

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0284/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 13.02.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 24.02.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	04.03.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	25.03.2026	Ö

Betreff: Mobilitätsplan Mainz hier: Weiterentwicklung Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) und Einrichtung eines Mobilitätsbeirates
Mainz, 18. Februar 2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete
Mainz, 28. Februar 2026 gez. Haase Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt und der Stadtrat beschließt die dargestellte Vorgehensweise zur Weiterentwicklung des Mobilitätsplan Mainz.

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt und der Stadtrat beschließt die Einrichtung eines Mobilitätsbeirates als begleitendes Fachgremium für die Mobilitätsstrategie der Stadt Mainz und verabschiedet die Geschäftsordnung in Anlage 1.

Sachverhalt

1. Sachverhalt

Mit dem Beschluss des Stadtrates vom 11. Oktober 2023 zur Erarbeitung eines Masterplans für Mobilität und Verkehr (Drucksache 1314/2023) nach dem Muster eines Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP) hat die Landeshauptstadt Mainz bewusst einen langfristigen, integrierten und partizipativen Ansatz für die strategische Weiterentwicklung der Mobilität gewählt. Der daraus abgeleitete und nun fortentwickelte Mobilitätsplan Mainz ist dabei nicht als einmaliges Konzept, sondern als kontinuierlicher, zyklischer Prozess angelegt, der bestehende Planwerke bündelt, weiterentwickelt und in einen übergeordneten strategischen Rahmen einordnet.

Die Mobilitätsentwicklung der Stadt Mainz ist durch hohe Komplexität geprägt. Neben Zielen des Masterplan 100% Klimaschutz, der Klimafolgenanpassungsstrategie und der Bevölkerungsentwicklung stehen auch steigende Anforderungen an Verkehrssicherheit, Gesundheitsschutz und Aufenthaltsqualität. Hinzu kommen zahlreiche parallel laufende Planungs- und Umsetzungsprozesse. Diese reichen von infrastrukturellen Maßnahmen über ordnungsrechtliche Regelungen bis hin zu strategischen Konzepten und Förderprogrammen.

Ergänzend zum SUMP bzw. Mobilitätsplan Mainz wurde im Zeitraum 2023 bis 2025 ein BYPAD (Bicycle Policy Audit) durchgeführt, das auch um die Belange des Fußverkehrs erweitert wurde. Das europaweit etablierte Qualitätsmanagementverfahren wurde unter Beteiligung von Akteur:innen aus Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen durchgeführt. Ziel des BYPAD-Prozesses war es, den Status quo der Fuß- und Radverkehrsförderung systematisch zu bewerten, Stärken und Schwächen herauszuarbeiten und gemeinsam tragfähige Qualitätsziele für die zukünftige Mobilitätsentwicklung zu formulieren. Zentrales Ergebnis des BYPAD-Verfahrens sind die sogenannten „3 × 11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr in Mainz“. Mit dem Stadtratsbeschluss vom 04.02.2026 (1900/2025/1) stellen diese einen verbindlichen Qualitätsrahmen für zukünftige Mobilitätsvorhaben dar und sind als übergreifende Leitplanken für strategische Planungen, Programme und Einzelmaßnahmen konzipiert. In den allgemeinen Zielen ist ausdrücklich die Etablierung eines Mobilitätsbeirates vorgesehen, um eine vernetzte, kontinuierliche und verkehrsartenübergreifende Begleitung der Mobilitätsentwicklung sicherzustellen.

Auch die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2023 verdeutlichen, dass Mobilität in Mainz sehr unterschiedliche Nutzungsrealitäten, Bedürfnisse und Erwartungen umfasst und verkehrliche Maßnahmen in der Stadtgesellschaft intensiv wahrgenommen und diskutiert werden. Die Sicherung von Transparenz, Nachvollziehbarkeit und Akzeptanz gewinnt daher für die strategische Mobilitätsplanung weiter an Bedeutung.

Diese Entwicklung und die damit verbundenen Anforderungen knüpfen unmittelbar an die zentralen Elemente des SUMP an. Er ist ein etablierter Prozess mit strategischem, integriertem und partizipativem Ansatz und zeichnet sich insbesondere durch eine systematische Beteiligung, kontinuierliche Kommunikation sowie eine breite Öffentlichkeitsarbeit aus.

2. Lösung

Vor dem dargestellten Hintergrund wurde für den SUMP der Stadt Mainz bewusst die Bezeichnung „Mobilitätsplan Mainz“ gewählt. Gerade vor dem Hintergrund der Komplexität und Reichweite des SUMP-Prozesses ist es von besonderer Bedeutung, dass auch Bürger:innen außerhalb der Fachöffentlichkeit frühzeitig erkennen und verstehen, worum es inhaltlich geht und welche Zielsetzungen verfolgt werden.

