



Die Mainzer Mobilität (MM) hat den Ankauf neuer Straßenbahnen angekündigt und es gibt Bürgerbeteiligungen zur Erweiterung des städtischen Straßenbahnnetzes. Kommt damit ein neuer und vor allem der richtige Schwung in den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV)?

Nach eingehender Bewertung der Ausgangssituation im öffentlichen Nahverkehr in Mainz und Umgebung hegen wir - die Bürgerinitiative MainzZero - daran Zweifel. Die geplanten Angebotsverbesserungen sind keine zukunftsweisenden Impulse in Richtung Verkehrswende. Gesamtstädtisch ist der Einfluss auf das Verkehrsverhalten zu klein, um die von der Stadt selbst gesteckten Klimaziele zu erreichen. In Form eines 60-seitigen „Alternativen Nahverkehrsplans“ werden aber nicht nur Mängel und Handlungsbedarf, sondern sowohl für die Bereiche Stadtverkehr (Tram und Bus) als auch für den Stadt-Umland- und Regionalverkehr anhand von Lösungsbeispielen praktische Wege für eine erfolgreiche Verkehrswende aufgezeigt.

Kurzfassung

Alternativer Nahverkehrsplan

Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs, - aber wie?



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



Ausgangslage - Warum Handlungsbedarf

Im Verkehrsbereich ist die Entwicklung der vergangenen Jahre ernüchternd. Mainz steckt fest. Seit über 15 Jahren stagniert der ÖPNV-Anteil bei rund 20 % aller Wege. Das bedeutet: Vier von fünf Fahrten werden immer noch mit dem Auto oder anderen Verkehrsarten zurückgelegt.

Die jährlichen Fahrgastzahlen der Mainzer Mobilität liegen bei 57 Millionen – exakt auf dem Vor-Corona-Niveau von 2019, - auch hier zeigen die Bemühungen keinen Erfolg.

Noch gravierender ist die Klimabilanz: Der Masterplan 100 % Klimaschutz 2017 sah eine Einsparung von über 500.000 t CO₂-Äquivalent im Verkehrssektor bis 2035 vor. Damit der Verkehrssektor die notwendigen Einsparpotentiale erbringt, müssen der Fuß- und Radverkehr weiter zunehmen und die Fahrten mit dem Autoverkehr halbiert werden (sog. Modal Split = Anteil der Verkehrswege am Gesamtverkehr).

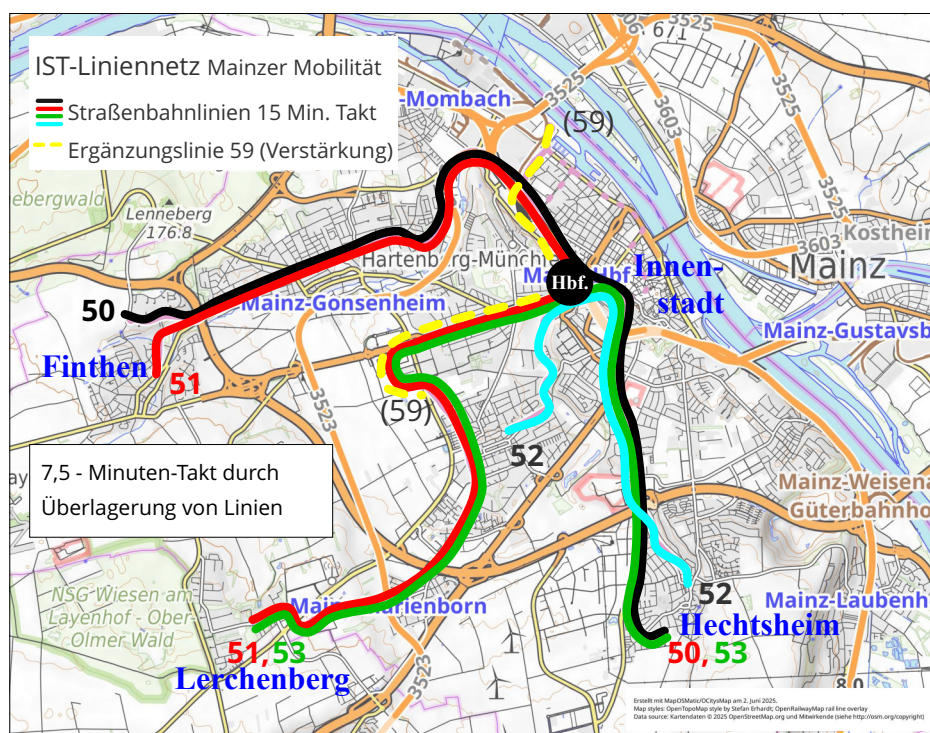
Der Anteil des ÖPNV an allen Wegen in Mainz muss mindestens auf 25 % bis zum Jahr 2035 wachsen, wenn die Stadt ihre Klimaziele nicht verfehlen will.

