



Einladung

**zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am
Dienstag, 02.06.2026, 18:30 Uhr,
Gästehaus INNdependence, Sitzungssaal, Gleiwitzer Str. 4, 55131 Mainz**

Tagessordnung

a) öffentlich

1. Gemeinsame Berichterstattung Herr Kron, Stadtplanungsamt und Herr Jakobs, MVG zur Beschlussvorlage „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“
2. Beschlussvorlagen
 - 2.1. „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ (Antrag 0943/2020)
Vorlage: 0812/2026
 - 2.2. Aktualisierung der nachrichtlichen Denkmalliste
hier: Anhörung der Gemeinde nach § 10 Abs. 1 Satz 5 Halbsatz 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG)
Vorlage: 0680/2026
 - 2.3. 15. Satzung zur Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024
Vorlage: 0827/2026

Anträge

3. Für eine ordentliche und barrierefreie Ortsverwaltung in der Oberstadt (SPD)
Vorlage: 0896/2026
4. Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der Oberstadt (SPD)
Vorlage: 0917/2026
5. Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen in der Berliner Straße zwischen Eiscafé und Schnellrestaurant (GRÜNE)
Vorlage: 0931/2026

6. Maßnahmen gegen Vermüllung des Volksparks (AfD)
Vorlage: 0932/2026

Anfragen

7. Kahlschlag zerreißt Biontech (ÖDP)
Vorlage: 0916/2026
8. Jugend- und Begegnungszentrum "Berliner Treff" (ÖDP)
Vorlage: 0927/2026
9. Roter Bär in der Berliner Siedlung (ÖDP)
Vorlage: 0929/2026
10. Einkaufszone Berliner Siedlung (ÖDP)
Vorlage: 0930/2026
11. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 11.1. Barrierefreiheit im öffentlichen Raum; Straßenbahnhaltestelle am Gautor (SPD)
Vorlage: 0609/2026
 - 11.2. Platzierung einer Warnleuchte für rechtsabbiegende PKWs an der Kreuzung Obere Zahlbacher Straße/An der Philippsschanze (GRÜNE)
Vorlage: 0611/2026
 - 11.3. Fußgängerampel Philippsschanze (AfD)
Vorlage: 1188/2025
12. Sachstandsberichte
 - 12.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0606/2025 GRÜNE, SPD Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
Vorlage: 0641/2026
 - 12.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0400/2026 ÖDP Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
Vorlage: 0787/2026
 - 12.3. Sachstandsbericht zu Antrag 0314/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
Vorlage: 0788/2026
 - 12.4. Ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0035/2026 SPD Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
13. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 13.1. Mitteilung der Verwaltung
 - 13.2. Anwohnerparken Schlesisches Viertel

14. Stadtteilmittel

15. Einwohnerfragestunde gegen 19.30 Uhr

b) nicht öffentlich

16. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

17. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 28.05.2026

gez. Tim Ott
Ortsvorsteher



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0812/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.04.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 19.05.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	02.06.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Anhörung	09.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Anhörung	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

<p>Betreff: „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“, (Antrag 0943/2020) Sachstandsbericht zur Variantenbetrachtung für Teilprojekt 3 (Anbindung Heiligkreuz-Viertel) und Beschluss über die weitere Vorgehensweise</p>
<p>Mainz, 08. Mai 2026</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>
<p>Mainz, 19. Mai 2026</p> <p>gez. Haase</p> <p>Nino Haase Oberbürgermeister</p>

Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand, die Ortsbeiräte Oberstadt, Hechtsheim und Weisenau sowie der Ausschuss für Mobilität nehmen den Stand der Trassenentwicklung zur Straßenbahnerweiterung Teilprojekt 3 „Anbindung Heiligkreuz-Viertel“ zur Kenntnis und empfehlen dem Stadtrat nachfolgende Beschlusslage. Der Stadtrat beschließt:

