

Besprechungsdatum:

08.05.2018

Besprechungsort:

Mainz, Rathaus

erstellt von:

Simon Oelschläger, Irene Burger, Christoph

Kerbeck, Bettina Schumann

Mitschrift der Anregungen aus dem 2. Nahverkehrsforum

Alle Anregungen, Fragen und Ideen der Teilnehmer wurden mit einer Antwort versehen, welche wie folgt lautet:

→ **Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung**

→ **Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP**

→ **Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet**

→ **kein Prüfauftrag**

<b>Nummer</b>	<b>1</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. An der Haltestelle „Hauptbahnhof West“ bestehen insbesondere für sehbeeinträchtigte/blinde Menschen unübersichtliche Verhältnisse.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Im Rahmen der 3. Fortschreibung NVP wurden vom Gutachterbüro alle Haltestellen der Mainzer Mobilität im Mainzer Stadtgebiet auf deren Barrierefreiheit überprüft. Der Hinweis fließt bei der Überprüfung der Prioritätenliste zum Haltestellenausbau mit ein. → <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b>

<b>Nummer</b>	<b>2</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	Die „Wiederbelebung“ der Verbindung zwischen Hartenberg und Gonsenheim (Linie 68) wird als sehr positiv angesehen. Die Änderungen im Zielliniennetz treffen vermutlich auf Zustimmung. 1. Gibt es Überlegungen zur Entzerrung der Schulanfangszeiten morgen und nachmittags, um den Schulbusverkehr zu entlasten?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Die Stadt bemüht sich um das Thema, allerdings zeigen die Schulen bisher wenig Interesse. Die einzige Ausnahme bilden die berufsbildenden Schulen. Diese Schulen wurden bereits befragt und das Thema ist in Abstimmung. Die Stadtverwaltung arbeitet weiter an dem Thema, welches im Nahverkehrsplan auch verankert wird. Hr. Erlhof (Frage 1): Die Entzerrung der Schulanfangszeiten wäre eine Entlastung und könnte die Beförderungsqualität deutlich verbessern. Allerdings fehlt bei der Mehrzahl der Schulen die Bereitschaft, positive Ausnahmen sind die IGSen. → <b>kein Prüfauftrag (bereits in Bearbeitung bzw. Daueraufgabe)</b>

<b>Nummer</b>	<b>3</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird es dann bei einem 30-Minuten-Takt vormittags zwischen 9:30 Uhr und 12:30 Uhr keine Taktausdünnung geben?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Grundsätzlich sieht das Zielliniennetz einen 30-Minuten-Takt vor. Eine Takterhöhung oder -verminderung wird durch die Fahrgastzahlen begründet: Stark frequentierte Linien sollen gestärkt werden (höherer Takt), schwach frequentierte Linien erhalten den 30-Minuten-Grundtakt. Eine weitergehende Ausdünnung in den Vormittagsstunden ist jedoch nicht vorgesehen.</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Volumen an Fahrleistung wird durch das 16-Mio.-Euro-Defizit bestimmt. Die MVG würde es auch begrüßen, wenn ein konstantes Angebot im Tagesverlauf gefahren werden könnte, aber sie muss nachfrageorientiert reagieren. Aus diesem Grund kann es vormittags auf verdichteten Linienabschnitten mit 15-Minuten-Takt eine Taktausdünnung geben, da zu dieser Zeit weniger Fahrgäste unterwegs sind, das Budget für den ÖPNV feststeht und nicht beliebig erweitert werden kann.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>4</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Auf Strecken, wo Straßenbahnen besonders häufig ausfallen, sollte man über dauerhaft, parallel verkehrende Buslinien nachdenken.</p> <p>2. Es wird eine erneute Anbindung „abgehangener Verbindungen“, z.B. Universität, Direktverbindung vom Schlesisches Viertel zum Höfchen/Rheingoldhalle gefordert.</p> <p>3. Es sollte auch die ÖPNV-Anbindung von Neubaugebiete (Heiligkreuz-Viertel / HKV, Zollhafen) berücksichtigt werden.</p> <p>4. Verbesserungen im ÖPNV (Klimaanlagen, Bekleben der Scheiben/weniger Werbung etc.) sollten priorisiert werden (ggf. durch Kostenkalkulation der Verbesserungen), damit mit den vorhandenen Mitteln möglichst effektiv umgegangen werden kann.</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Ein prophylaktisches, durchgängiges Parallelangebot wäre angesichts der Defizitbegrenzung unverhältnismäßig. → <b>kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Die Anbindung des Schlesischen Viertels sowie der Universität werden durch das Zielliniennetz mitberücksichtigt. → <b>kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 3): Die Anbindung von Neubaugebieten wird selbstverständlich mitgedacht. Zum Zollhafen besteht bereits vor Fertigstellung des Neubaugebietes mit der Straßenbahnlinie 59 eine Verbindung, zu-</p>