Sonst wird das Ziel der Stadt Mainz, dass in Zukunft 80% aller Wege in Mainz umweltfreundlich zurückgelegt werden, nicht erreichbar sein.

Die bisherigen Maßnahmen der Stadt haben bei weitem nicht ausgereicht, um die umweltfreundlichen Verkehrsmittel attraktiver zu machen und den Umstieg vom Auto zu erleichtern. Stattdessen sind die Emissionen in den letzten 10 Jahren weiter gestiegen. Infolge des anhaltenden Einwohnerzuwachses verstopfen immer mehr und größere Autos unsere Straßen und senken die Lebensqualität.

Was bedeutet die Zielsetzung, die der Stadtrat beschlossen hatte, für den ÖPNV? Um den angestrebten Zielwert zu erreichen, müsste die ÖPNV-Nutzung um rund 1/3 höher liegen, als es tatsächlich derzeit der Fall ist: Allein für die Mainzer Mobilität (MVG) sind statt rund 57 Mio. Fahrgäste künftig 73 Mio. Fahrgäste pro Jahr nötig, bei steigender Einwohnerzahl liegt das Soll bei rund 80 Mio. Fahrgäste. In gleichem Maße muss ein Zuwachs der Regional-Buslinien und im Zugverkehr erfolgen.

Neben der Ersatzbeschaffung für alte Fahrzeuge durch neue und längere Straßenbahnfahrzeuge haben die Stadt Mainz und ihr Verkehrsunternehmen Mainzer Mobilität (MVG) die Tramausbau-Vorhaben Innenstadt-ring und Heiligkreuzviertel eingeleitet. Ihre Realisierung ist noch nicht verbindlich vom Stadtrat als zuständiges Gremium beschlossen. Die Vorhaben können jedoch den erforderlichen Niveauanstieg allein nicht leisten.



Heute besteht das Straßenbahnnetz aus einem Zwei-Liniensystem auf den tragenden Hauptachsen mit Linien, die zwischen Finthen, Lerchenberg und Hechtsheim hin- und herpendeln.

Um zum Erreichen der Klimaziele das Fahrgastaufkommen um ein Drittel gegenüber heute zu steigern, bedarf es einer erheblichen Ausweitung des Angebotes.

Alle Kartengrundlagen
©2025
[OpenStreetMap.org](https://www.openstreetmap.org/)
und Mitwirkende

Nachteile der bisherigen Mobilität, und Lösungsvorschlag Münsterplatz - Große Bleiche - Schusterstraße

Nach den derzeitigen Überlegungen der MVG zum Liniennetz würden bestehende Straßenbahnlinien lediglich auf die neue Trasse des Innenstadtrings verlegt – mit dem Effekt, dass für Stadtteile wie Finthen, Gonsenheim oder Mombach für jede zweite Fahrt zusätzliche Umstiege zum Hauptbahnhof (Hbf) nötig wären.

Die wichtigen Verbindungen über den Hauptbahnhof in die Region RheinMain werden so verschlechtert. Längere und unbequemere Reisezeiten statt kürzere!

Fazit: Fahrgastgewinne bei Ziel Innenstadt, Fahrgastverluste bei Verbindungen ins Umland und die Region.