1. Der Stadtrat bekräftigt das Ziel, das Mainzer Straßenbahnnetz im Sinne des Beschlusses „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ (Antrag 0943/2020) weiterzuentwickeln und das Teilprojekt 3 als wesentlichen Bestandteil dieses Gesamtvorhabens voranzutreiben. Der Stadtrat bezieht sich hierbei auch auf das Ergebnis der Beratungen im Interessenbeirat als Teil der Öffentlichkeitsbeteiligung.
2. Der Stadtrat unterstützt die fachliche Einschätzung der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und der Verwaltung, das Teilprojekt 3 zur Entlastung bestehender Streckenabschnitte und zur Stärkung der Netzresilienz bereits ab dem Abschnitt Hauptbahnhof West zu entwickeln. Hierdurch erhält u.a. die Universitätsmedizin einen direkten und leistungsfähigen Anschluss an das Straßenbahnnetz.
3. Auf Grundlage der vorliegenden Variantenuntersuchungen wird die Trassenführung, die eine durchgängige Entwicklung entlang der Langenbeckstraße vorsieht, als vorrangig zu vertiefende Planungsoption bestätigt. Die MVG und die Verwaltung werden beauftragt, diese Trassenlogik im weiteren Verfahren prioritär auszuarbeiten und die hierfür relevanten fachlichen, technischen und genehmigungsrechtlichen Fragestellungen zu klären.
4. Der Stadtrat spricht sich dafür aus, eine Verlängerung der Streckenführung über die reine Anbindung des Heiligkreuzviertels auf die Frankenhöhe und nach Weisenau in Betracht zu ziehen („Y-Variante“)
5. Für diese Streckenoptionen werden die Verwaltung und die MVG beauftragt, die mit der Planung verbundenen Auswirkungen auf den Straßenraum, insbesondere auf Baumbestand, Grünstrukturen, geschützte Kulturdenkmäler, ruhenden Verkehr sowie die Belange des Fuß- und Radverkehrs im weiteren Verfahren vertieft zu untersuchen und in geeigneter Weise darzustellen. Dem Anspruch einer möglichst weitreichenden Bevorrechtigung des Straßenbahnverkehrs ist in der Abwägung der Belange angemessen Rechnung zu tragen.
6. Die Ergebnisse der weiteren Vertiefung sind in einer fortgeschriebenen Beschlussvorlage zusammenzuführen, die möglichst zeitnah vorgelegt wird und eine belastbare Grundlage für die Festlegung der vertieften Planung einer Vorzugsvariante bildet.

Sachverhalt

Wie bekannt, wurden im Jahr 2020 mit den Anträgen 0943/2020 und 1603/2023 Beschlüsse gefasst, das bereits mit der „Mainzelbahn“ im Jahr 2016 deutlich vergrößerte Straßenbahnnetz weiter auszubauen. Der Stadtrat hat damit den Willen bekundet, die mittlerweile mehr als 100-jährige Erfolgsgeschichte der elektrischen Straßenbahn in Mainz fortzusetzen und ihre Bedeutung als wesentliche Stütze des städtischen ÖPNV weiter zu stärken. Dies spiegelt sich aktuell bereits in der unmittelbar bevorstehenden Fertigstellung des Teilprojekts 1 (Lückenschluss Binger Straße) und in der Aufnahme der Entwurfsplanung zur Vorzugsvariante des Teilprojekts 2 (Innenstadt) wider.

Seit dem Grundsatzbeschluss „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ wurden die einzelnen Teilprojekte schrittweise weiterentwickelt. Während für das Teilprojekt 1 bereits ein weit fortgeschrittener Planungsstand erreicht wurde und für das Teilprojekt 2 inzwischen eine Vorzugsvariante politisch beschlossen ist, befindet sich das Teilprojekt 3 nun an dem Punkt, an dem die Ergebnisse der bisherigen Variantenprüfung in eine erste politische Richtungsentscheidung überführt werden sollen.

Die vorliegende Beschlussvorlage steht damit nicht isoliert, sondern ist Teil der schrittweisen Umsetzung des bereits gefassten politischen Auftrags zum Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes.

Parallel hierzu haben sich die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) und die Verwaltung auch des Auftrags angenommen, das Heiligkreuzviertel (HKV) und Teile der Oberstadt sowie von Weisenau an das Straßenbahnnetz anzuschließen (Punkt 2 des o.g. Untersuchungsauftrags). Die Festlegung auf den Untersuchungskorridor erfolgte im Jahr 2023, die planerische Bearbeitung startete im Frühsommer 2025.