	<p>mal hierdurch in der Vorlesungszeit ein zusätzliches Angebot für Studenten aus der Mainzer Neustadt bereitgestellt wird. Die Anbindung des Heiligkreuz-Viertels / HKV ist bereits in Planung.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 4): Eine Priorisierung der Qualitätskriterien ist aufgrund der gedeckelten Finanzen notwendig. Das Bekleben der Busse bringt Werbeeinnahmen, auf die man nicht grundsätzlich verzichten kann.  <b>→ Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p>
--	--

<b>Nummer</b>	<b>5</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Das Fahrpersonal soll mehr Rücksicht auf Senioren nehmen. Die Busse fahren nach einer Haltestelle zu schnell wieder an. Senioren können sich teilweise nicht schnell genug setzen, wodurch Sturzgefahr besteht. Das Fahrpersonal sollte geschult werden.</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Fahrpersonal der MVG wird regelmäßig geschult, auch zur benannten Thematik. Darüber hinaus sucht und führt die Fahrdienstleitung der MVG gezielt Gespräche mit dem/der jeweiligen Fahrer/-in, wenn zu einem Vorfall genaue Angaben (u.a. Liniennummer, Haltestelle, Abfahrzeit) vorliegen.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>6</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Es wird um Außenansage der Liniennummer bei hintereinander einfahrenden Bussen gebeten, z.B. am Schillerplatz.</p> <p>2. Ist für die Haltestellen am Münsterplatz auch eine Sprachausgabe geplant?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>(Frage 1): Dieses Qualitätskriterium wurde bereits in der 2. Fortschreibung des Nahverkehrsplans als optionale Zusatzausstattung mit aufgenommen (siehe S. 40 Tab. 9 Betriebliche Standards Fahrzeuge Barrierefreiheit). Demnach werden bei Neuanschaffung Busse mit Außenlautsprecher für Haltestellenansagen nach und nach bestellt.  <b>→ kein Prüfauftrag</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Die MVG sucht gemeinsam mit der Verwaltung nach einer vernünftigen Regelung, es gibt auch Kritik von Anwohnern an der permanenten „Beschallung“.  <b>→ Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>7</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Auf der linken Busseite soll ebenfalls die Liniennummer angezeigt werden, um den Bus besser identifizieren zu können.</p> <p>2. Wie geht die MVG zukünftig mit der E-Scooter-Mitnahme um?</p>

<p><b>Antwort/Prüfauftrag</b></p>	<p>(Frage 1): Nach BOKraft (§ 33 Kennzeichnung und Beschilderung (1)+(2)) ist jedes Fahrzeug „an der <u>rechten</u> Längsseite mit einem Streckenschild zu kennzeichnen.[...] Das Streckenschild soll Liniennummer, Ausgangs- und Endpunkt der Linie sowie wichtige Angaben über den Fahrweg enthalten.“ Die Verwaltung nimmt die Anregung dennoch auf und prüft die Umsetzbarkeit ggf. im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) oder als optionale Zusatzausstattung bei den Qualitätskriterien.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b></p> <p>Hr. Erhof (Frage 2): Es wird aktuell ein E-Scooter entwickelt, der die entsprechenden Richtlinien erfüllt und somit in Bussen mitgenommen werden darf. Aus Sicherheitsgründen werden ausschließlich diese E-Scooter mitgenommen, es gibt dazu klare Vorgaben (Länderrichtlinie).</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
-----------------------------------	--

