47] A.a.O.: Aussage des Ministeriums: Es „werden aktuell erste Überlegungen durch den ZÖPNV Süd und das Land in Hinblick auf einen möglichen abschnittsweisen Ausbau vorgenommen".

[48] Drittes Gleis Mainz Bischofsheim Pbf – Abzw Mönchwald und niveaufreie Anbindung an Bestandsnetz, verschiedene Maßnahmen im Umfeld Frankfurter Hauptbahnhof (seid 90er Jahren vom Land Hessen als Frankfurt 25 gefordert).

[49] Frankfurter Rundschau vom 2. Juli 2025: „Bahnchef sieht Finanzlücke"

verkürzen sich die Fahrzeiten erheblich (nach Darmstadt 30 statt 43 Minuten, nach Frankfurt Hauptbahnhof Fahrzeitverkürzung um 5 Minuten). Daher ist anzunehmen, dass das Interesse des Landes Hessen für die südmainische Strecke nach Mainz schnell sinken wird und – aus Wiesbadener Sicht – der Umweg über Mainz entfallen könnte.
Daher liegt die Schlussfolgerung nahe, dass das Land Rheinland-Pfalz der Hauptmotor sein muss, um die Planungen anzuschieben und durchführen zu lassen.

Koblenz - Mainz

Auf der Strecke verkehren zwar ICE-Züge, zum ICE-Schnellbahnnetz gehört die Strecke nicht. Eine Initiative zur Realisierung durch Bund und DB AG ist daher nicht zu erwarten.
Hier muss das Land Rheinland-Pfalz noch mehr bewegen, um die Planungen anzuschieben und durchführen zu lassen.

Ausbau der Strecke Mainz - Alzey

Während der Ausbau der Hauptstrecken nach Koblenz und Frankfurt im Stadtgebiet von Mainz baulich nur in den Stadtrandgebieten erfolgen muss und somit eher kurze Strecken betriff, liegt die Zugstrecke nach Alzey mit mehreren Kilometern auf einem längeren Abschnitt innerhalb des Stadtgebietes.

Verantwortung und Zuständigkeit liegen eindeutig auf Landesebene sowie bei den Anrainerkommunen in Rheinhessen einschließlich der Landeshauptstadt. Insofern ist die Zuständigkeit noch klarer als bei den vorgenannten Strecken.
Aufgrund der engen Verflechtungen sollten die Einpendler aus dem Umland, Ausflügler und Urlauber nach Mainz statt mit dem Auto künftig mit öffentlichen Verkehrsmitteln einreisen. Der Ausbau der Strecke nach Alzey liegt somit sowohl im Interesse der beiden Landkreise Mainz-Bingen und Alzey-Worms, als auch der Landeshauptstadt selbst.

Aus Landessicht soll mit Blick auf den entstehenden Lilly-Industriestandort mit über 1.000 Mitarbeitenden und dem geplanten Biotech-Areal in Mainz eine Stärkung der Wirtschaftskraft in der Region erfolgen. Um dieses Ziel zu erreichen und qualifizierte Arbeitskräfte anzulocken, bedarf es eines guten Angebots an öffentlichen Verkehrsmitteln, um die Biotech-Achsen Darmstadt/ Ingelheim – Mainz – Alzey zu stärken.

Die vorhandene eingleisige Strecke ist dabei den künftigen Anforderungen der Verkehrswende nicht gewachsen. Die Zugfolge auf die künftigen Erfordernisse bei sprunghaft steigendem Fahrgastaufkommen schnell und flexibel erhöhen zu können, ist bei einer eingleisigen und zudem nicht elektrifizierten Strecke nicht möglich. Daher muss mit die Ausbauplanung unverzüglich begonnen werden:

- Erstellen eines Zielfahrplanes und anderer Rahmenbedingungen.
- Erreichen kürzerer Fahrzeiten und eines größeren Platzangebotes.
- Erfassen fahrplantechnischer Engpässe.
- Planerisches Vorbereiten des Trassenausbaus in Schritten sowie Festlegen, welche Abschnitte fahrplantechnisch erforderlich sind. Baurechtlich und bautechnisch schnell realisierbare Abschnitte sind sofort einzuleiten.
- Festlegen der Fahrzeugtypen und Abstimmen der Bahnsteighöhen.
- Direktzüge aus Alzey nach Frankfurt und Wiesbaden im Berufsverkehr.
- Eine Elektrifizierung dient nicht nur der Einsparung fossiler Brennstoffe, sondern verbessert die Integration ins Streckennetz des Rhein-Main-Gebietes mit weiterführenden Zuglinien.

