

M WIE ZUKUNFT

Themenwerkstätten „Meine Straßenbahnstadt: Innenstadttring“

Dokumentation des Anforderungsprofils

Merkmal	Welches Bedürfnis steckt hinter dem Merkmal?	Wann ist das Merkmal in der Planung gut umgesetzt?
Anbindung		
Anbindung Zollhafen	<ul style="list-style-type: none"> - Vor allem Bewohner Südmole an Hafenbrücke - Für Behinderte ist der Weg bis Rheinallee viel zu weit (auch für andere mit Einkäufen, bei Regen etc.) 	-
Möglichst vielen Menschen den Zugang und die Anbindung an den ÖPNV ermöglichen	<ul style="list-style-type: none"> - Bedürfnis von Gaustr./Hechtsheim Richtung Höfchen, Th-H-Brücke zu kommen - Wichtigster Aspekt. So viele Menschen wie möglich sollen von einer neuen Straßenbahnlinie profitieren - Günstig, das Auto stehen zu lassen und schnell Parkplatz finden 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn Mombach + Laubenheim an das Tramnetz angeschlossen sind - Trasse ermöglicht sinnvolle und vielfältige Linienführung
Gute Anbindung der Gastro- und Gewerbebetriebe an die Innenstadt (gute Erreichbarkeit für potenzielle Kund*innen)	<ul style="list-style-type: none"> - Weniger IV = mehr Lebensqualität - Schub für Gastronomie durch Erreichbarkeit - Tradition Altstadt – Innovation Neustadt - Zollhafen anbinden - Zusammenrücken - 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn Umleitungen minimal sind - Wenn die Wege kurz sind

	Gute Anbindung von zentralen Versorgungspunkten (Ärzt*innen, Nahversorgung, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Nahversorgung in der Neustadt (Zollhafen) stärken - ÖPNV als echte Alternative zum Fahrrad v.a. im Winter oder an Regentagen (bisher mit dem Fahrrad meist schneller) - Einfach mit ÖPNV zur Arbeit kommen ohne Umsteigen + zum Bahnhof 	<ul style="list-style-type: none"> - Gut mit einer Linienführung aus Hechtsheim in die Ludwigstraße - Linien, die auf Kaiserstraße direkt zum Bahnhof fährt (schon vorhanden, bitte beibehalten)
	Anbindung (und damit Stärkung) des Rheinufer als Naherholungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> - Schnelle Anbindung zum Rheinufer 	
	Feldbergschule	<ul style="list-style-type: none"> - Ebenfalls Anbindung von Rabanus-Maurus-Gymnasium, Frauenlob-Gymnasium, Gymnasium am Kurfürstlichen Schloss berücksichtigen - Anbindung der weiterführenden Schulen (Kinder von außerhalb) 	
	Anbindung an weitere (Zukunfts-) Projekte	<ul style="list-style-type: none"> - Anbindung von neuen Büroflächen, um Autoverkehr zu vermeiden - Anbindung Regierungsviertel 	
	Verbindungsücke zw. Rheinallee und Goethestraße schließen		<ul style="list-style-type: none"> - Linie, die die komplette Rheinallee und Rheinstraße durchfährt, auf geradem Wege von Ende Neustadt bis
	Erreichbarkeit der Innenstadt auch während Veranstaltungen	<ul style="list-style-type: none"> - Ludwigstraße: Beeinträchtigung der Festmeile? 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternative zur Ludwigstraße untersuchen -
	Anbindung des geplanten Freizeitgeländes im Norden des Zollhafens		<ul style="list-style-type: none"> - Mögliche Anbindung nach Kastel berücksichtigen
	Ergänzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Anschlüsse im Netz - Kurze Fußwege zu Haltestellen 	<ul style="list-style-type: none"> - Haltestellenzugang von zwei Seiten - Haltestellenzugang auf ganzer Länge - Anbindung Bismarckstraße - Gemeinsame Haltestelle Straßenbahn/Bus
	Parks/Freiflächen/Spielplätze		
Merkmale	Erhalt Freiflächen und Parks als Naherholungsgebiete	<ul style="list-style-type: none"> - Öffentliche Wohnzimmer für Anwohner nicht durch Straßenbahnverkehr stören - Grüne Lunge, unversiegelter Boden, Lebensraum für Tiere in der Stadt - Mehr Grünflächen, Parks in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Straßenbahnlinien laufen über asphaltierte Flächen - 5-10 Minuten Laufnähe zu Freiflächen, Parks, Freiräumen und Spielplätzen - Regelmäßige Sitzbänke zur Straßenbahnlinie - Bessere Belüftungssituation