<p><b>Nummer</b></p>	<p><b>8</b></p>
<p><b>Inhalt/Frage</b></p>	<p>1. Bisher wurden häufig Quartiersbusse angesprochen, allerdings kommen diese in den bisherigen Planungen nicht vor. Wird es den Einsatz solcher Busse geben?</p>
<p><b>Antwort/Prüfauftrag</b></p>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Für kleinräumige Gebiete, wie z.B. in Mainz-Marienborn, sind solche technischen Möglichkeiten durchaus sinnvoll. Aus diesem Grund bleiben wir auch weiterhin an solchen Lösungsalternativen zum konventionellen Busverkehr dran. In diesem Zusammenhang sind die Maßnahmen, welche im Rahmen des „Masterplan Green City / M<sup>3</sup>“ zur Erforschung des autonomen Fahrens sowie zur Prüfung und Projektierung geeigneter On-Demand-Verkehre zur Flexibilisierung und Attraktivitätssteigerung im ÖPNV angemeldet wurden/werden, zu erwähnen. Auch diese technischen Lösungen könnten künftig kleinräumig betrachtet eine Alternative darstellen.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<p><b>Nummer</b></p>	<p><b>9</b></p>
<p><b>Inhalt/Frage</b></p>	<p>1. Richtet sich die MVG auf Straßenbahnen mit einem oder zwei Führerständen bzw. Ein- oder Zweirichtungsfahrzeugen aus?</p> <p>2. Gibt es ein Straßenbahnkonzept für die gesamte Stadt Mainz?</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Zweirichtungsfahrzeuge sind flexibler, allerdings auch viel teurer. Sie werden für bestimmte Strecken, auf denen keine Wendeschleife an den Endhaltestellen vorhanden ist sowie für Großveranstaltungen, benötigt. Die MVG besitzt momentan eine Mischung aus beiden Fahrzeugtypen (ca. 50/50). Da Zweirichtungsfahrzeuge deutlich teurer sind, ist die Anschaffung jeweils abzuwägen. Der Nahverkehrsplan ist ein Rahmenplan, der zu diesem Thema keine Vorschriften enthält.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Im Nahverkehrsplan werden zum Straßenbahnausbau Aussagen getroffen, allerdings auf einer anderen Konkretisierungsebene als die des Buskonzepts. Grund ist, dass der Straßenbahnausbau eher mittel- bis langfristig denkbar ist und daher im aktuellen Nahverkehrsplan nur tendenzielle Vorgaben gemacht werden können.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	<b>10</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Gibt es Planungen zur Verknüpfung von Straßenbahn und Bus?</p> <p>2. Wird es eine direkte Busverbindung von Hechtsheim auf die Frankenhöhe geben (Anbindung an den Ortskern)?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Ja, Planungen zur Verknüpfung des Bus- und Straßenbahnverkehrs gibt es, denn dadurch ergibt sich ein Gewinn für das gesamte Netz.</p> <p>Hr. Kron (Frage 1): Die Verknüpfung des Busverkehrs mit der Straßenbahn wird angestrebt, mitgedacht und im Nahverkehrsplan verankert.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Es ist keine Umsteigebeziehung geplant, es muss ggf. über Lösungen, wie Quartiersbusse nachgedacht werden. Allerdings ist bereits bekannt: Je kleinteiliger, umso teurer ist ein solches System. Aus diesem Grund muss die MVG abwägen, wo gefahren wird.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag in der NVP-Bearbeitung</b> (siehe dazu auch Antwort Nr. 8)</p>

<b>Nummer</b>	<b>11</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Die Stadt Mainz hat bereits hohe Schulden, daher sollte nicht noch mehr Geld in unnötigen Luxus (z.B. Klimatisierung, USB-Steckdosen in Bussen) oder Taktverdichtungen investiert werden. Auch sollten mehr Subunternehmer eingestellt werden, damit die Kosten sinken.</p> <p>2. Es sollte darauf geachtet werden, dass auch zukünftig genug Busfahrer zur Verfügung stehen. Alternativ soll über Technologien im Bereich des autonomen Fahrens nachgedacht werden.</p>