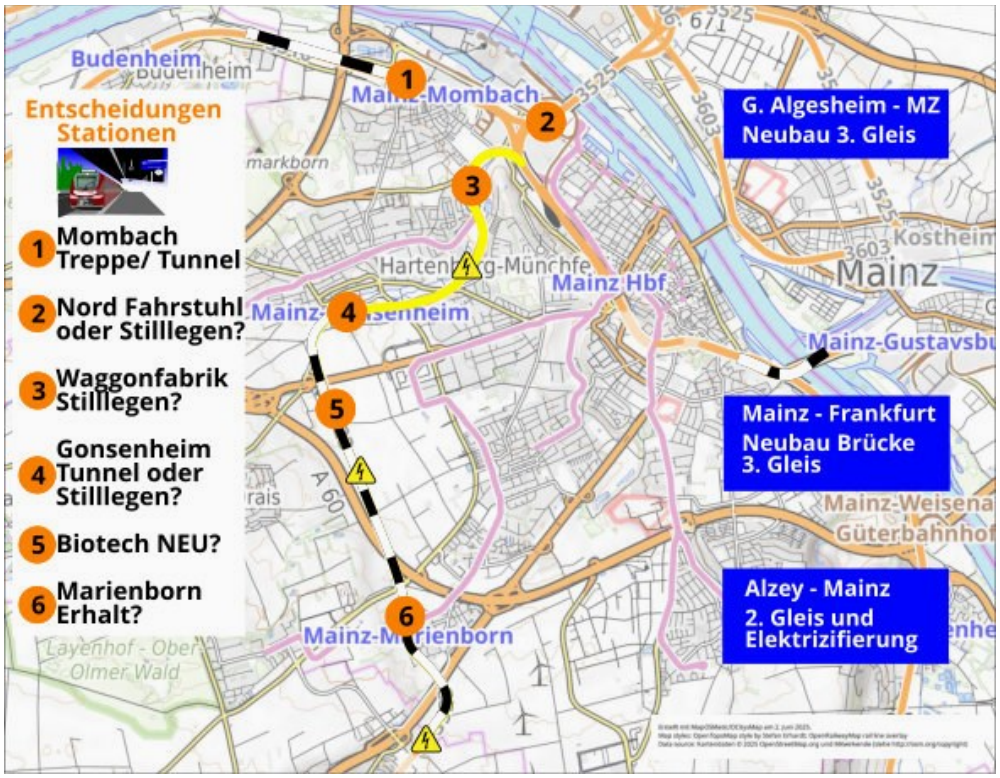
Die im Schreiben des ZÖPNV Süd an MainzZero gewählte Formulierung zum Planungsstand *„(es…) werden aktuell erste Überlegungen durch den ZÖPNV Süd und das Land in Hinblick auf einen möglichen abschnittsweisen Ausbau vorgenommen*" könnte kaum zurückhaltender gewählt sein. Wenn das Land, das zweifelsohne zuständig für den Schienenverkehr auf dieser regional bedeutsamen Strecke ist, die Planung an die kommunale Ebene weitergibt, dann sollte sichergestellt werden, dass …

- dem Träger personelle und sonstige Ressourcen in vollem Umfang bereitgestellt werden - ebenso die Erstattung des Mehraufwandes zur Organisation und Kommunikation aller kommunal-, regional- und landesweiten Beteiligten;
- die Finanzierung sichergestellt ist und bei Bedarf sofort aufgestockt wird;
- ein Zeitplan für alle Planungsschritte vorgegeben wird;
- eine Task Force im Ministerium eingerichtet wird, die Verlauf und Zeitplanung des Projektes verantwortlich überwacht;
- eine frühzeitige Abstimmung und Einigung aller Beteiligten zum künftigen Fahrplan (Land, Kommunen und Kommunalverbände) erfolgt, um ein attraktives Angebot zu schaffen, damit Pendler künftig mit dem Zug statt dem Auto nach Mainz fahren.

Die Anrainer-Kommunen, Landkreise und Verbünde sind nicht nur frühzeitig einzubeziehen, sondern sollen aktiv an der Realisierung des Projektes mitwirken. Die Stadt Mainz steht hier aufgrund des langen Streckenabschnittes zwischen Stadtgrenze und Gonsenheim in besonderer Verantwortung. Dabei geht es nicht nur um Bereitstellung und Sicherung von Grundstücken.

Entschieden werden muss das Zukunfts-Konzept in Hinblick auf die Funktion und Nutzen der Mainzer Bahnhöfe. Soll eine neue Station in Höhe der geplanten Neubebauung Biotech entstehen, wie es im städtebaulichen Wettbewerb angedacht worden war, ist die Häufung der Bahnhöfe in kurzen Abständen nicht tragbar. Schließlich nützt ein zweigleisiger Ausbau nicht, wenn die Züge „an jeder Kaffeekanne" wegen ein paar wenigen Aus- und Einsteigern halten.

SPNV in Mainz: Anstehende Entscheidungen zum Erhalt oder Ausbau



Konzept barrierefreie Bahnhöfe

Die Stadt Mainz sollte sich mit dem RMV und DB InfraGo[50] für ein Bahnhof-Modernisierungskonzept zusammensetzen und Zukunftspläne erstellen.
Gemeinsam mit der Deutschen Bahn und den Verbünden ist ein Bahnsteighöhenkonzept für alle Mainzer Bahnhöfe zu erstellen. Während die Bahnhöfe und Stationen Marienborn, Gonsenheim, Mainz Nord nur von einer Zuggattung angefahren werden, sind bei den anderen ggf. differenzierte Höhen der Bahnsteige anzustreben. Bahnsteighöhe, Anlage von Fahrstühlen und Modernisierung der Fußgänger-Tunnel ist aber abhängig von der Zukunft der jeweiligen Stationen

Mainz-Mombach

Erforderlich ist die Bahnsteiganpassung an Regionalzüge und eine Verlängerung des Bahnsteiges bis zur Unterführung in Fortsetzung der Heimstraße. Damit entsteht eine Verbindung vom Mombacher Ortskern an der Hauptstraße bis zur Industriestraße, die Teil des Gewerbebetriebes Rheinallee ist. Maßnahmen sind:

- Ausbau des Bahnsteiges
- Treppenabgang zum vorhandenen Fußgängertunnel
- Erneuerung des Tunneldurchganges