Freiraum in der Innenstadt erhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Freiflächen, Parks, Freiräume, Spielplätze bleiben unbebaut und werden ausgebaut - Mehr Fläche für Rad, Fuß, ÖPNV - Erreichbarkeit durch ÖPNV - Attraktive Stadt -> zusätzliche Bürger - Klimawandel berücksichtigen - Gesundes Leben ermöglichen - Öffentlicher Raum als Treffpunkt 	<ul style="list-style-type: none"> - Klare Trennung Verkehrsflächen Fuß-Rad-ÖPNV-MIV - Wenn Fläche erhalten bleibt - Kühlender Baumbestand wird erhalten (Aufenthaltsqualität)
Lebens- und Aufenthaltsqualität sichern	<ul style="list-style-type: none"> - Kein Fahrdraht - Geh- und Fahrradwege berücksichtigen - Angebot für alle Altersgruppen -> als Mischung für alle - Grün als Erholung -> keine Reduzierung 	<ul style="list-style-type: none"> - Betrieb mit Akkus oder Wasserstoff wie bei neuen Bussen - Mehr öffentliche Parks - Verbesserung und Entwicklung des Freiraums - Fußgänger und Radfahrer ausreichend geschützt
Bestehende Spielplätze erhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Kostenloser Aufenthalt - Versorgung der Anwohner - Emissionen im Allgemeinen beachten - Nahversorgung im Zusammenhang mit ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Luftbewegung durch die Quartiere fördern! - Durchlässigkeit, große Querschnitte - Reduktion von Autoverkehr → weniger - Straßenränder mit Rasen bepflanzen - Mehr Bäume pflanzen - Verhältnis Verkehrsflächen zu Parks und Plätzen bleibt erhalten - Zugang zu Lebensmittelgeschäften, Supermärkten, Drogerien -> Anlieferung nicht beeinträchtigt bzw. erleichtert - Bestandsbäume erhalten <ul style="list-style-type: none"> o Lebensraum o Verschattung
Aufenthaltsfläche für Freizeitgestaltung erhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Mangel an Freizeitfläche beheben - Sömmerringplatz und Frauenlobplatz für abendliche Aktivitäten und Gastro erhalten - Goethepark nicht beeinträchtigen - Landesmuseum als Freizeitfläche mit Aufenthaltsqualität aufnehmen - Außergastronomie / Freisitze Restaurants - Ludwigstraße als Boulevard mit viel Festen und Flanierenden -> Leben - Städtebaulichen Charakter berücksichtigen -> Attraktivität - Aufenthalt im Sinne von Ruhe finden 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn die Verkehrssicherheit für Kinder berücksichtigt ist bzw. gewährleistet bleibt - Weniger Raum für Autos (fahrend wie stehend) - Landesmuseum: <ul style="list-style-type: none"> o Gute Erreichbarkeit für Besucher o Platzgestaltung angemessen (Bauhofstraße / Große Bleiche / Peterskirche) - Nicht beeinträchtigt / beschnitten
Grünflächen erweitern (Zukunftsperspektive)	<ul style="list-style-type: none"> - Klim-Prax-Studie berücksichtigen (2017) 	

