

Positionspapier zum geplanten Straßenbahnausbau auf der Frankenhöhe



Lebenswerte
Frankenhöhe e.V.
Bewahren. Gestalten. Mitreden.

Zusammenfassung

Wir unterstützen einen leistungsfähigen, klimafreundlichen ÖPNV für Mainz. Die geplante Trassenführung einer Straßenbahn durch die engen Wohnstraßen der Frankenhöhe, die das geschlossene Wohngebiet Frankenhöhe durchschneidet – über den zentralen Platz „Auf dem Hewwel“ bis zu einer Wendeschleife im angrenzenden Naherholungsgebiet führt, lehnen wir jedoch entschieden ab. Sie zerstört den einzigen Begegnungsplatz des Viertels und degradiert große Teile des Wohngebietes und den Naherholungsbereich zu Betriebsflächen der Mainzer Mobilität.

Durch den Wegfall der Busverbindungen 64 und 76 verschlechtern sich die Anbindung der Frankenhöhe an die Innenstadt und die Querverbindungen zwischen Laubenheim und der Oberstadt. Die Straßenbahn würde zusätzliche Belastungen in ein bereits Fluglärm stark betroffenes Wohngebiet bringen und stellt ein Sicherheitsrisiko für die Anwohner:innen dar.

Der Verein fordert eine Rücknahme dieser Streckenführung, den Erhalt der bestehenden Busanbindung, Anpassung des ÖPNV-Systems an den technologischen Fortschritt der E Mobilität und des autonomen Fahrens sowie eine wirkliche Beteiligung der betroffenen Anwohner:innen an der weiteren Planung.

Die Planungen im Teilprojekt 3 des Straßenbahnausbaus wurden ohne ausreichende Beteiligung der unmittelbar betroffenen Anwohner:innen, der Ortsvorsteherin und der Ortsbeiräte vorangetrieben und sie erfüllen nicht die Voraussetzungen nach dem §3 Abs.1 des GVFG.

Ausgangslage:

- **12.05.2026:** Übergabe des Abschlussberichts des Interessenbeirats im Teilprojekt 3 (HKV, Uniklinik), der im Auftrag des Stadtrats (Antrag 0943/2020, Beschlussvorlage 1603/2023) erstellt worden ist, an dem Oberbürgermeister der Stadt Mainz, Herrn Nino Haase. Die darin enthaltene Vorzugsvariante schließt nicht nur das Heiligkreuz-Viertel ans Straßenbahnnetz an, sondern führt überraschenderweise zur Frankenhöhe hoch, durchschneidet das geschlossene Wohngebiet (Route: „Am Alten Wasserwerk, Bodenheimer Straße, über den Platz „Auf dem Hewwel“, „Am Kühborn“) und endet mit einer Wendeschleife in dem Naherholungsgebiet auf den benachbarten südlichen Feldern neben dem Bolzplatz.

- Eine intensive und notwendige Einbindung der Anwohner:innen der Frankenhöhe, der Ortsvorsteherin von Hechtsheim Frau Cohnen und des Ortsbeirats Hechtsheim in den Beteiligungsprozess fand nicht statt.
- **09.06.2026:** Herr Christian Jakobs von der Mainzer Mobilität erläutert die aktuellen Pläne dem Ortsbeirat Hechtsheim und ca. 120 empörten Anwohner:innen der Frankenhöhe.
- **17.6.2026:** Der Stadtrat erweitert mit der Beschlussvorlage 0812/2026 den ursprünglichen Untersuchungsauftrag um das Gebiet der Frankenhöhe und drängt auf eine zügige Entscheidung über die Vorzugsvariante, angestrebt für Ende 2026, - wahrscheinlich erst Anfang 2027.
- **07.07.2026:** Gründung des Vereins „Lebenswerte Frankenhöhe e.V.“ zur Bündelung der Anwohnerinteressen gegenüber der Stadtverwaltung für aktuelle und zukünftige Planungen. Der Verein setzt sich darüber hinaus für die Erhöhung der Lebens- und Begegnungsqualität sowie für eine Verschönerung unseres Wohngebietes ein. Er steht im engen Austausch mit dem Ortsbeirat und unterstützt seine Arbeit.