Mainz Hauptbahnhof

Die Verlagerung von Bus- und Straßenbahnlinien vom Hauptbahnhof-Vorplatz hin zur Haltestelle Hauptbahnhof-West führt zu Veränderungen der Zugangswege von den Bahnsteigen zum Öffentlichen Nahverkehr. Vorgeschlagen wird, dass alle Bahnsteige, die bis zur Alicenbrücke reichen, Treppenaufgänge und Fahrstühle zur Brücke erhalten.[51]

Mainz - Gonsenheim

Ebenso wie die Stationen Marienborn und Waggonfabrik muss die Zukunft des Bahnhofes Gonsenheim in Zusammenhang mit der Modernisierung der Bahnstrecke nach Alzey und dem möglichen Neubau einer Station Biotech-Campus geklärt werden. Soll der Bahnhof aufgegeben werden, entfallen weitere Maßnahmen. Anderenfalls die heruntergekommene Station dringend modernisiert werden. Einen Nutzen für die Zukunft hat der Bahnhof nur, wenn ein dem heutigen Stand der Technik verbreiteter Tunnelzugang zur Straße und Gewerbegebiet Am Hemel hergestellt wird.

- Schaffen barrierefreier Einstiege für den (künftigen) Fahrzeugeinsatz;
- Neubau Bahnsteig auf Seite Gewerbegebiet Hemel oder als Mittelbahnsteig;
- Ausbau des Tunnels zum Gewerbegebiet Hemel oder Mittelbahnsteig.

Mainz Nord und Waggonfabrik

Die S-Bahnstation Mainz-Nord entfällt, sollte der Bau der Station Schott realisiert werden. Anderenfalls Einbau von Fahrstühlen und die Erneuern der Anlage einschließlich Zuwegung. Durch den Ausbau der Alzeyer Strecke und besonders der geplanten Station Schott ist der Erhalt der Station Waggonfabrik ebenfalls gefährdet.
Beide Stationen stehen in Wechselwirkung mit der geplanten Station Schott. Deren Nutzen wiederum ist in Zusammenhang mit dem Einrichten der vorgeschlagenen umsteigefreien Direktverbindungen von Rheinhessen nach Wiesbaden zu sehen.

---

[50] Die ehemalige Sparte DB Station &Service ist 2023 aufgelöst und in den neu gebildeten DB-Infrastruktur-Konzern eingegliedert worden. Sie ist Teil einer gemeinwohlorientierten Infrastruktursparte (was immer das real bedeutet, wird die Zukunft zeigen).

[51] Verbindung zu Gleisen 1, 2/3, 4/ 5

4.5 Kleine Maßnahmen, große Wirkung

Nicht immer sind große Investitionen Voraussetzung, um die Attraktivität des ÖPNV zu erhöhen. Einzelne Vorhaben, die zusammen ein Paket bilden und entsprechend werbewirksam „verkauft" werden, können ebenfalls zu einem Qualitätssprung beitragen. Als Anregung für weitere Ideen und Innovationen sind nachfolgend drei Vorschläge aufgeführt.

Kundenspezifische Fahrpreisgestaltung

Bei der Höhe der Fahrpreise sowie des Ticketangebots ist Mainz in den Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)-Tarif eingebunden.
Um Kunden dauerhaft an den ÖPNV zu binden, haben RMV und andere Verbünde über Jahre hinweg ihr Preissortiment dahingehend optimiert, dass der Kauf von Zeitkarten attraktiver und einfacher wurde. Die anfänglichen monatlichen Papierkarten für Monatskarten wichen immer mehr digitalen Jahreskarten bis hin zu Jobtickets, die vom Arbeitgeber mitfinanziert wurden. Zuletzt kam das Deutschland-Ticket mit neuen Möglichkeiten, regional freizügig Busse und Bahnen zu nutzen, hinzu.

Der Nachteil: Insbesondere Gelegenheitsfahrer ohne Zeitkarte wurden bei anstehenden Tarifbesprechungen und -Festlegungen von den Verbünden und Verkehrsbetrieben nicht berücksichtigt. Inzwischen sind die Fahrpreise für Einzelfahrscheine unangemessen hoch. Erst recht bei Fahrten zu zweit oder als Familie.
Um die Verkehrswende und die demografische Entwicklung unserer Gesellschaft im Blick zu behalten muss baldmöglichst eine Richtungsänderung erfolgen:

- Der Anteil der Menschen im Rentenalter wächst. Zeitkarten lohnen sich für diese Gruppen nicht. Wenn der Fahrpreis für Einzelfahrscheine nicht stimmt, wird weiter das Auto benutzt. Dies erklärt auch den bundesweiten Höchststand im Autobesitz bei gleichzeitig sinkender Fahrleistung. Folge: enormer Flächenverbrauch für wenig genutzte Autos. Alternativ weichen mobile Rentner auf das Rad aus.
- Die seit Corona plötzlich geschaffene Möglichkeit, den Job zuhause im „Homeoffice" zu leisten und die Zunahme von Teilzeit-Arbeitsplätzen hat den Arbeitsmarkt verändert. Für diejenigen, die nicht mehr täglich werktags zur Arbeitsstelle fahren müssen, sind Zeitkarten zu teuer.
- Wie die Mobilitätsbefragungen zeigen, hat sich der Stellenwert des Autos bei jungen Menschen verringert. Das sollte dem ÖPNV eigentlich zu Gute kommen. Wegeketten, bei denen mehrere Verkehrsmittel genutzt werden, sind immer selbstverständlicher geworden. Für die verschiedenen Milieugruppen junger Leute sollten die Tarife auf einem bezahlbaren Niveau bleiben.
- Einbeziehung von E-Scootern an ausgewählten Standorten. Ausloten von tariflichen Vereinbarungen mit den Betreibern des E-Scooter-Verleihs.