MainzZero schlägt stattdessen eine Ringführung über Münsterplatz – Große Bleiche – Schusterstraße - Ludwigstraße zum Schillerplatz vor. So bliebe die direkte Anbindung an den Hauptbahnhof erhalten, zentrale Bereiche am Münsterplatz und Neubrunnenplatz würden besser erschlossen und Umwege vermieden.

Effekt: Der „Kleine Ring“ stärkt das Netz statt es zu schwächen. Der Bau einer Tram-Trasse in der Goethestraße wird dadurch überflüssig. Mit dieser Alternative lassen sich die beschriebenen Nachteile vermeiden. Aber um viele neue Fahrgäste zu gewinnen, muss ein noch größerer Qualitätssprung erfolgen.

Vision für den ÖPNV: Lösungen, die tragen

Die Verkehrswende braucht jedoch ein weitergehendes, im gesamten Stadtgebiet und Umland attraktives, schnelles und verlässliches System, das für alle den Umstieg vom Auto leicht macht.

Stadtverkehr Landeshauptstadt

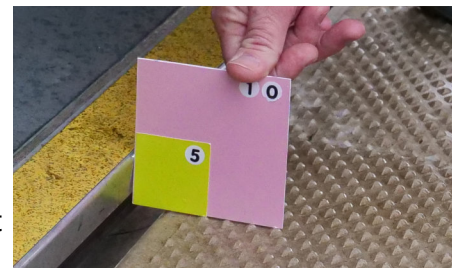
- **Straßenbahnausbau:** Ein Drei-Linien-System auf allen Hauptachsen sowie ein kleiner, wie oben beschriebener Innenstadtring würden die Kapazität erhöhen und die Zahl der Direktverbindungen steigern. Fahrgäste hätten kürzere Wege, weniger Umstiege und verlässlichere Fahrzeiten. Noch vor 2030 lässt sich die Anbindung der stark nachgefragten Haltestelle Universitätsklinik über die Gaustraße mit einer Wendeschleife am Fichteplatz oder Uni-Haupteingang realisieren. Nebenbei könnte so das Liniennetz weniger störanfällig und die Bedienung flexibler gemacht werden.
- **Erstellen eines Tram-Langzeitkonzeptes** mit Zielnetz „Straßenbahn 2040“ mit Zwischenstufen 2030 und 2035.
- **Rufbus**
Mit großen Standard-Linienbussen im Stunden- oder Halbstundentakt bei gleichzeitig fehlenden Kursangeboten in den Abendstunden und am Wochenende lassen sich enge Wohngebiete in den außenliegenden Stadtteilen schlecht bedienen.

Beispielhaft für Finthen zeigt MainzZero Lösungen auf:

An der Tram-Endhaltestelle Römerquelle steht zu allen Ankünften der Tram abfahrbereit ein barrierefrei nutzbarer Rufbus bereit, der die Fahrgäste je nach Fahrtwunsch zu Haltestellen in ihrer Wohnsiedlung bringen. Anstelle der 13 festen Haltestellen der Buslinie, könnten künftig - je nach Bedarf auch in Wohnstraßen – 30 Rufbus-Haltestellen in Finthen ausgewählt werden.

- **Barrierefrei ein- und aussteigen**
Realisieren eines flächenhaften Ausbauprogramms für Bus und Tram-Haltestellen, bei denen die Spaltbreite und Höhe **maximal 5cm beim Ein- und Ausstieg** vom Fahrbahnboden zum Wartebereich der Haltestelle beträgt (entsprechend Vorgaben DIN-Norm zur Barrierefreiheit).

Systematisch sollten die Zugangswege zu Haltestellen verbreitert und verbessert werden. Ein Bauprogramm mit Zeitplan sichert die Umsetzung.