Unsere Position:

1. Der Verlust des Platzes „Am Hewwel“, der Wohnqualität in unserem geschlossenen und verkehrsberuhigten Wohngebiet und Gefährdung der Gesundheit

Der Platz „Auf dem Hewwel“ ist der einzige zentrale Begegnungsplatz der Frankenhöhe – Ruheort für die Anwohner:innen des angrenzenden Seniorenheims, Treffpunkt für Anwohner:innen und Spielfläche für Kinder. Die Vorzugsvariante sieht hier eine 45 Meter lange Haltestelle für eine bis zu 60 Tonnen schwere Straßenbahn mit Oberleitung vor. Im Gegensatz zu der Entscheidung in TP2, den Goetheplatz nicht zu durchqueren, oder das Heiligkreuz-Viertel nur tangential anzubinden, wird der geplante und gewachsene Charakter unseres Wohngebiets im TP 3 nicht respektiert. Im Gegenteil, - unser eng bebautes Wohngebiet wird mit einer Straßenbahn durchschnitten. Der Teil der Vorzugsvariante vom zentralen Platz „Am Hewwel“ über die Straße „Am Kühborn“ hat keine zusätzliche Erschließungswirkung und wird zusammen mit der geplanten Wendeschleife zum Betriebsgelände der Mainzer Mobilität. So ist geplant, auch alte, laute und vibrationsstarke Ein-Richtungsfahrzeuge einzusetzen, obwohl die neuen Straßenbahnen von Skoda Zwei-Richtungsfahrzeuge sind. Hinzu kommen absehbare Verluste beim Baumbestand und bei Parkplätzen sowie zusätzliche Lärm- und Erschütterungsbelastung in einem Gebiet, das bereits heute stark vom Fluglärm betroffen ist. Die geplante Trasse stellt damit eine erhebliche Gesundheitsgefährdung und ein erhebliches Sicherheitsrisiko für die Anwohner:innen dar (wie z.B. für Fahrradfahrende in der Straße „Am Schottenhof“ und „Gaustraße“). Das ist völlig inakzeptabel und aus Sicht des Vereins nicht verhandelbar.

2. Die Straßenbahntrasse verschlechtert die ÖPNV Anbindung- statt sie zu verbessern.

Die Frankenhöhe ist mit den aktuellen Bussen bestens an die Mainzer Innenstadt angebunden. Nach Aussage der Mainzer Mobilität (Christian Jakobs, 09.06.2026) entfallen mit der neuen Straßenbahn die Buslinien 64 und 76. Damit verlieren die Frankenhöhe und Laubenheim die direkte Anbindung an den Wochenmarkt am Höfchen, den Bahnhof Römisches Theater (Anschluss zum Flughafen und nach Frankfurt) und die Schulen entlang der Hechtsheimer Straße – ohne gleichwertigen Ersatz. Damit verliert der ÖPNV für die Anwohner:innen der Frankenhöhe und Laubenheim an Attraktivität.

Die Straßenzüge in Richtung Innenstadt und Autobahnanschluss Weisenau sind zu Spitzenzeiten bereits heute überlastet; eine zusätzliche Straßenbahn verschärft dies. Aktuell fahren die Busse der Linien 76 nach 20h nicht mehr in Richtung Frankenhöhe (Haltestelle Goldgrube). Mit der Erhöhung der Fahrgastkapazität auf 250 Passagiere pro Straßenbahn besteht die Gefahr, dass der Fahrbetrieb noch früher eingestellt wird. Das Passagieraufkommen rechtfertigt keine Straßenbahn. Nach § 3 Nr. 1 des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes muss die geförderte Maßnahme zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich sein, was im Falle der Frankenhöhe nicht gegeben ist. Nach § 3 Nr. 1

Buchstabe c muss sie wirtschaftlich sein. Wenn die rechnerische Wirtschaftlichkeit – wie von der Mainzer Mobilität selbst dargestellt – erst durch die Einbeziehung der Frankenhöhe und die gleichzeitige Streichung bestehender Busverbindungen erreicht wird, ist zu klären, ob diese Voraussetzungen tatsächlich erfüllt sind. Wir fordern hierzu Einsicht in die zugrundeliegende standardisierte Bewertung.

Eine kostengünstigere und schnellere Verbindung zwischen Hauptbahnhof, Uniklinik und Heiligkreuz-Viertel wäre über die Emy-Röder-Straße und den Heiligkreuzweg möglich – dort überwiegend durch Gewerbegebiet statt durch enge Wohnbebauung.

3. Zukunftsfähige Alternativen werden nicht geprüft

Die Richtungsweisung des Stadtrats Mainz aus 2020 berücksichtigt in keiner Weise den technologischen Fortschritt im Bereich der E-Mobilität und des autonomen Fahrens. Seit 2020 haben sich diese Bereiche rasant weiterentwickelt und bieten insbesondere für den ÖPNV einer kleineren Stadt wie Mainz zusätzliche Möglichkeiten, Verbindungen flexibel und effizient bereitzustellen. So entwickelt u.a. der VW-Konzern mit MOIA in Hamburg eine entsprechende moderne Plattform für den ÖPNV. Die Entwicklung dieses Produktes soll Ende 2027 abgeschlossen sein. Die BVG in Berlin und die Hochbahn in Hamburg führen bereits entsprechende Pilotprojekte durch, die mit Bundesmitteln gefördert werden. Für ein Wohngebiet wie die Frankenhöhe könnte ein solches System zusätzlich zu modernen E-Bussen für die Linien 64 und 76 auch eine flexible Anbindung an den Hechtsheimer Ortskern und nach Weisenau bieten. Anstatt die Richtungsweisung von 2020 an den technologischen Fortschritt und den Bedarf anzupassen und dies als Chance zu verstehen - die Mobilität der Mainzer Bürger zu erhöhen und die Belastungen und Kosten zu senken - hält die Beschlussvorlage 0812/2026 starr an den Rahmenbedingungen und dem Auftrag von 2020 fest. Sie berücksichtigt technologische Veränderungen mit keinem Wort.