Mainz gehört zwar dem RMV-Tarif an, besitzt aber Spielräume innerhalb der eigenen Zone. Innerhalb der Wabe Mainz/Wiesbaden sollten die o.g. Zielgruppen durch Preissenkungen gehalten bzw. zurückgewonnen werden. Verantwortlich hierfür sind als Aufgabenträger die Städte Mainz und Wiesbaden.

Ein weiteres Problem: Mainz befindet sich in Randlage des RMV-Gebietes. Westlich von Mainz beginnt der Verkehrsverbund RNN mit eigenem Tarif. Hier ist der Übergang von einem zum anderen Tarif eindeutig zu regeln. Den Zugang erleichtern würde, wenn Tarifstrukturen und Beförderungsbedingungen – am besten bundes- und europaweit - angeglichen werden.

Mit Rufbus nach Hause gebracht

Wer am Stadtrand wohnt, verfügt in der Regel über ein ausgedünntes Angebot. Dabei sind es gerade diese Stadtteile, die am entferntesten von der Innenstadt und daher ohne Auto schwerer zu erreichen sind. Das Anbieten im städtischen 10- oder 15-Minuten-Takt ist jedoch zu starr und unwirtschaftlich. Standardlinien und Gelenkbusse passen nicht in die Strukturen der engen Ortsdurchfahrten und von Wohnstraßen.
Der Einsatz von fahrplanmäßig verkehrenden, aber linienmäßig flexiblen Rufbussen ist erfolgsversprechender und sollte je nach ortsspezifischen Situationen als festintegrierter Bestandteil des ÖPNV eingeführt werden.

Beispiel Finthen

Derzeit übernimmt die Linie 78 die Feinverteilung im hügeligen Stadtteil Finthen. Die Linie 78 verkehrt an Werktagen lediglich im Halbstunden-Takt abseits der Tramlinien. Letzte Fahrt ab Römerquelle besteht um 20:07 Uhr. Samstags Betrieb von 9:07 bis 18:07, sonntags gib es kein Angebot. Fester Linienweg mit teilweise langen Wegen im hügeligen Stadtteil sind ebenso unattraktiv wie abends und am Wochenende lange Fußwege zu den Endhaltestellen der Straßenbahnlinien oder den Buslinien entlang der Kurmainzstraße. Das Experiment MainzRider, ein temporärer On Demand-Betrieb, wurde 2024 aus verschiedenen Gründen beendet.[52] Sein Einsatz folgte parallel zum Linienbetrieb ohne klare Ausrichtung seiner Funktion oder entsprechender Werbung für dieses Angebot.

Ein in das Liniennetz voll integrierter Rufbusbetrieb soll dagegen nicht nur das Takt-Angebot gegenüber heute erhöhen und die Betriebszeiten ausweiten, sondern für eine wohnortnähere Bedienung sorgen. Alle Faktoren führen zu spürbaren Reisezeit- und Komfortgewinnen, die das Umsteigen auf den ÖPNV erleichtern. Anders als der Linienbus, der auf einer festen Route fährt, kann der Rufbus je nach Bedarf (On Demand) flexible Wegrouten nehmen und somit in Einklang mit den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes zusätzliche Haltepunkte anfahren. In hügeligen Stadtteilen wie Finthen, hilft dies gerade älteren Menschen zum Erhalt ihrer Mobilität.
Da „Mobilität für Alle" am Stadtrand nicht eigenwirtschaftlich funktionieren kann, sondern als gesellschaftlicher Anspruch mit einem vergleichsweise geringem Steueraufwand unterstützt werden muss, sollte dem Verkehrsunternehmen – hier wahrscheinlich der MVG - ein Ausgleich gezahlt werden.

Der Erfolg hängt jedoch von mehreren Voraussetzungen ab:

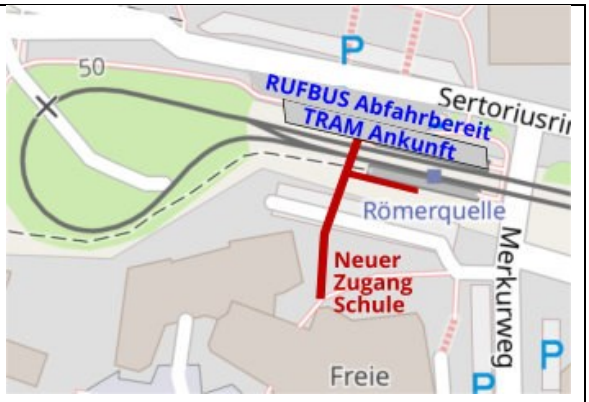
- Volle tarifliche Einbindung in den RMV-Tarif. Zeitkarten werden anerkannt. Ob ein Komfortzuschlag in geringer Höhe genommen werden muss, hängt von den Ausgleichszahlungen des Bestellers ab (Aufgabenträger). Flexible Zahlungsmöglichkeiten sollten angeboten werden (bar, per Einzugsermächtigung, digital).
- Barrierefrei nutzbares Fahrzeug, auch für Rollstuhl und Kinderwagen.