Baumbestand/Stadtgrün			
Merkmale	Standortnahe Ersatzpflanzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichst wenig Bedarf für Ersatzpflanzungen durch Erhalt alter Bäume - Verlegung unterirdischer Leitungen im Rahmen der Baumaßnahmen, um mehr Baumpflanzungen zu ermöglichen - Artenvielfalt fördern 	<ul style="list-style-type: none"> - Nach der Baumaßnahme sind pro Block/Straßenzug mehr Bäume vorhanden als vorher - Begrünung mit Pflanzen/Bäumen, die Trockenheit aushalten und überleben und Schatten spenden - Die Ästhetik des Straßenverlaufs (z.B. Hindenburgstr.) soll erhalten bleiben - Parkplätze zu, Ersatzpflanzungen -
	Mehr Grünfläche (auch durch Rasengleise)	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Grünflächen: Bedeutung für - Überlebensfähigkeit der gewählten Pflanzen im Hinblick auf Klimawandel beachten - Entsiegelung, Kühlung, mehr grün - Klimawandelanpassungsmaßnahme - Nicht alles versiegeln, durch Drainageflächen muss Regen-(Oberflächen)Wasser ins Wurzelwerk gelangen - Stadtklima unter 25 Grad Celsius halten 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr Grünflächen: nicht nur Rasen, sondern im Sinne der Biodiversität Pflanzen wählen, - Pflegearme Pflanzen (u.a. Wasserbedarf), die auch im Sommer grün sind, bedenken - Ersatzpflanzungen in Form von Grünachsen (=Radweg, Fußweg und Biotopvernetzung) - Mosaik aus verschiedenen regionalen auch insektenfreundlichen Pflanzen - Auch Teichflächen/Brunnen anbieten - Grünachsen möglichst in Parallelstraßen der Straßenbahnlinien - Kaltluftentstehungsflächen und Kaltluftbahnen müssen definiert und umgesetzt werden
	Baumbestand schützen	<ul style="list-style-type: none"> - Lebensraum Tiere - Grünes Wohnumfeld - Bäume als grüne Lunge, als Schattenspendender erhalten und wenn (unbedingt) nötig hitzeresistente Neupflanzungen durchführen → hierzu asphaltierte Flächen öffnen und mit Bäumen und Büschen/Sträuchern bepflanzen 	<ul style="list-style-type: none"> - Mehr (Jung-)Baumpflege bestehender Bäume durch die Stadt. Dort nachpflanzen, wo Standort des vorherigen Baums - Mehr Bäume - Wenn Alleecharakter von Hindenburgstraße und Rheinallee erhalten bleibt - Asphaltierte Flächen öffnen und mit Bäumen und Büschen/Sträuchern bepflanzen
	Statt Rasengleis lieber ortsnahe Ersatzpflanzungen		
	Widerstandsfähige Nutzpflanzen mitdenken		

	Baumbestand nicht nur schützen, sondern erweitern		
	Weitere Ergänzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Überprüfen, welche Bäume in Zukunft durch Klimawandel sowieso entfallen → ggf. zukunftssichere Neupflanzungen - Bäume als Lebensraum und Biotop begreifen → gesamtheitlich als Nachbarpflanzen und Lebensraum für Tiere begreifen - Haltestellen mit begrünten Dächern planen - Grüne Achsen denken in Neustadt → z.B. Plätze miteinander verbinden, Trinkstationen für Tiere - Bei Baumaßnahmen möglichst wenig gesunde Bäume beschädigen oder entnehmen - Standortnah = extrem standortnah, damit Charakter des Viertels erhalten bleibt 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn Bestandsschutz und Ersatzpflanzungen im Verbund gesehen werden (Gesamtsystem) → möglichst wenig Ersatzpflanzungen und am Ende mehr Bäume insgesamt im Block/Viertel
	Reduzierung MIV		
Merkmale	Reduktion MIV in Neustadt und Innenstadt	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver (kürzerer) Takt und kostengünstiger bzw. kostenloser ÖPNV - Weniger Lärm und Abgase - Keine Verdrängung und dadurch Steigerung des Verkehrsaufkommens 	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver und kostengünstiger ÖPNV = Reduzierung MIV - Anbindung Ingelheimer Aue + Gewerbe, da Nordkopfbahnhof geschlossen wird
	Keine Verdrängung (und dadurch Steigerung) des Verkehrsaufkommens von der Rheinallee in die Neustadt/Innenstadt		
	P&R Stationen und gute Anbindung für Pendler*innen schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Weniger parkende PKW auf der Fahrstrecke der Tram (dadurch Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie schnelleres Vorankommen der Tram) - Weniger Verkehr aus dem Umland, der in die Stadt fährt, z.B. Abkürzungen durch Ausweichstraßen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn P & R und Anbindung für Pendler + Besucher attraktiv werden (Kosten, zeit, Taktung) - P&R-Parkplätze regelmäßig und schnell anzufahren - MIV-Reduktion nur möglich, wenn MIV sehr unattraktiv wird - Gut umgesetzt, wenn MIV (Auto) zu Gunsten der anderen Verkehrsteilnehmer nachgestellt wird
	Autofreie Zonen schaffen (oder mind. Verkehrsberuhigung)	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsberuhigung darf den Anspruch „autofrei“ nicht aufweichen - Projekt als Transformationsprozess gestalten - Straßen als Lebens-/Begegnungsraum nutzbar machen 	<ul style="list-style-type: none"> - Maximal Tempo 30 für Alle - Parkplätze aus Selbstzweck streichen - Quartiersgaragen - Pendler abfangen - Wenn die Zone tatsächlich autofrei bleibt, also Kontrollen oder Poller