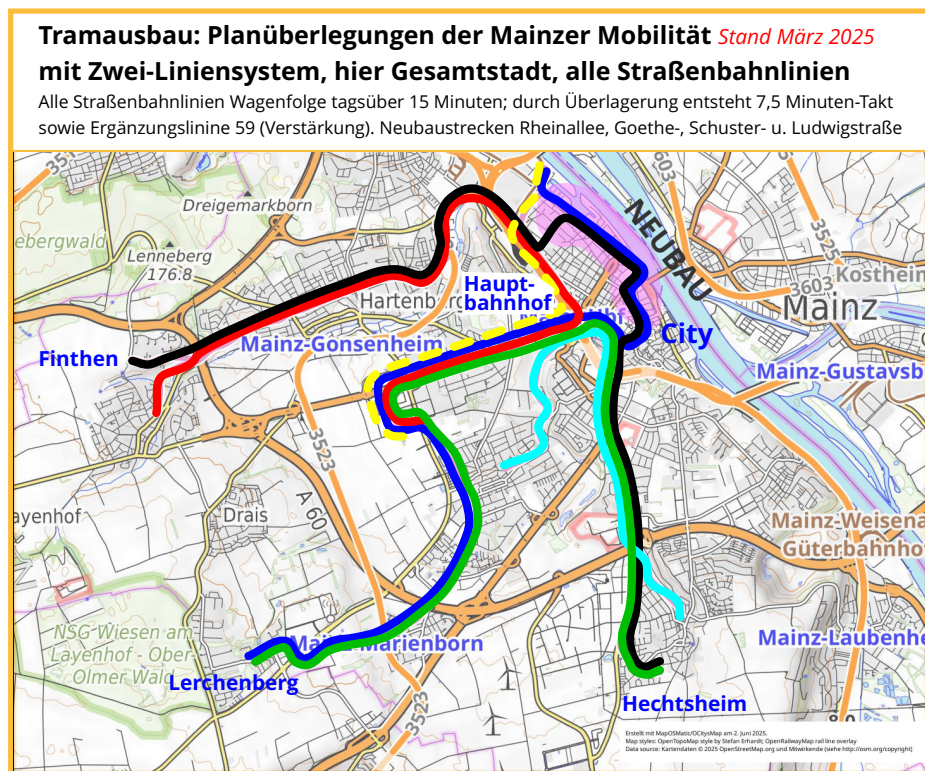


Zu den weiteren Lösungsvorschlägen gehört der Vorschlag, eine Rheinfähre von Kastel zum Fischtor einzuführen und diese in den Rhein-Main-Verkehrsverbund-Tarif integrieren.

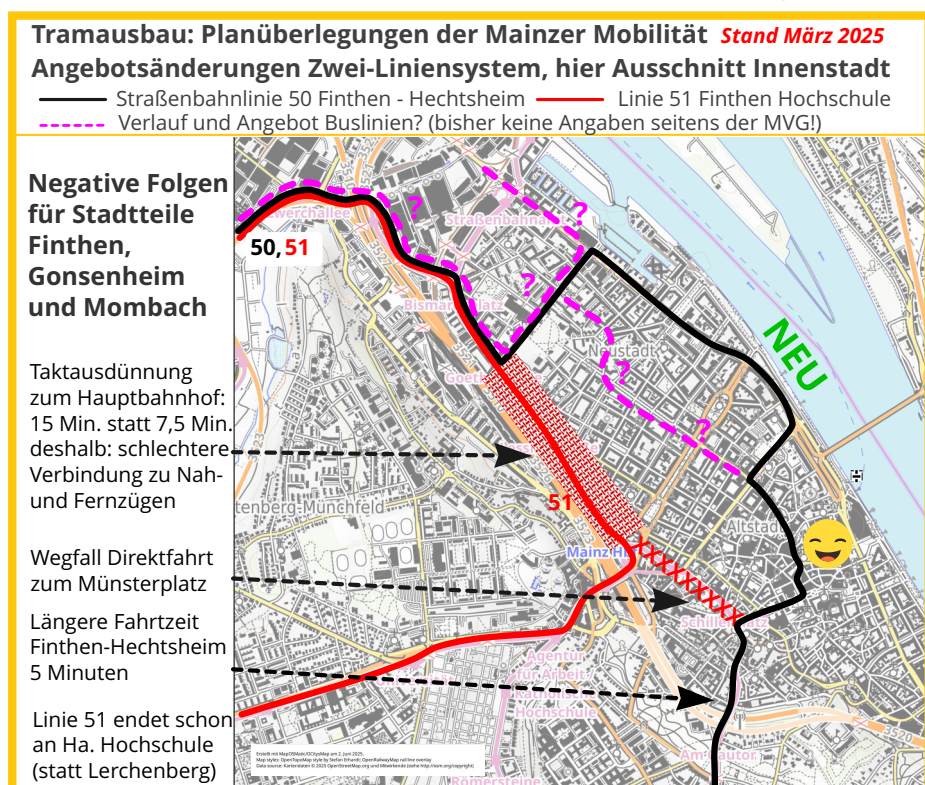
Am Bahnhof Kastel aussteigen und mit der Fähre und RMV-Ticket zum Marktfrühstück und anschließend in die Altstadt...