[52] Dies hatte verschiedene Ursachen. Der Fahrpreis des MainzRider lag mittig zwischen RMV-Tarif und Taxispreis angesiedelt. Er war lediglich digital per App erwerblich. Ein Komfortzuschlag mit Bargeld war nicht erlaubt, was viele ältere Personengruppen abschreckte. Wenig transparentes Fahrten-Angebot des MainzRiders. Unklare Linienführung und Parallelfahrten zu Tram- und Buslinien, die doch eigentlich zu vermeiden sind.

- Stets feste Anschlüsse an der Haltestelle Römerquelle. Die Tram mit Ziel Römerquelle bietet verlässlich Anschlussverbindungen mit dem Rufbus. Auf jede Tram wartet ein Rufbus. Die dadurch entstandene Taktverdichtung für die innere Erschließung von Finthen führt zu einer Verdoppelung des Angebotes und zu einer Ausweitung der Betriebszeiten gegenüber dem bisherigen Angebot der Buslinie 78.
- An der Haltestelle Römerquelle wartet der Rufbus am Sertoriusring Richtung Osten/ Gonsenheim, so dass der Weg von der Tram-Tür zum Rufbus kurz und gefahrlos ist.
- Mit den flexiblen Fahrrouten des Rufbusses können 30 statt 13 Haltestellen angeboten werden. Das Personenbeförderungsgesetz untersagt zwar freie Halte, der Rufbus bringt aber die Fahrgäste wesentlich näher zur Haustür.
- Im eigenen Stadtteil „auf der letzten Meile" kennen sich Fahrgäste und Busfahrer:innen in der Regel untereinander besser, der ÖPNV wird persönlicher.
- Ein- und Ausstieg fallen an vielen Haltestellen leichter, weil der im Stadtteil eingesetzte Klein- oder Midi-Bus einen niedrigeren Einstieg hat. Sofern erforderlich, können Borde auf das Erfordernis der Rufbusfahrzeuge angehoben werden. Vorteil: Der Sonderbord muss nicht so hoch wie beim Linienbus sein.

Vorschlag Rufbus Finthen

An der Tram-Endhaltestelle Römerquelle wartet stets ein barrierefrei nutzbarer Rufbus, der Fahrgäste flexibel näher zur Haustür bringt. Er soll tariflich in den RMV-Tarif voll eingebunden sein.
Alternativ kann eine Ausrichtung des Rufbusbetriebes auf die Haltestellen der Linien 56/ 58 geprüft werden, sofern ein Wartebereich und sichere Umsteigemöglichkeit eingerichtet werden kann.



Auf zu neuen Ufern

„Rechts des Rheins ist auch noch Mainz" ist nicht nur ein beliebter Mainzer Spruch, sondern beschreibt mit Blick auf die ehemaligen Mainzer Stadtteile Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK) die engen verkehrlichen Verflechtungen zur Mainzer Innenstadt. Nur der Rhein trennt die ehemaligen Ortsteile von der Mainzer Innenstadt. Als einzige innenstadtnahe Verbindung steht die Theodor-Heuss-Brücke zu Verfügung. Trotz der fußläufigen Entfernung sind gerade die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr auf der Brücke schlecht. Sie müssen sich nicht nur die Gehwegfläche teilen. Es gibt keinen Sicherheitsabstand zur vielbefahrenen Kfz-Fahrbahn. Zudem genießen auch Ausflügler und Touristen den Blick auf den Rhein und bleiben am Geländer stehen, wodurch Behinderungen für z.B. Radfahrende entstehen.

Der kürzeste Weg von der Ortsmitte Kastel, Kostheim und Amöneburg zur Mainzer City befindet sich in Verlängerung der Kloberstraße am Rheinufer im Umfeld der Bastion von Schönborn (alternativ am neu gestalteten Platz unterhalb des Kreisels). Eine Fähre für den Fuß- und Radverkehr bringt die Fahrgäste rechts des Rheins auf kurzem Weg zu einer Anlegestelle am Fischtor. Vom Ortszentrum Kastel bis zum Dom sind es nicht einmal 1,5 Kilometer, von denen dann ein halber Kilometer auf einem Schiff verbracht werden kann. Für Ausflügler und Touristen bietet sich geradezu ein Rundgang über Brücke und Fähre zur Altstadt an.

Rheinfähre für Fußgänger- und Radfahrer:innen

Mögliche Routen von Kastel Reduit zur Mainzer Innenstadt Fischtor oder Rathaus

Kurze Verbindung von MZ-Kastel (Ortskern und Bahnhof) zum Markt und Dom; Freibad Maaraue ist dann fußläufig auch von Mainz erreichbar.

Eine Schiffsfahrt mit Erlebnis-Charakter wertet die Mainzer Innenstadt auf und sollte daher nicht auf betriebswirtschaftliche Eigenfinanzierung ausgerichtet sein. Der Verödung der Innenstädte durch das Sterben von Einzelhandelsgeschäften kann damit entgegengewirkt werden. Der Fluss lädt zum Bummeln und Flanieren ein. Rheinufer und Altstadt gehören freizeitmäßig zu den Höhepunkten der Stadt.

Was hat die Rheinfähre mit dem ÖPNV zu tun? Zum einen liegt sie unweit am Bahnhof Mainz - Kastel. Die meisten der ankommenden Reisenden laufen mühsam zur Haltestelle am Hochkreisel, um mit dem Bus über den Rhein nach Mainz weiter zu fahren. Mit der Fähre gäbe es eine Alternative mit Freizeitfeeling.