<p><b>Antwort/Prüfauftrag</b></p>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Die Stadt ist an den Ausgaben der MVG nicht direkt beteiligt. Der Ausgleich des Defizits erfolgt über den Querverbund mit der Mainzer Stadtwerke AG. Es ist im NVP abzuwägen, welche Komfortaspekte berücksichtigt werden können und sollen. Dies ist z.B. auch eine politische Entscheidung.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Neues Fahrpersonal zu finden ist momentan äußerst schwierig. Die bundesweite Nachfrage ist sehr hoch. Darüber hinaus besteht derzeit Konkurrenz zur Fernbus- und Logistikbranche. Die MVG bildet selbst viele Fahrer aus (15 Azubis/Jahr), darunter auch Flüchtlinge. Allerdings ist zu beachten, dass die Ausbildungskosten für die MVG sehr hoch liegen (ca. 25.000€ bis Ende der Ausbildung). Und natürlich muss außerdem beachtet werden, dass auch der Qualitätsanspruch an das Fahrpersonal hoch ist.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
<p><b>Nummer</b></p>	<p><b>12</b></p>
<p><b>Inhalt/Frage</b></p>	<p>1. Ist es richtig, dass sich das Taktangebot in Laubenheim durch das Zielliniennetz verringern würde?</p> <p>2. Es wurde bereits früher über Tangenten in Mainz, zum Beispiel Gonsenheim – Bretzenheim – Hechtsheim diskutiert, allerdings hat sich in dem Bereich bisher nichts bewegt.</p>
<p><b>Antwort/Prüfauftrag</b></p>	<p>Hr. Kron (Frage 1): In einigen gering nachgefragten Linienabschnitten mag dies zutreffen (z.B. Laubenheim Süd/Hans-Zöller-Straße). Die MVG muss, um die Wirtschaftlichkeit des Unternehmens zu gewährleisten, ihre zur Verfügung stehenden Finanzmittel effizient einsetzen. Darum wird das Angebot an dem über den Tag stark schwankenden Bedarf ausgerichtet. Es wird letztendlich an bestimmten Stellen immer zu Verlusten / Reduzierungen kommen, diese sind dann aber durch die geringeren Fahrgastzahlen gerechtfertigt. Dafür bietet das Zielliniennetz an anderer Stelle viele Vorteile / Verbesserungen (gleichmäßiger Takt, Stärkung Wormser Straße) und trägt damit insgesamt zur Steigerung der Netzattraktivität des Mainzer ÖPNV bei.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Auch Tangentialverbindungen müssen und werden sorgfältig geprüft sowie wirtschaftlich abgewogen. Bislang haben sich diese Überlegungen noch nicht wirtschaftlich vertretbar abbilden lassen.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>13</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. In Laubenheim würde sich laut Zielliniennetz die Fahrtenanzahl von neun auf sechs Fahrten reduzieren?</p> <p>2. Was ergab die im NVP 2012 enthaltene Prüfung der Tangentialverbindung von Gonsenheim über die Koblenzer Straße nach Hechtsheim und Laubenheim?</p> <p>3. Am Zollhafen wurde bereits vor dem Wohnungsbau eine ÖPNV-Anbindung (Linie 59) hergestellt, warum kommt diese beim Heiligkreuz-Viertel / HKV so spät?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Das ist richtig, es würde auf den Streckenästen in Laubenheim weniger Fahrten geben, welche von der Nachfrage her betrachtet geringe bis sehr geringe Zahlen aufweisen. Dafür gibt es aber eine deutliche Verbesserung auf nachfragestarken Streckenästen.</p> <p>Hr. Erlhof (Frage 1): (ergänzt auf Nachfrage zum Stand der Fahrgastzahlen): Die Ein- und Aussteigerzahlen wurden ausgehend von der Erhebung zwischen Januar und März 2018 hochgerechnet und bilden einen durchschnittlichen Werktag ab.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 2): Wie bereits zuvor beantwortet (<i>siehe dazu Nr. 12 Frage 2</i>), haben sich Überlegungen diesbezüglich noch nicht wirtschaftlich vertretbar abbilden lassen und werden geprüft.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p> <p>Hr. Kron (Frage 3): Bislang sind die Anbindungen für die innere Erschließung des HKV noch nicht hergestellt.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
<b>Nummer</b>	<b>14</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>Die Bemühungen vonseiten der Verwaltung, auf die zahlreichen Anregungen eine Antwort zu finden, möchte ich zunächst loben.</p> <p>1. Das Uniklinikgelände wird momentan nicht von Stadtbussen befahren und ist meist nur mit längeren Fußwegen zu erreichen. Sind hier Planungen vorgesehen?</p> <p>2. Wie sieht es mit der Taktdichte am Abend/Wochenende aus, da ist der ÖPNV häufig unattraktiv.</p>