Mainzer Mobilität

Die Überlegungen der MVG zum Tram-Ausbau sehen das Beibehalten des Zwei-Liniensystems vor, bei der vorhandene Linien lediglich auf neue Trassen der Neu- und Innenstadt verlagert werden.

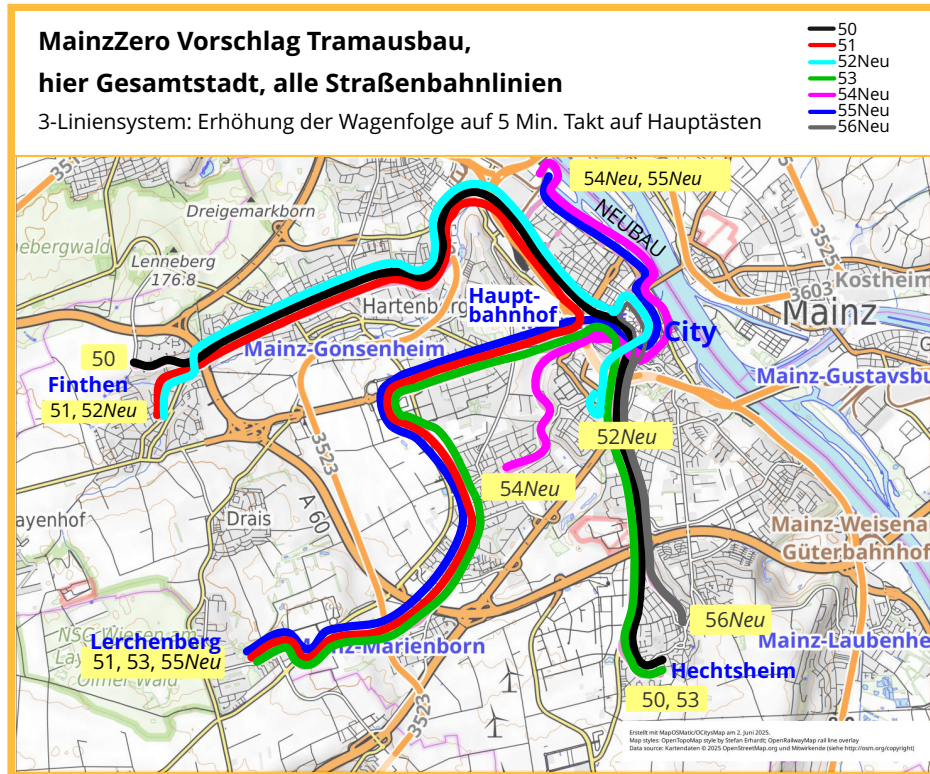


Im Karten-Ausschnitt sind beispielhaft die negativen Folgen für die Linie aus Finthen/ Gonsenheim bildlich dargestellt:

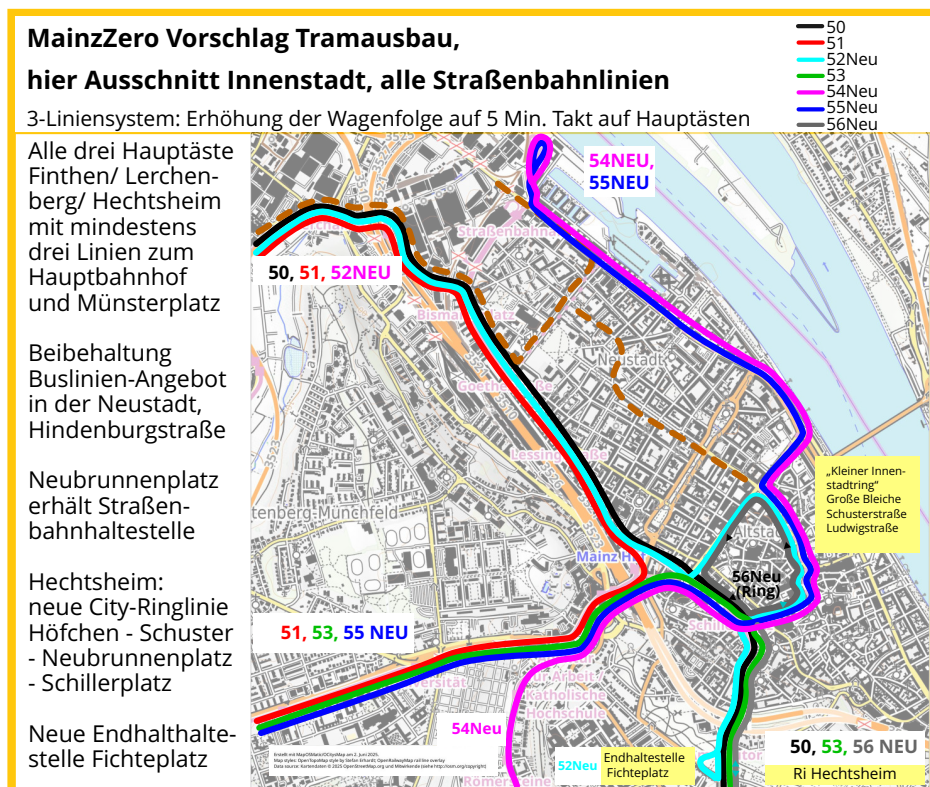


MainzZero- Vorschlag

MainzZero Vorschlag zum Tramnetz: Mit dem Drei-Linien-System direkt und schneller zum Ziel



Mit „Kleiner Ringlinie“ über Münsterplatz und Große Bleiche und dem 3-Liniensystem schneller zum Hauptbahnhof und in die Region sowie neue direkte Verbindungen zur Innenstadt.



Stadt-Umland-Linien & Zugverbindungen Region: Schneller in Rhein-Main

- Schnell in die Stadt durch **Einführen von Expressbuslinien** in Verbindung mit P&R-Anlagen: Vorrangig sind Expressbuslinien, die die westlichen Stadtteile mit der **Wiesbadener Innenstadt** verbinden, sowie im Süden der Stadt Expressbuslinien, die im Wechsel nach **Ebersheim/ Zornheim** und nach **Mommenheim/ Harxheim** fahren (schnelle Buslinie 660).
- Der **Abzweig Ebersheim an der Rheinhessenstraße** wird zum zentralen **Park+Ride, Bike+Ride, und Mitfahrer-Parkplatz** am Südeingang der Stadt. Gleichzeitig wird er **Haltepunkt mehrerer sich kreuzender Buslinien**, bei dem der Umstieg von Tür zu Tür bequem und barrierefrei erfolgt. Statt Parkplatzsuche mit dem Auto geht es künftig mit dem Schnellbus bequem in die Stadt.
- **Regionale Sprinterzüge**: Zwischen Mainz und Frankfurt braucht es schnelle Verbindungen mit weniger Zwischenhalten. Noch im letzten Jahrhundert erreichten einige Regional- und Fernzüge aus Mainz den Frankfurter Hauptbahnhof sogar in weniger als 30 Minuten. Statt schnellere Angebote, sind die Reisezeiten für Pendler inzwischen langsamer geworden. Das ist absurd. Deshalb sollen zu den nächsten Fahrplanwechseln Regionale Sprinter angeboten werden.
- **Bahn-Chaos beseitigen durch zügigen Ausbau von Bahntrassen**: Die schon lange bestehenden Kapazitätsengpässe haben in unzumutbarer Weise zu Verspätungen und Ausfällen geführt. Sie bremsen zudem ein Verdichten der Zugfolge und damit die Verkehrswende aus. Deshalb ist der mehrgleisige Ausbau des Schienennetzes unumgänglich. Die Bahnstrecke **Mainz – Rüsselsheim - Frankfurt** sollte in der Regel **viergleisig** (abschnittsweise an Engpässen dreigleisig), die Strecke **Mainz – Gau-Algesheim dreigleisig** und die **Regionalstrecke Mainz- Alzey zweigleisig** und elektrifiziert ausgebaut werden. Dazu muss eine **Modernisierung der Bahntechnik erfolgen** (Stellwerke, Weichen, etc.).