Besonders wichtig für den Erfolg des Projektes ist die Integration in den RMV-Tarif. Wenn Einzel-Fahrscheine und Zeitkarten anerkannt werden, wäre es Teil des öffentlichen Liniennetzes und auch fahrplanmäßig integriert. Die Abfahrzeiten wären als Teil des Liniennetzes gut auffindbar. Dem spricht nicht entgegen, dass für Inhaber von ÖPNV-Karten nur ein Komfortzuschlag erhoben wird, während bei Einzelfahrten mit der Fähre der volle Fahrpreis bezahlt werden muss.

5. Finanzierung

Über die Ausgaben und Folgekosten des Kfz-Verkehrs im kommunalen Haushalt der Stadt Mainz wird in den Medien nicht berichtet. Dies liegt sicherlich daran, dass die Stadt Mainz nicht bereit ist, Angaben über die Höhe der im kommunalen Haushalt versteckten und offenen Defizite durch den Autoverkehr zusammenzustellen. Die Stadt unterstützt den motorisierten Kfz-Verkehr nicht nur durch Ausgaben für Planung, Bau und Betrieb des Straßennetzes.[53] Sondern sie verzichtet auch auf erhebliche Einnahmen, indem nur auf einem kleinen Teil des Mainzer Straßennetzes Parkgebühren erhoben werden. Große Flächen des öffentlichen Straßenraumes werden kostenfrei zum Abstellen angeboten, obwohl für die Allgemeinheit finanzielle Aufwendungen entstehen und - trotz Verschuldung im Gesamthaushalt - fehlende Einnahmen wertvoller Grundstücke für private Zwecke zum Abstellen (!) von Pkw vorgehalten werden. Mehrkosten für die Straßenreinigung durch abgestellte Pkw werden der Allgemeinheit aufgebürdet.

Die Stadt verzichtet freiwillig auf erhebliche Einnahmen, indem nur auf einem kleinen Teil des Mainzer Straßennetzes Parkgebühren erhoben werden. Außerhalb der Kernstadt wird der öffentliche Straßenraum kostenfrei zum Abstellen angeboten. Und dies, obwohl der Allgemeinheit durch den Kfz-Verkehr erhebliche finanzielle Aufwendungen entstehen. So müssen durch Installation und Betrieb der Lichtsignalanlagentechnik und Parkanzeigetafeln jährlich Millionenbeträge erbracht werden. Es entstehen Mehrkosten für die Straßenreinigung durch abgestellte Pkw. Angesichts der Haushalts-Verschuldung bleibt unverständlich, warum auf Einnahmen durch die private Nutzung auf wertvollen kommunalen Grundstücken verzichtet wird. Aber es geht nicht nur um das liebe Geld, sondern auch um den Wohnwert. Unsere Straßen könnten wesentlich lebenswerter gestaltet werden, wenn

- abgestellte Privat-Pkw‘s nicht andere Nutzungen zum Aufenthalt, flanieren, spielen verdrängen würden,
- weniger Autos am Straßenrand stünden und der mit dem Klimawandel verbundene Temperaturanstieg geringer würde,
- das Verursacher-Prinzip und Tragen der wahren Kosten unter Einbeziehen gesellschaftlicher Kosten & Mindereinnahmen angewendet würden.

Die Summe dieser direkten und indirekten Subventionen für den Autoverkehr führt dazu, dass Maßnahmen zur Klimaanpassung und der Beginn der Verkehrswende immer wieder verschoben oder verwässert werden.[54] Und sie liegen deutlich höher als die bisher erzielten Einnahmen aus Parkgebühren und der Verkehrsüberwachung. Gesellschaftliche Kosten, versteckte Subventionen und Umweltfolgekosten werden nicht offengelegt und somit verschleiert.

Im allgemeinen Meinungsbild unserer Gesellschaft hat sich hingegen verfestigt, dass der ÖPNV defizitär ist und dieses Verkehrsmittel zur Staatsverschuldung beiträgt. Über den gesellschaftlichen Nutzen wird nur gelegentlich in Fachkreisen

[53] Neben den klassischen Aufgaben zur Instandhaltung und Erneuerung im gesamten Netz kommen Lasten z.B. durch Einzelprojekte wie die Beseitigung der Hochbrücke hinzu (geschätzte Ausgaben allein für dieses Projekt: 20 bis 30 Millionen € für Abriss und Anpassung im Bereich Zwerchallee/ Rheinallee/ Mombacher Straße).
Auch beim Aus- und Neubau von Straßen, die gefördert werden, sind erhebliche kommunale Eigenanteile zu tragen, - zumal nicht alle mit der Gesamtmaßnahme verbundenen Bauleistungen den zuwendungsfähigen Ausgaben zugerechnet werden.

[54] Passend dazu der Bericht der Frankfurter Rundschau vom 30 Juni 2025 über eine Planung in der Stadt Darmstadt zur Verkehrsberuhigung eines Wohnviertels: „Aus Superblock wird nur Miniblock“.

referiert. Um Akzeptanz für die Verkehrswende in der Bevölkerung zu erzielen, sollten die (kommunalen) gesellschaftlichen Kosten und Mindereinnahmen zusammengestellt und der Öffentlichkeit vorgestellt werden, um das verschobene Bild zurecht zu rücken. Das historisch gewachsene Gefühl in der Bevölkerung, die Pkw-Nutzung bringe den Wohlstand, der ÖPNV sei dagegen eine Steuerlast, sollte gerade auf der kommunalen Ebene zurechtgerückt werden, weil es nicht stimmt und der Nutzen der öffentlichen Verkehrsmittel für die Gesellschaft kaum vermittelt wird.