	Vorhandene MIV-Barrieren beibehalten	<ul style="list-style-type: none"> - Attraktiver, sicherer, zügiger bewegen von A nach B mit Fuß, Rad, ÖV - Vorrangstellung für den ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Extrastopps, Umwege, Ampelketten für Fuß- und Radverkehr - In der ganzen Stadt Tempo 30
	Stärkung Radverkehr	<ul style="list-style-type: none"> - Wie können Kreuzungspunkte zw. Bahn und Fahrrad gestaltet werden 	<ul style="list-style-type: none"> - aufs MainzZero Verkehrskonzept eingehen - Einordnung Straba und Radverkehr in den fließenden Verkehr klären
Merkmale	Fahrradachsen (zur Innenstadt) erhalten bzw. neu schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Störungsfreie Radfahrt (ohne Ampel, Stau etc.) -> nicht zwangsläufig schnellster Weg - Stadt muss entscheiden, wo genau die Radachsen liegen - Gut Radfahren können - Verbesserung der Radwege - Alte Fahrradwege erhalten ohne Verpflichtung z.B. Oberstadt - Fahrradachsen in Innenstadt erhalten bzw. neu Schaffen z.B. bei Marktspernung 	<ul style="list-style-type: none"> - Nicht ausfräsen - Umsetzung Marathon! Radnetz Mainz - Radachsen nach Budenheim/Kaiserbrücke/?/Finthen - Schienen in rechtem Winkel zu queren - Am Fischertorplatz Fahrradspur auf Gehweg oder schöner Streifen im Kopfsteinpflaster - Alternative Route zu Marktplatz schaffen - Langstreckige, breite Fahrradwege im Sinne von Hauptfahrradachsen
	Fahrradparkhaus integrieren	<ul style="list-style-type: none"> - Schienen dürfen für Fuß- und Radverkehr keine Unfallschwerpunkte werden - Bedürfnis, dass Radroute nicht durch Gleise schwieriger gemacht werden (z.B. Schusterstraße) - Fahrräder sicher und gut zugänglich abstellbar machen 	<ul style="list-style-type: none"> - Gut gelöst, wenn Straßenbahn so aufgeteilt wird, dass Radverkehr auf gleisfreiem Raum verläuft - Wenn Ampelschaltungen nicht dem Rad u. Fußverkehr auf der Straßenmitte ausbremsen - Viele weitere zusätzliche Abstellmöglichkeiten fürs Fahrrad
	Drängelgitter für Fahrräder mit Anhängern oder Lastenräder nicht passierbar – abschaffen		
	Schützenswerte Orte		
Merkmale	Kindertagesstätten		
	Ergänzungen zu Plätzen (übergeordnet)	<ul style="list-style-type: none"> - Unversiegelte und bodendurchlässige Flächen auf dem Goetheplatz à Straßenbahn nicht über den Goetheplatz führen, sondern über bereits versiegelte Flächen 	<ul style="list-style-type: none"> - Keine Neuversiegelung von Flächen erfolgt - Unversiegelte Plätze in der Neustadt erhalten - Trassen auf den bereits versiegelten Strecken verlaufen (z.B. Rheinallee) - Beachtet wird, dass die Plätze der Neustadt ein Ensemble bilden → Plätze werden als Verbund genutzt - Bedürfnisse der Kinder auf allen Plätzen sichern