Der Name *Mobilitätsplan Mainz* ist selbsterklärend, niedrigschwellig sowie unmittelbar verständlich und erleichtert so den Zugang zum Thema für eine breite Öffentlichkeit. Ergänzend dazu greift das entwickelte Logo (Abbildung 1) bekannte Symbole und Icons der Mobilität auf und stellt über den Bezug zum Rhein eine klare Verbindung zur Stadt Mainz her. Auf diese Weise wird sowohl inhaltlich als auch visuell eine Brücke zwischen dem etablierten Fachinstrument SUMP und der lokalen Identität der Stadt Mainz geschlagen.



Abbildung 1: Logo Mobilitätsplan Mainz

Mit dem *Mobilitätsplan Mainz* wird in einem ersten Schritt ein strategischer Masterplan für alle Fragen der Fortbewegung entwickelt: vom Zufußgehen bis zum ÖPNV, vom Radverkehr über Logistik bis hin zum Autoverkehr. Der *Mobilitätsplan Mainz* zielt darauf ab, die Mobilität in Mainz zukunftsfähig, klimafreundlich, sicher und lebenswert zu gestalten. Dies soll durch die Implementierung eines umfassenden, kohärenten Konzepts erreicht werden, das zahlreiche Einzelprojekte integriert. Als strategisches Dach werden alle bestehenden Pläne, Ziele und Maßnahmen, darunter u.a. der Masterplan "100 % Klimaschutz", der Green-City-Masterplan M³ sowie der Luftreinhalteplan und der Lärmaktionsplan gebündelt und zu einem stimmigen Gesamtbild verknüpft. Die Förderung des Fuß- und Radverkehrs, eine gerechte Verteilung des Straßenraums sowie ein vernetztes Mobilitätssystem sind wesentliche Elemente für die Schaffung einer lebenswerten Stadt.

Der *Mobilitätsplan Mainz* zeichnet sich entsprechend durch eine ganzheitliche Betrachtung der Mobilität aus und fokussiert sich auf die Bedürfnisse der Menschen. Im Rahmen des Prozesses erfolgt eine Partizipation seitens der Verwaltung und Politik sowie von Verbänden, Vereinen, Wirtschaftsakteuren, Interessenvertretungen und der Bevölkerung, mit dem Ziel, die vielfältigen Perspektiven und Bedürfnisse der Stadtgesellschaft zu berücksichtigen. Zur strukturellen Verstetigung dieses Dialogs wird ein Mobilitätsbeirat eingerichtet. Er setzt sich aus Vertreter:innen der Verwaltung, der Politik und relevanter Akteursgruppen zusammen und fungiert als dauerhaftes Begleitgremium.

Die Einrichtung eines solchen Gremiums wurde bereits im Rahmen des BYPAD-Prozesses empfohlen. Auch die 3x11 Ziele für den Fuß- und Radverkehr sehen unter den allgemeinen Zielen die Etablierung eines Mobilitätsbeirats vor, um die strategische Weiterentwicklung der Mobilität kontinuierlich zu begleiten und die Integration der Belange von Fuß-, Rad-, ÖPNV- und Kfz-Verkehr zu stärken.

Der Mobilitätsbeirat institutionalisiert den fachlichen Austausch, bündelt unterschiedliche Perspektiven und schafft eine transparente Plattform für Diskussion, Abstimmung und Beratung. Er begleitet grundlegende Mobilitätsprozesse, bewertet Maßnahmen fachlich und unterstützt die Weiterentwicklung der gesamtstädtischen Mobilitätsstrategie. Die Begleitung des Mobilitätsplans Mainz bildet dabei seine initiale Kernaufgabe.

Bei der Erstellung des *Mobilitätsplans* für die Stadt Mainz wird einem breit angelegten Partizipationsprozess eine besondere Bedeutung beigemessen. In Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung,

der Stadtpolitik, den Interessenvertretungen und der Öffentlichkeit erfolgt die Entwicklung eines umfassenden Leitbildes. Aus diesem ergeben sich spezifische Ziele, Handlungsleitlinien und konkrete, umsetzungsorientierte Prioritäten.

Der Mobilitätsbeirat nimmt dabei eine wesentliche Funktion im Beteiligungs- und Kommunikationsprozess ein, indem er Stakeholder systematisch integriert und die Interessen der genannten Akteure bündelt. Dies ermöglicht eine strukturierte, kontinuierliche Einbindung dieser Gruppen in allen Phasen. Durch das gemeinsame Identifizieren von Herausforderungen, das Mitformulieren von Zielen und das Mitdiskutieren von Maßnahmen steigen die Qualität der Planung sowie ihre demokratische Legitimation und die Wahrscheinlichkeit, dass getroffene Entscheidungen von den Akteuren mitgetragen werden. Der Mobilitätsbeirat nimmt somit die Funktion eines zentralen Kommunikations- und Übersetzungsorgans zwischen Stadtverwaltung, Stadtpolitik, Fachwelt und Öffentlichkeit ein. In dieser Rolle trägt er dazu bei, komplexe Inhalte verständlich zu machen und Beteiligung zielgerichtet zu organisieren.