Was die Stadt Mainz betrifft, so enthält der Entwurf der 4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes die Aussage: „Die MVG erhält von Seiten der Stadt Mainz als Aufgabenträger keine Ausgleichszahlungen…"[55] . Die jährlichen Mindereinnahmen der Mainzer Mobilität werden in der Regel nicht vom kommunalen Haushalt der Stadt Mainz gedeckt, sondern gehen in die Gewinn-/Verlustbilanz der Stadtwerke Mainz auf. Nicht die Steuerzahler tragen die anfallenden Defizite, sondern Kunden der Stadtwerke. Wobei keineswegs automatisch die Strom- und Gaspreise verringert werden würden, weil für Gewinne Bundessteuern anfielen.
Im Übrigen können Kunden beliebige, alternative Energieversorger auswählen. Sie können sich also ÖPNV-bedingten Kostenanteilen entziehen.

Zur Wahrheit gehört aber auch, dass Projekte wie jüngst die Bestellung der Tram-Neufahrzeuge von Stadt und Land mitfinanziert werden. Im Fall des 100 Mio.-Kaufs der Fahrzeuge hat die Stadt Mainz die Anschaffung mit 12 Millionen und das Land Rheinland-Pfalz mit fünf Millionen Euro bezuschusst[56].

Die hier vorgestellten Vorschläge für das künftige Liniennetz dienen in erster Linie dem gesellschaftlichen Nutzen. Und zwar zur Sicherung der „Mobilität für Alle", dem Umweltschutz, der Wohnwertverbesserung und aus der zwingenden Notwendigkeit, Vorsorge für die Klimaanpassung zu treffen.
Stadt und Land haben sich selbst in zahlreichen Beschlüssen und Veröffentlichungen diese Ziele auferlegt. Daher gilt das Prinzip, untermauert durch die verschiedenen gesetzlichen Regelungen, „wer bestellt, muss zahlen". Verkehrsunternehmen sollten keine Kosten tragen, die sie eigenwirtschaftlich nicht leisten können. Ihnen darf die Last der Klimaanpassungsmaßnahmen ohne Ausgleich nicht aufgetragen werden.
Kommunale Bestrebungen sollten darin bestehen, nach dem Verursacherprinzip diejenigen heranzuziehen, die der Umwelt Schaden zufügen, Mehrkosten verursachen und Flächen für andere Nutzungen entziehen. Statt Grundstücksgebühren anzuheben, die das Wohnen nicht nur für einkommensschwachen Eigentümer und Mietern in unserer Stadt erschweren, sind flächenhafte Parkgebühren ein geeignetes Mittel das Verursacherprinzip anzuwenden.

In der Mobilitätserhebung ‚Mobilität in Deutschland – MiD 2025'[57] wurde der Pkw-Stellplatz „zu Hause" erhoben. Für den Raumtyp *Regiopole und Großstadt*, dem die Stadt Mainz zuzuordnen ist, wurde als üblicher Pkw-Stellplatz festgestellt:

- 29% parken im öffentlichen Straßenraum ohne Parkausweis
- 7% parken im öffentlichen Straßenraum mit Parkausweis
- 10% in einer Tiefgarage oder Parkhaus
- und (nur) 53% auf Privatgrundstück (Garage/ Carport/ Stellplatz).

[55] Entwurf 4. Fortschreibung des NVP: Kapitel 6 Finanzierung, Seite 104
[56] Nach Angaben der MVG die größte Einzelinvestition bisher
[57] Bundesministerium für Digitales und Verkehr: Mobilitätserhebung Mobilität in Deutschland – MiD 2025, Kurzbericht:

Im internationalen Vergleich liegen die Anwohnerparkgebühren großer Städte in Deutschland auf niedrigem Niveau. Die Vergünstigungen sind auf hohem Niveau.

In unserem Konzept „Verkehrswende jetzt! - Bausteine für ein Mainzer Mobilitätskonzept" hatte MainzZero 2021 abgeschätzt, dass Einnahmen in der Größenordnung von 7,5 Millionen € / Jahr anfallen würden, wenn die im öffentlichen Raum parkenden Pkw-Halter zum Ausgleich der Lasten im Mittel 20€/ Monat zuzüglich Verwaltungsgebühren selbst tragen würden[58]. Mit den Park-Einnahmen von Einpendlern, die mit dem Pkw die Belastungen im Stadtverkehr durch Schadstoffe und Flächenverbrauch verschärfen, könnten dem kommunalen Haushalt mehr als 10 Millionen € Einnahmen bereitgestellt werden.

Vier Jahre später hat die Stadt Mainz immer noch keine konkrete Abschätzung veröffentlicht, die als Gegenstand einer Haushaltsdebatte dienen könnte. [59]
Aber auch Bund und Land gewähren den Kommunen keinen angemessenen Ausgleich für die anstehenden gesellschaftlichen Aufgaben eines sozial ausgerichteten Klimaschutzes.

Durch die Novellierung der StVO und der Verwaltungsvorschriften in 2025 hat der Bund immerhin bürokratische Hindernisse zur Ausweitung der flächenhaften Parkraumbewirtschaftung beseitigt.