Goetheplatz als wichtige Freifläche, Grünfläche, Naherholungsgebiet	<ul style="list-style-type: none"> - Wohnortnahe Spiel- und Aufenthaltsfläche im Grünen für Familien und Anwohner - Als Aufenthaltsort für Menschen, Familien bewahren - Fläche, die sich im Sommer wenig aufheizt und angenehmen Aufenthalt ermöglicht - Spielfläche für Ballsport - Kinder/Personen schützen - In ähnlicher Form erhalten - Goetheplatz nicht zerschneiden, keinen Platz für Naherholung wegnehmen - Verkehrssicherheit - Goetheplatz als Ruhepol erhalten <p>Ergänzungen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aufenthaltsfläche für Familien auch mit wenig Geld – Herz der Neustadt - Verkehrssicherheit - Goetheplatz als Ruhepol erhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn der Platz so bleibt, keine Streckenführung darüber, alternativ Ausgleichsfläche in gleicher Größe innerhalb des Viertels - Unberührt! Raum für Kinder muss sicher bleiben - Die Plätze sollen auf jeden Fall erhalten bleiben und nicht verkleinert werden - Kein Flächenverlust durch Straße - Keine Umwandlung von Grünflächen in andere Flächen - Platz muss gut erreichbar sein, aber nicht durch Trasse über den Platz, sondern nah dran
Sömmeringplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Als ruhigen Platz sichern 	
Frauenlobplatz	<ul style="list-style-type: none"> - Lärm durch Verkehr reduzieren 	<ul style="list-style-type: none"> - Prüfen: welcher Lärm würde konkret entstehen, wenn Straßenbahn direkt vorbeiführt
117er Ehrenhof (inkl. Schulhof)	<ul style="list-style-type: none"> - Erhalt der Kulturdenkmale an Ort und Stelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Alternative Trassenführung, die denkmalverträglicher ist
Grüne Brücke	<ul style="list-style-type: none"> - Grüne Brücke unter Denkmalschutz – darf nicht beschädigt werden (optisch auf der Unterseite Eingriffe ok?) - 	<ul style="list-style-type: none"> - Weiter attraktiv, wenn OBEN geschützt wird, Unterseite der Brücke eh durch Verkehr geprägt
Kindertagesstätte Goetheplatz		
(Wasser-)Spielplatz Goetheplatz		
Hindenburgstraße Baumbestand	<ul style="list-style-type: none"> - Straßencharakter (Allee) erhalten - Bäume als Schattenspende erhalten - Optische Wirkung (Allee) erhalten - Alleecharakter erhalten 	<ul style="list-style-type: none"> - Andere Trassenführung - Bäume nicht zurückschneiden oder fällen - Keine Ausdünnung des Bestands vornehmen

		<ul style="list-style-type: none"> - Bestehende Bäume erhalten, viel Raum für Fußgänger und Radfahrer - Keine dauerhafte, negative Beeinträchtigung Kulturdenkmäler 	
	Landesmuseum	-	- Erschütterungsfreie Trassenführung
	Weitere schützenswerte Orte	<ul style="list-style-type: none"> - Gutenbergplatz (Tunnel Gutenbergplatz weniger Ausfälle, Havarieausfälle, sichere Flächen für Fußverkehr im Alltag und bei Veranstaltungen) - Ernst-Ludwig-Platz - Quintinstraße und Peterskirche (Gutachten bereitstellen) - Hindenburgstraße und ihr Platanenbestand 	
	Lieferzonen und Parkangebot		
Merkmale	Anwohnerparken	- Zufahrt zu Geschäften und Wohnungen erhalten	- Dauerparkplätze in Parkhäusern und Haltezonen
	Bereitstellung Parkplätze außerhalb der Innenstadt	- Wechsel von Verkehr auf ÖPNV ermöglichen und fördern	- Parkhäuser + Haltestelle, Parktickets gelten als ÖPNV-Ticket
	Parkmöglichkeiten für Gäste/Kund*innen		
	Lieferzonen mitdenken/einrichten	<ul style="list-style-type: none"> - Parkmöglichkeiten für Gäste/Kunden - Allerdings nicht auf Kosten der Anwohner*innen - Parkmöglichkeiten so schaffen, dass der Fußweg überschaubar ist - Behindertenparkplätze - Klare Zeiten für Auto/Anlieferung - Erreichbarkeit der Lieferzone, keine Behinderungen - Verkehr muss flüssig bleiben - Verträgliche Umbauphase → Umsatz - Konzepte – letzte Meile (fehlt) - Konzept: andere Nutzung Waren abladen - Neu denken à Blick in andere Länder 	
	Gestaltung des Angebots		