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Die MVG wird das Thema aufgreifen. Allerdings ist das Gelände aufgrund der schmalen Straßen schwierig zu befahren, so dass ggf. der Einsatz eines Kleinbussystems an dieser Stelle als Möglichkeit in Betracht gezogen werden muss. Eine Lösung steht noch aus.  <b>→ Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p> <p>Hr. Erlhof (Frage 2): Wie bereits schon bei vorherigen Fragen erläutert, gibt es eine Kostendeckelung für das ÖPNV-Angebot der MVG. Das Angebot wird an die Nachfrage angepasst. Diese ist am Wochenende geringer als an Werktagen. Durch diese Angebotsreduzierung am Wochenende können dann wiederum mehr Fahrten z.B. zu den Stoßzeiten gefahren werden. Im Bereich Abend-/Nachtfahrten wurde das Angebot in den letzten Jahren stark ausgebaut.  <b>→ Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	---

<b>Nummer</b>	<b>15</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Die dynamische Fahrgastinformation ist z.B. an der neu gebauten Haltestelle Münsterplatz nur einseitig. Zudem werden die Info-Stelen („Quader“) nachts als gefährlich angesehen, da sie einen Sichtschutz darstellen („Angsträume“).
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Problem der einseitigen DFI wurde erkannt und es muss bei der Umsetzung nachgebessert werden. Die MVG und die Verwaltung suchen gemeinsam nach einer Lösung. Dies gilt ebenfalls für das Thema Info-Stelen und Sicherheit.  <b>→ Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>16</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird im Rahmen des Nahverkehrsplans auch verstärkt auf das Themenfeld Nahmobilität eingegangen, d.h. neben ÖPNV auch Fahrrad- und Fußgängerverkehr?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Der ÖPNV ist Teil des Umweltverbundes, daher wird im Rahmen des Nahverkehrsplans der Fuß- und Radverkehr selbstverständlich mitgedacht. Allerdings ist der Nahverkehrsplan kein Planungsinstrument für den Rad- und Fußverkehr. Seit 2016 gibt es u.a. den „Runden Tisch Radverkehr“, der auch Mainzer Bürgern und Bürgerinnen die Möglichkeit bietet, Hinweise und Anregungen den Radverkehr betreffend in weitere Planungen miteinzubringen.  <b>→ kein Prüfauftrag</b></p>



<b>Nummer</b>	<b>17</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es sollte mehr Geld für den Rad- und Fußverkehr investiert werden. Gerade für den Schulverkehr wäre dies sehr sinnvoll in Hinblick auf Verkehrssicherheit.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Busse und Bahnen (ÖPNV) sind die sichersten Verkehrsmittel für Schüler und Schülerinnen um zur Schule zu kommen. Der Rad- und Fußverkehr werden als Bestandteile des Netzes verstanden, allerdings spielt im Nahverkehrsplan Nahmobilität, aufgrund der rechtlichen Verankerung, eine untergeordnete Rolle. Dennoch ist die Stadt Mainz bei diesen Themen ebenfalls sehr aktiv, aktuell läuft die Planung Fahrradparkhauses im Mainzer Hbf. → kein Prüfauftrag

<b>Nummer</b>	<b>18</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Die Verästelung von Linien an Streckenenden mit gleicher Liniennummer verwirrt den Fahrgast und führt dazu, dass er / sie in eine verkehrte Linie einsteigt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Köck (Frage 1): Linien, die annähernd den gleichen Weg haben, überlagern sich auf einer gemeinsamen Stammstrecke zu einem dichteren Takt und teilen sich am Ende der Strecke nachfragegerecht auf unterschiedliche Endstellen auf. Dieses Grundprinzip gibt es schon heute (z.B. Linienpaare 54/55, 61/62) bzw. seit dem „Netz 2000+“. → kein Prüfauftrag