Gesamtfazit: Aus den Entwicklungen im Verkehrsbereich der letzten Jahre und den bisherigen zögerlichen Planungen sowohl von Stadt Mainz und dem Landkreis Mainz-Bingen als lokale Aufgabenträger, als auch dem Land Rheinland-Pfalz sowie der Bundesregierung folgt: Schnelles Handeln angesichts dieses immensen Nachholbedarfs im Ver-

kehrsbereich werden sowohl kommunal als auch von Land und Bund falsch eingeschätzt. Sofern die selbstgesteckten Klimaziele ernst gemeint sind. Es muss mehr passieren.

In Mainz ist es **mit der Realisierung einzelner Projekte wie dem Tramausbau „Innenstadt-ring“ und „Heiligkreuzviertel“ nicht getan**. So bewirkte der Neubau der Mainzelbahn zwar einen Fahrgast-Zuwachs von knapp 2.000 Fahrgästen/Tag in Bretzenheim, aber ohne messbaren Einfluss auf den Verkehrsanteil der Gesamtstadt. Daher muss das Niveau und damit der Anteil des ÖPNV insgesamt deutlich erhöht werden. Und zwar im gesamten Stadtgebiet und bei den regionalen Verbindungen.

Aufgrund des langen Planungsvorlaufes von ÖPNV-Maßnahmen besteht **auf allen politischen Ebenen dringender Entscheidungsbedarf**. Ein Abwarten vergrößert nur den **Investitionsrückstand**. Es reicht nicht, das Schienennetz zu sanieren. Vielmehr müssen von Bund und Land gemeinsam die Kapazitätsengpässe schnellstmöglich durch den Trassenausbau beseitigt werden. Es gilt die Weichen auf allen Ebenen richtig zu stellen und das Angebotsniveau der gesamten Region anzuheben.

Nur mit einem **soliden Finanzierungskonzept**, das kommunale, regionale und nationale Mittel bündelt, kann die Verkehrswende in Mainz realisiert werden. Der **schrittweise Abbau direkter und indirekter Subventionen** für den Autoverkehr auf Bundesebene, mehr Engagement des Landes für regionale Verbindungen und den Klimaschutz als Kernaufgabe bilden dafür wichtige Voraussetzungen. Aber auch die Stadt Mainz kann etwas tun, um die **Defizite durch den Autoverkehr** für den kommunalen Haushalt zu vermindern. Dies z.B. durch einführen flächenhafter Parkgebühren im öffentlichen Straßenraum, die gleichzeitig zu einer **sozialen Gerechtigkeit**, dem Ziel **„Mobilität für Alle“** führt.

Angesichts der Klimaentwicklung ist die Frage nicht mehr, **ob** Mainz handeln muss – sondern **wie schnell** die Verantwortlichen die Mittel bereitstellen und jetzt sehr zeitnah grundlegende Entscheidungen fällen. Noch hat Mainz die Chance, aus einem stagnierenden 20 %-ÖPNV-Anteil ein modernes, vernetztes System zu machen, das Stadt und Region wirklich verbindet. Straßenbahn, Expressbus, Sprinterzüge und Gleisausbau bilden dabei die Voraussetzungen für verlässliche durchgehende Reiseketten.