Merkmale	schnelle Wege zwischen wichtigen Orten mit dem ÖPNV bieten	<ul style="list-style-type: none"> - Gute Orientierung - Kurze zeitliche Taktung innerhalb des Fahrplans - Schnelle Wege von Gonsenheim, Finthen in die Innenstadt - Zeiteinsparung, tageszeitunabhängig - Zeiteinsparung durch Straßenbahn statt Bus - Erhaltung der ruhigen Wohnlage - Weniger MIV in der Innenstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - gut umgesetzt, wenn Ampelschaltung mit Vorrang sind, ohne dass Bahnen anhalten müssen - auch wenn es wenig Kurven gibt - es wird Anbindung von Zollhafen Südmole zu Uniklinik und Hbf auch für Schwerbehinderte geben
	Verbindung verschiedener Gebiete (Abstände zwischen den Haltestellen sinnvoll planen)	<ul style="list-style-type: none"> - bessere Verbindung zwischen Alt- und Neustadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Es soll eine Anbindung mit Bus bis Zollhafen Südmole mit dem Bus zumindest zwischen Rheinkai und Caponniere geben. Damit auch Schwerbehinderte in die Stadt, zur Klinik, zum Hbf kommen
	Leistungsfähigkeit des Netzes jederzeit gewährleisten (Feste, Unfälle, Witterung, Stau, etc.)	<ul style="list-style-type: none"> - Günstiges „All-Inclusive-Angebot“ (ähnlich des 9€-Tickets), ggf. als abgespeckte Version für Innenstadtbereich - StraBa möglichst konfliktfrei mit dem MIV führen 	
	Schnelle Verbindung wichtig (dafür ggf. weniger Haltestellen)	<ul style="list-style-type: none"> - Schnell aus der Stadt auf die Autobahn kommen (alle Richtungen) 	<ul style="list-style-type: none"> - Regelmäßige, schnelle Anbindung (alle 10 Min für max. 8 Min Fahrzeit) und Anpassung der Ampelphasen (über Rheinstraße)
	Möglichkeit einer Schnelllinie mitdenken	<ul style="list-style-type: none"> - Schnelle Erreichbarkeit außen liegender Vororte (Hechtsheim/Ebersheim, Lerchenberg, Gonsenheim, Finthen) von der gesamten - Erhalt von altem Baumbestand - Mehr sichere Radwege 	
	Vorrangregelung für den ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Von Hafenstrassenviertel/Zollhafen direkt mit der Tram zum Hbf (vermutlich einige Pendler Richtung Ffm und WI) - Fahrradstreifen an Haltestelle 	<ul style="list-style-type: none"> - Innenstadtlinie der Tram: Hbf. – Goethestraße – Rheinallee Höfchen - Rechtzeitig berücksichtigen von Haltestellen - Ampelschaltung mit Vorrang und oder Busspur separat, Straßenbahnvorfahrt
	Ausweichstraße über große Bleiche schaffen	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichkeit der Schnelllinie - Umsteigefreie Verbindungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn direkt Zollhafen à Hbf, kein Halt am Höfchen
	Optimale Reisezeit für ÖV	<ul style="list-style-type: none"> - Optimale Reisezeit für ÖPNV 	<ul style="list-style-type: none"> - Vermeiden, dass Tram im Autostau steckenbleibt - Vorrang für Tram bei Ampelführung