Klimaneutralität lässt sich in Mainz mit modernen E-Bussen und autonomen Fahrsystemen zu einem Bruchteil der Kosten von Straßenbahnsystemen erreichen. Wenn man darüber hinaus bedenkt, dass die geplante Straßenbahn im Teilprojekt 3 erst ab ca. 2034 fahren soll, ist ein solches Vorgehen der Stadt völlig unverständlich.

4. Die Anwohner:innen der Frankenhöhe und die Ortsbeiräte müssen ab jetzt stärker beteiligt werden

Der Stadtratsauftrag aus 2020 bzw. 2023 suggerierte, dass die Frankenhöhe nicht betroffen sei, und die gewählten Beteiligungsformate haben die Menschen auf der Frankenhöhe nicht ausreichend erreicht. Darüber hinaus konnten sich die Anwohner:innen der Frankenhöhe nicht vorstellen, dass die Stadtverwaltung derart massiv und unsensibel in unser bestehendes Wohngebiet eingreift und es verändern möchte.

Der Oberbürgermeister Nino Haase, die Dezernentin Frau Steinkrüger und der Projektleiter Christian Jakobs der Mainzer Mobilität haben zugesagt, ab jetzt die Anwohner:innen der Frankenhöhe intensiv in die aktuellen Planungen vor der anstehenden Stadtratsentscheidung einzubeziehen. Das fordern wir, und daran werden sie gemessen.

Wir sind nicht grundsätzlich gegen die Straßenbahn

Der Verein ist nicht grundsätzlich gegen ein Straßenbahnsystem. Es hat seine Berechtigung, wo der Bau von Trassenführungen auf einem separaten Gleiskörper möglich ist, genügend Raum für andere am Straßenverkehr Teilnehmende vorhanden ist, die Beeinträchtigungen für Anwohner:innen zumutbar sind und schließlich der Bedarf/die Nachfrage für ein solches Verkehrssystem existiert. Für die vorgestellte Trassenführung trifft dies nicht zu.

Unsere Forderungen:

1. Keine Straßenbahntrasse quer durch unser Wohngebiet bzw. auf die Frankenhöhe.
2. Keine Wendeschleife in unserem Naherholungsgebiet.
3. Erhalt der direkten Bus-Verbindungen zum Römischen Theater, in die Innenstadt Mainz und nach Laubenheim, sowie die Bereitstellung einer direkter ÖPNV-Verbindung in den Ortskern von Hechtsheim und nach Weisenau.
4. Intensive Einbeziehung der betroffenen Anwohner:innen in die aktuelle sowie zukünftige Planungen.
5. Anpassung des ÖPNV-Systems an den technologischen Fortschritt der E Mobilität und des autonomen Fahrens (autonomes Ridepooling, E-Mobilität) statt starrem Festhalten an der Richtungsweisung von 2020.
6. Keine Verwendung von Landes- und Bundesmitteln für eine Trasse, deren Wirtschaftlichkeit und dringende Erforderlichkeit nicht unabhängig belegt sind.

Quellen:

- **LFe.V.:** Informationen zum Verein „Lebenswerte Frankenhöhe e.V.“
www.lebenswerte-frankenhoehe.de
- **Stadt Mainz:** Informationen über Beschlussvorlagen etc. der Stadtverwaltung
www.bi.mainz.de
- **Mainzer Mobilität:** Informationen zur Arbeit des Interessenbeirats der Mainzer Mobilität Teilprojekt 2:
<https://www.m-wie-zukunft.de/teilprojekt-heiligkreuz-viertel-und-uniklinik>
- **Journal-lokal:** Information über die Ortsbeiratssitzung am 8.6.2026 in Hechtsheim
<https://journal-lokal.de/grosse-bedenken-gegen-die-strassenbahn-zur-frankenhoehe/>
- **AZ:** Weitere Informationen über die Berichterstattung zum Thema siehe Allgemeine Zeitung:
www.allgemeine-zeitung.de/lokales
- **MOIA:** <https://www.moia.io/de-DE>

Vorstand des Vereins “Lebenswerte Frankenhöhe e.V.”

Vertreten durch

Robert Nyenhuis, Mainz

Vorsitzender

info@lebenswerte-frankenhoehe.de



Die aktuelle Vorzugsvariante der Stadtverwaltung Mainz, Mainzer Mobilität