Die wesentlichen Aufgaben des Mobilitätsbeirates sind:

- Beratung der städtischen Organe und fachliche Begleitung des SUMP-Erarbeitungsprozesses durch Politik, Verwaltung, Stakeholder und Expert:innen,
- inhaltlicher Austausch zwischen Verwaltung, Politik, Stakeholdern und Expert:innen,
- Einbringung von Erfahrungen und Interessen aus Sicht der beteiligten Stakeholder und Expert:innen sowie Empfehlungen zu Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr,
- Hinweise zur Optimierung sowie Qualitätssicherung des Gesamtprozesses,
- Übernahme einer Multiplikatorenfunktion, um das Verständnis für die Zielsetzungen, die Komplexität der verkehrlichen Zusammenhänge, den Erarbeitungsprozess sowie die Umsetzungsnotwendigkeit des SUMP gegenüber der (Fach-)Öffentlichkeit zu erhöhen.

Der Mobilitätsbeirat setzt sich aus Vertreter:innen folgender Akteursgruppen zusammen:

- Verwaltung
- Politik
- Interessenvertretungen aus den Bereichen
 - Zivilgesellschaft
 - Wirtschaft
 - Wissenschaft
 - Mobilität
 - Öffentliche Träger

Die Aufgaben, Zusammensetzung, Arbeitsweise und Organisation des Mobilitätsbeirates werden in der als Anlage 1 angefügten Geschäftsordnung geregelt.

Die im Geschäftsordnungsentwurf aufgeführten Akteur:innen und Personen wurden bereits im Vorfeld kontaktiert und haben größtenteils ihre Zustimmung zur Teilnahme signalisiert. Die Verwaltung wird die Mitglieder gemäß Geschäftsordnung zu den Sitzungen des Mobilitätsbeirates einladen.

Neben der Einrichtung eines Mobilitätsbeirats sind weitere Beteiligungs- und Kommunikationsmöglichkeiten geplant. Dabei war die erste Online-Beteiligung vom 26. Januar bis 2. März 2026 der Auftakt eines breiten Beteiligungsprozesses. Geplant sind daran anknüpfend auch öffentliche Mobilitätsforen – zwei im Jahr 2026 und eines im Jahr 2027, Stadtteilspaziergänge, und themenspezifische Mobilitätswerkstätten mit unterschiedlichen Zielgruppen. Eine weitere Online-

Beteiligung ist für das dritte Quartal 2026 vorgesehen. Es ist geplant, den *Mobilitätsplan Mainz* im dritten Quartal 2027 fertigzustellen. Die vorgesehenen Meilensteine „Lagebild Mobilität“, „Ziel- und Leitbildentwicklung“ sowie „Maßnahmenplanung“ werden im Ausschuss für Mobilität vorgestellt.

3. Alternativen

Vor dem Hintergrund der beschriebenen Herausforderungen und den Stadtratsbeschlüssen vom 10. Oktober 2023 und 4. Februar 2026 sieht die Verwaltung keine belastbare Alternative zur Bildung eines Mobilitätsbeirates.

Sollte kein Mobilitätsbeirat gebildet werden, würde statt der systematischen Einbindung von Stakeholdern und Politik die Planung überwiegend verwaltungsintern und top-down erfolgen, mit geringer Transparenz, wenig Rückkopplung und entsprechend geringerer Akzeptanz bei den Beteiligten.

4. Kosten/Finanzierung

Es fallen keine zusätzlichen Kosten für die Verwaltung an. Die Mittel für die Erstellung des *Mobilitätsplan Mainz* sind bereits im Haushaltsplan 2026 hinterlegt. Mit Förderbescheid des Bundesministeriums für Verkehr vom 18.12.2023 wird der Plan mit 65% gefördert.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine, da eine nachhaltige, klimaorientierte und zukunftsfähige Mobilitätsstrategie allen Geschlechtern gleichermaßen zugutekommt.

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Einrichtung eines Mobilitätsbeirates hat zwar keine direkte Klimaschutzwirkung, eine wesentliche Zielsetzung einer nachhaltigen, klimaorientierten und zukunftsfähigen Mobilitätsstrategie ist es jedoch, die Mobilitätsentwicklung mittel- bis langfristig klimaneutral zu gestalten. Die Arbeit des Mobilitätsbeirates soll diese Zielsetzung unterstützen, sodass positive Auswirkungen auf den Klimaschutz zu erwarten sind.

Finanzierung