		<ul style="list-style-type: none"> - Dedizierte Trassen für ÖPNV (auch unter Wegfall von Spuren des MIV) 	
	Barrierefreiheit	Barrierefreies Design kommt allen zu Gute!	
Merkmale	Barrierefreiheit (Bodenbeschaffenheit)	<ul style="list-style-type: none"> - Bereitstellung taktiler Systeme 	
	Barrierefreie Querungsmöglichkeiten (senkrecht)	<ul style="list-style-type: none"> - Selbstständigkeit muss gewährleistet sein - Selbstständiges ein- und aussteigen 	<ul style="list-style-type: none"> - Selbstständiges ein- und aussteigen ist möglich
	Barrierefreiheit bei allen Haltepunkten (mind. automatische Rampe)	<ul style="list-style-type: none"> - Am besten rampenfrei 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobiliar beachten (Bänke, Schilder, Poller) - Einbauten an Haltestellen beachten
	Barrierefreiheit bei Gehwegen und Zuwegungen	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichst uneingeschränkte Fortbewegung für Menschen mit unterschiedlichen Beeinträchtigungen sicherstellen - Selbstständiges Bewegen an und um Haltestellen ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Auch Mobiliar beachten. Kein Verstellen von Zuwegen durch Schilder etc. - Bereitstellen von Möglichkeiten zur Rast (Bänke etc.) - Ausreichend Platz an Haltestellen bereithalten
	Kein Kopfsteinpflaster (nicht barrierefrei)		
	Höhenniveaus beachten und angleichen		<ul style="list-style-type: none"> - Am besten rampenfreie Zu- und Abgänge - Back-up, wenn rampenfrei nicht möglich ist
	Menschen mit anderen Einschränkungen beachten (z.B. Sehbehinderungen)	<ul style="list-style-type: none"> - Ziel: selbstständige Orientierung 	<ul style="list-style-type: none"> - Barrierefreie Umsetzung auch für Menschen mit Sehbehinderungen/blinde Menschen
	Barrierefreiheit auch in Bezug auf Informationen gewährleisten	<ul style="list-style-type: none"> - Menschen mit unterschiedlichen Fähigkeiten die Orientierung und Information ermöglichen 	<ul style="list-style-type: none"> - Einfache/Leichte Sprache - Informationen in verschiedenen Sprachen bereitstellen - Im Störfall Menschen mit Einschränkungen die Orientierung ermöglichen

	Barrierefreiheit innerhalb der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> - Möglichst störungsfreier Aufenthalt in der Bahn 	<ul style="list-style-type: none"> - Ausreichend Platz für Rollstühle und möglichst auch Begleitpersonen vorhalten
	Beeinträchtigung für Anwohnende (Bauphase und danach)		
	Luftreinhaltung beachten	<ul style="list-style-type: none"> - Goetheplatz aufwerten, nicht verkleinern - Erhaltung der ruhigen Wohnlage 	<ul style="list-style-type: none"> - Reduzierung des PKW-Flusses durch die verstärkte Nutzung des ÖPNVs und dadurch mehr Ruhe für die Anwohner - Wenn verkehrsrühige Straßen weiter „sauber“ und „frei“ bleiben und ruhig und Bäume - Luftreinhaltung am besten, wenn MIV reduziert wird → Rheinstraße /Kaiserstraße - S-Bahn + Bus + Taxi + LKWs (Lieferverkehr): 1 Spur, Rest Fahrrad - Park & Ride: Plätze außerhalb der Stadt + guter Anschluss/Shuttle Verkehr Bus/S-Bahn - Mit offenem Fenster im Sommer schlafen zu können - Wenn das Geschirr im Schrank ganz bleibt und nicht wackelt - Möglichst Bauzeit, dafür Vollsperrung in Ordnung -
Merkmale	Ergänzung:	<ul style="list-style-type: none"> - Anwohnende und System nicht überlasten 	
	Bereits viele Baustellen		
	Schall- und Vibrationsschutz (Emissionen für Anwohnende mögl. geringhalten)	<ul style="list-style-type: none"> - Eine Lösung mit wenig Beeinträchtigungen der Anwohner - Durch 30er-Zone beruhigte Straßen auch ruhig lassen - Schall- und Vibrationsschutz sehr wichtig, schon genug Lärm durch Schifffernverkehr + Rheinallee - Keine Schienen/Straßenbahn in enger Bebauung, z.B. Hindenburgstraße oder Wallaustraße - Ruhige Nächte / kein zusätzlicher Lärm - Keine zusätzlichen Vibrationen zum heutigen Busverkehr - Lärm- und Emissionsreduzierung Rheinstraße - Viel Vegetation 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn kein Baum gefällt wird - Wenn keine Bahn durch die Hindenburgstraße fährt - Sinnvolle Haltestellen - Mittelgroße Haltestellen erhalten - Unterbau der Gleise - Art der Bahn - Verkehrsweg nicht durch enge Straßen - Bäume können stark zurückgeschnitten, statt gefällt werden - Zwischen den Gleisen einen eigenen Radweg anlegen - Zusätzliche Grünflächen mit Straßenbahn schaffen auf Rasengleisen
Einfahrten (vor allem auf Wallaustraße und Forsterstraße) beachten	<ul style="list-style-type: none"> - Beachtung von Doppelkellern / Trümmerhäusern in der Hindenburgstraße / Wallaustraße 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenn die Parkplätze in der Wallaustraße erhalten bleiben - Trasse eher Richtung Rhein 	