Aber jedes Jahr, das vergeht, bei der die Stadt keine Ausweitung der bewirtschafteten Flächen und die Ordnung öffentlicher Verkehrsflächen einführt, geht zu Lasten der Allgemeinheit und somit zu allen Haushalten, die über kein Pkw verfügen. Um unseren Straßen wieder mehr Aufenthalts- und Wohnqualität zu geben, darf Pkw-Haltung im öffentlichen Straßenraum nicht weiter subventioniert werden.

Die Mittel fehlen dann zum Aufbau einer konsequenten Verkehrswende, wie sie von anderen Städten wie Freiburg, Karlsruhe, Graz, Oslo, Gent und Utrecht erfolgreich vorgemacht werden.

Als Beitrag zum Klimaschutz und zum Schutz der nachfolgenden Generationen gilt es jetzt, in der Finanzierung konsequent die Weichen zu stellen. Und zwar dauerhaft. Bei Abbau der direkten und indirekten Subventionen auf den Ebenen Bund, Land und Kommune sind dabei keine Steuererhöhungen, sondern lediglich eine Umverteilung vorzunehmen. Langfristig tritt sogar eine Entlastung ein, weil weniger Verkehrsflächen instandgehalten müssen.

Auch wenn seitens des Bundes wesentlich mehr steuerliche Regelmöglichkeiten bestehen (Pendlerpauschale, Abbau Dieselsubventionen, Abwrackprämien, Folgekosten Verkehrsunfälle, Folgekosten Klima), so sind auch die Länder und Kommunen gefordert, ihre Möglichkeiten, die offenen und versteckten Subventionen des Kfz-Verkehrs zu reduzieren, die wahren Kosten des Autoverkehrs offenzulegen und auszugleichen. Damit die Allgemeinheit nicht länger die Defizite des Kfz-Verkehrs tragen muss.

[58] In der Diskussion über Anpassung der Hebesätze der Grundsteuer B von 480 Punkte auf 720 Punkte für Nichtwohnungsgrundstücke rechnet die Stadtverwaltung mit Mehreinnahmen von 3,5 Mio. €.

[59] Stattdessen wird lieber über das Anheben der Hebesätze für die Grundsteuer debattiert. Ein Anheben würde allerdings die ohnehin schon hohen Wohnkosten für Eigentümer und Mieter steigen lassen und eine soziale Segregation (räumliche Abgrenzung und Aufteilung sozialer Gruppen in Form von Wohngebieten) verschärfen.

ANHANG

Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride
DB	Deutsche Bahn AG
EAÖ	Empfehlungen für Anlagen des öffentl. Personennahverkehrs
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (erarbeitet Straßenbau-Richtlinien) u.a.
GVZ	Güterverteilzentrum Schiene
Hbf	Hauptbahnhof
HBVA	Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen
HVZ	Hauptverkehrszeit („Berufsverkehr")
Kfz	Kraftfahrzeug
LBM	Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz
LSA	Lichtsignalanlage
M+R	Mitfahreranlage, Umstieg von individuellen Autos mit Weiterfahrt in einem gemeinsamen Auto an einem öffentlichen Parkplatz
MIV	Motorisierter Individualverkehr (Autoverkehr, Motorrad, Lkw und weitere motorisierte Fahrzeuge. Nicht jedoch Elektrofahrräder)
MVG	Mainzer Verkehrsgesellschaft GmbH, Tochtergesellschaft der Mainzer Stadtwerke AG
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit („Normalverkehrszeit")
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OSM	Open Street Map
ÖV	Öffentlicher Verkehr
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RLP	Rheinland-Pfalz
RMV	Rhein-Main-Verkehrsverbund
RNN	Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund
SPNV	Schienenpersonennahverkehr (bis 50km)
SUMP	Verkehrsentwicklungsplan nach EU-Leitlinien: „Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)"
SVZ	Schwachverkehrszeit
ZDF	Zweites Deutsches Fernsehen
ZÖPNV Süd	Zweckverband Öffentlicher Personennahverkehr RLP Süd
ZRNN	Zweckverband Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund

Erläuterungen zu Ergebnissen der Mobilitätsbefragungen

Hauptverkehrsmittel	Werden auf einem Weg mehrere Verkehrsmittel genutzt, werden diese im Hauptverkehrsmittel nach einer Hierarchie zusammengefasst und das höchstrangige Verkehrsmittel wird gesetzt. Die Rangfolge lautet: ÖV, MIV, Fahrrad, zu Fuß
Modal Split	Bildet die Aufteilung des Hauptverkehrsmittels nach Wegen oder nach Personenkilometern in prozentualen Anteilen oder auch in absoluten Angaben ab.
Personenkilometer	Ist eine Maßeinheit der Beförderungsleistung und umfasst die von einer oder allen Personen auf einem Weg oder in einer Zeiteinheit zurückgelegten Kilometer.
Verkehrsleistung	Stellt die absolute Anzahl oder die prozentuale Aufteilung aller in einem bestimmten Zeitraum von der Bevölkerung zurückgelegten Personenkilometer dar (z.B. pro Tag oder Jahr)
Weg	Angabe aller Wege an einem bestimmten Tag bei einer Mobilitätsbefragung vom Ausgangspunkt zum Ziel für einen bestimmten Zweck. Bei Umstiegen bleibt es ein Weg. Bei längeren Zwischenstopps oder Unterbrechungen werden es zwei Wege (z.B. Weg von der Arbeit nach Hause mit einem Einkaufszwischenstopp)