<b>Nummer</b>	<b>19</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es wurde zwar häufig erwähnt, dass die Haltestelle „Mainz Hauptbahnhof“ überlastet ist, allerdings gilt dies auch für die Haltestelle „Mainz Hauptbahnhof West“. Diese ist auch bereits an ihrer Belastungsgrenze. Die Frage ist, ob die Verkehrsstärke eine Verlagerung auf die Westseite überhaupt hergibt und nicht mit Rückstau zum Alicenplatz zu rechnen ist? Die CityBahn wurde hier auch noch nicht berücksichtigt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Das stimmt, am Bahnhofsvorplatz ist ein Spannungsfeld vorhanden bzw. ist das Limit mit drei abfahrenden Fahrzeugen pro Minute in der Spitzenzeit bereits erreicht. Hr. Kron (Frage 1): Die CityBahn wird im Nahverkehrsplan Erwähnung finden. Allerdings werden dort keine detaillierten Planungen aufgezeigt, da sich das Projekt aktuell noch in der Vorplanungsphase befindet. Eine vertiefende Entwurfsplanung wird erst nach Beschluss des Nahverkehrsplans vorliegen. → Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP (Daueraufgabe)

<b>Nummer</b>	<b>20</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Teilweise fahren zwar zwei Busse direkt hintereinander an einer Haltestelle ein, das Umsteigen vom vorderen in den hinteren Bus ist an den Haltestellen Zwerchallee bis Bismarckplatz trotzdem nicht möglich.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Köck (Frage 1): Grundsätzlich soll bei Sichtanschlüssen (keine geplanten Anschlüsse) von Bussen und Bahnen im Rahmen der zeitlichen Möglichkeiten ein Umsteigen ermöglicht werden. Geplante Anschlüsse bestehen ausschließlich in den Tagesrandzeiten und beim Bus-Anschlussverkehr am Mühlendreieck. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	<b>21</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es sollten Ansagen an Haltestellen durch eine App ausgelöst werden können.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	(Frage 1): Die Prüfung der technischen Machbarkeit und Sinnhaftigkeit erfolgt außerhalb des NVP → <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt/MVG</b>

<b>Nummer</b>	<b>22</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Der ÖPNV soll kostenlos werden. Dazu gibt es bereits Pilotprojekte.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): ÖPNV zum Nulltarif ist unter aktuellen Bedingungen nicht möglich, da der ÖPNV bereits heute sehr defizitär ist. Es fehlen Ansätze bzgl. eines finanziellen Ausgleichs. Darüber hinaus müsste die Infrastruktur in kürzester Zeit deutlich ausgebaut werden, da dann jeder fahren dürfte und somit die Fahrgastzahlen deutlich steigen. Hr. Erhof (Frage 1): Kostenloser ÖPNV wäre nur möglich, wenn er von anderer Stelle her finanziert werden würde (Land, Bund) und kann daher vonseiten der Stadt Mainz oder der MVG nicht umgesetzt werden. Darüber hinaus ist zu beachten, dass die Verbünde (VMW, RMV, RNN etc.) nur weiter funktionieren, wenn alle Verkehrsunternehmen gleichermaßen den ÖPNV kostenlos anbieten. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	<b>23</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Einige Linien haben häufig Verspätung. Es besteht das Angebot bei Verspätungen über 10 Minuten eine Entschädigung einzufordern („RMV-10-Minuten-Garantie“). Kommt durch die eingereichten Entschädigungsansprüche ein Signal bei der MVG an und was wird zur Verbesserung der Verspätungssituation unternommen?