	Sicherheit von Kindern (Kita, Schule, Spielplätze, ...)	
Merkmale	Sicherheit an Spielplätzen	- Tempolimit für ÖPNV
	Sicherheit auf dem Schulweg	- Tempolimit für ÖPNV
	Sicherheit von Kindern an Straßenquerungen	- Tempolimit für ÖPNV
	Sicherheit in Parks und auf Plätzen	
	sichere Haltestellen und Querungsmöglichkeit (vor allem an Schulen)	- Tempolimit für ÖPNV
	Sicherheit von Frauen – Angsträume vermeiden	
	Sicherheit von Frauen an Haltestellen	<ul style="list-style-type: none"> - Subjektives Sicherheitsgefühl erzeugen - Angst an Haltestellen minimieren <ul style="list-style-type: none"> - Ausreichend Helligkeit - Hilfsmöglichkeit (Notruf etc.)
	Sicherheit von Verkehrsteilnehmenden (Fußgänger*innen, Radfahrende)	
Merkmale	Ergänzungen	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsregeln eindeutig kommunizieren - Differenzieren zwischen ruhendem und fließendem Verkehr - Straßenbahn und Radverkehr sollen nicht aufeinander liegen - Negativbeispiel Schillerplatz und -straße - Neuer Platz muss zulasten des MIV gehen - Platzaufteilung als größtes Thema
	Keine Beschleunigung des ÖV in die Innenstadt	

Verkehrswende als Grundlage der Neuaufteilung des Verkehrsraums beachten		<ul style="list-style-type: none"> - Kein 1:1 Bestandsschutz für Auto-Parkplätze - Halbierung MIV (Ziel 20%) in Verkehrssimulationen berücksichtigen
Ausreichend Platz für Radfahrende und Fußgänger*innen erhalten	<ul style="list-style-type: none"> - Schutz von Spielplätzen und Schulwegen - Fahrradfahren ohne Schienenkontakt - Masten der Oberleitungen nicht zwischen Fuß- und Radweg - Ausweichroute für Radverkehr bei Veranstaltungen in Mainzer Altstadt 	<ul style="list-style-type: none"> - Wenig Querungen
Sichere Wege für Fußgänger*innen		
Einrichtung von Fußgängerzonen		
Trennung der Verkehrsflächen für die versch. Verkehrsteilnehmenden (Fahrrad, Auto, Straßenbahn, Fußweg) à mehr Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer*innen und Störungsfreiheit für ÖPNV	<ul style="list-style-type: none"> - Abgetrennte Fahrradrouten planen (z.B. Straba eine Straßenseite, Fahrrad andere) - Fahrradachsen in alle Richtungen 	<ul style="list-style-type: none"> - Radwege deutlich getrennt vom Bürgersteig, Radwege nicht in der Nähe von Autos oder Busspuren