<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Erlhof (Frage 1): Das Signal kommt an und die MVG analysiert die Verspätungen auf entsprechenden Linien. Die Verspätungssituation hat sich auch verbessert, das sehen wir an Veränderung bei unseren sog. „negativen Hitlisten“. Zu beachten ist aber auch, dass viele MVG-Linien im normalen Verkehr „mitschwimmen“ müssen und so von der allgemeinen Verkehrssituation betroffen sind.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>
----------------------------	--

<b>Nummer</b>	<b>24</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>Danke für Erhebung der Haltestellen, welche als gute Arbeitsgrundlage bzgl. der Verbesserung der Barrierefreiheit dient. Wichtig ist die Beteiligung von Menschen mit Behinderung.</p> <p>1. An dieser Stelle sei noch einmal auf die Umsetzung auf der Bahnhofstraße verwiesen, welche mit großen Problemen verbunden ist. Der Personalmangel in der Verwaltung ist aber auch bekannt, dennoch die Bitte, bei der Ausführung von Planungen Belange von behinderten Menschen zu berücksichtigen.</p> <p>2. Fahren von Außenbezirken, wie Harxheim barrierefreie Busse zurück nach Mainz und gibt es Hinweise dazu, ob Niederflurbusse im Einsatz sind?</p> <p>3. Es wäre hilfreich, wenn es eine Kennzeichnung an Bussen gäbe, die Fahrgäste mit Kinderwagen an einen anderen Einstieg verweisen.</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Kron (Frage 1): Der Verwaltung ist das Thema bekannt und verfolgt dieses weiterhin.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → Stadt</b></p> <p>Hr. Hezinger (Frage 2): Die Busse der ORN sind gekennzeichnet. Die derzeitige Konzession der Busse läuft noch. Die ORN kann aktuell nicht verpflichtet werden. Im Rahmen der Erarbeitung zum ÖPNV-Konzepts werden die gesetzlichen Vorschriften umgesetzt (Niederflurbusse).</p> <p>Herr Erlhof (Frage 3): Die MVG nimmt den Hinweis auf und prüft die mögliche Umsetzung.</p> <p>→ <b>Aufnahme als Prüfauftrag außerhalb des NVP → MVG</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>25</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	<p>1. Gibt es bezüglich der Haltestellenerhebung deckungsgleiche Bewertungsmaßstäbe zu anderen Haltestellenkatastern?</p>
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	<p>Hr. Hezinger (Frage 1): Es gibt Schnittmengen. Zur Vereinheitlichung der Erhebungsdaten stehen die Stadt Mainz und RNN im Austausch.</p> <p>→ <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b></p>

<b>Nummer</b>	<b>26</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Es wird ein regionaler NVP benötigt, damit es keine „Bruchstellen“ zwischen der Stadt Mainz und den angrenzenden Landkreisen gibt.
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Im ÖPNV-Konzept des ZRNN werden Stadt-Umland-Verkehre berücksichtigt und integriert. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	<b>27</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Finden die Gebiete Amöneburg, Kastel und Kostheim (AKK) im Nahverkehrsplan Berücksichtigung?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Ja, die auf Wiesbadener Seite fahrenden Linien der MVG werden im Nahverkehrsplan berücksichtigt und sind auch im NVP der Stadt Wiesbaden enthalten. Es besteht dazu auch Austausch zwischen der MVG und den Wiesbadener Kollegen bei der ESWE. Die Zusammenarbeit klappt sehr gut. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	<b>28</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Wird die Planung der Citybahn im Nahverkehrsplan berücksichtigt?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	(Frage 1): <i>siehe dazu Antwort Nr. 19</i> → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>

<b>Nummer</b>	<b>29</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Kann die Stadt Mainz / die MVG ein System einrichten, bei dem überschüssige Plätze auf Gruppentickets an Fahrgäste ohne Ticket verteilt werden können?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Erlhof (Frage 1): Die Preiskalkulation der Gruppentickets berücksichtigt die durchschnittliche Nutzung, insofern liegt dieser Vorschlag nicht im Interesse der MVG bzw. würde zu einem höheren Preis führen müssen. → <b>kein Prüfauftrag</b>

<b>Nummer</b>	<b>30</b>
<b>Inhalt/Frage</b>	1. Mit dem Wegfall der Verbindung von Laubenheim über die Ginsheimer Straße - Auffahrt B9 würde eine Direktverbindung Laubenheim wegfallen. Geht das so ohne weiteres?
<b>Antwort/Prüfauftrag</b>	Hr. Kron (Frage 1): Das Gutachterbüro PTV stellt in diesem Fall die sog. „Kontrollinstanz“ dar, welche prüft, ob die Änderungen des Zielliniennetzes auch tatsächlich NVP-konform sind. → <b>Verständnisfrage/Frage wurde beantwortet</b>