Wie schon beim Teilprojekt 2 Innenstadt ist es Ziel der Mainzer Verkehrsgesellschaft und der Verwaltung, auch hier eine Vorzugsvariante zu definieren, die als Grundlage für die weitere planerische Vertiefung in den Leistungsphasen 3 und 4 (Entwurfs- bzw. Genehmigungsplanung nach HOAI) dient. Diese Vorzugsvariante stellt dann das vorläufige Ergebnis der Variantenermittlung und -bewertung dar, die wiederum wesentliche Bestandteile der Vorplanung (Leistungsphase 2) sind.

Die Herausarbeitung einer Vorzugsvariante dient u.a. dem Zweck, den Aufwand für eine Entwurfsplanung, der ab einer bestimmten Planungstiefe sehr umfassend wird, in angemessenen Grenzen zu halten. Es ist weder wirtschaftlich noch zeitökonomisch, mehrere Variantenoptionen parallel bis zur Genehmigungs- oder gar Ausführungsreife zu entwickeln.

Die Betrachtung des vorliegenden Teilprojekts 3 unterscheidet sich vom Teilprojekt 2 an einigen Stellen erheblich:

- Im Teilprojekt 2 entwickelten sich nach dem „gesetzten“ Abschnitt Ludwigsstraße/ Alte Universitätsstraße mehrere weitgehend unabhängige Varianten. Im Teilprojekt 3 sind größere Streckenabschnitte hingegen nahezu alternativlos.
- Im Teilprojekt 3 ist mit dem Linsenberg, der Langenbeckstraße und An der Philippschanze

- sowie der Augustusstraße eine stark belastete Bundesstraße betroffen.
- Die Entwicklungslänge der Schienenstreckenabschnitte ist mit rund 8 km mehr als doppelt so groß

Angesichts des gegenüber dem Teilprojekt 2 noch einmal vergrößerten Umfangs und der Komplexität der abwägungsrelevanten Aspekte hat sich die Verwaltung dazu entschieden, die Gremien in einem zweistufigen Verfahren mit der Thematik zu befassen. Mit der vorliegenden Beschlussvorlage soll u.a. geklärt werden, ob die derzeitigen fachlichen Einschätzungen seitens der MVG und der Verwaltung sowie die Ergebnisse der Öffentlichkeitsbeteiligung auch von den politischen Gremien unterstützt werden. Aus den Rückmeldungen und Diskussionen erhofft sich die Verwaltung ein Stimmungsbild im Hinblick auf die Konsensfähigkeit der vorgelegten Planungsabsichten. Selbstverständlich besteht für die politischen Gremien die Möglichkeit, MVG und Verwaltung zu vertieften Betrachtungen und Analysen aufzufordern oder planerische Wünsche für „Kurskorrekturen“ zu formulieren.

Die Ergebnisse dieser ersten Gremienrunde werden die MVG und die Verwaltung sorgsam auswerten und in einen konsolidierten Vorschlag für eine Vorzugsvariante überführen. In einem nächsten Schritt ist geplant, eine fortgeschriebene Beschlussvorlage in einer gemeinsamen Sitzung der tangierten Ausschüsse (AMO, AUGE, BSA) sowie den Ortsbeiräten (Oberstadt, Hechtsheim, Weisenau) zu behandeln. Hieraus soll sich dann eine Vorzugsvariante entwickeln, die als Grundlage für die Entwurfs- und Genehmigungsplanung dient.

Die vorliegende Beschlussvorlage ist bewusst als erster Schritt dieses zweistufigen Entscheidungsprozesses angelegt. Ziel ist es zunächst, einen gemeinsamen Wissens- und Kenntnisstand über die bisherigen Planungsentwicklungen herzustellen, die Herleitung der aktuell entwickelten Vorzugsrichtung nachvollziehbar darzustellen und hierfür eine politische Rückkopplung einzuholen.

Eine abschließende Entscheidung über eine vollständig ausgearbeitete und in allen Auswirkungen quantifizierte Vorzugsvariante ist mit dieser Vorlage noch nicht verbunden. Vielmehr soll auf Grundlage der hier dargestellten Ergebnisse die Zustimmung dafür eingeholt werden, die vorgeschlagene Vorzugsrichtung in einem nächsten Schritt vertieft planerisch zu untersuchen. Erst auf dieser Basis können die abwägungsrelevanten Auswirkungen – beispielsweise in Bezug auf Parkraum, Baumstandorte, Flächenaufteilung, Radverkehr, Barrierefreiheit oder verkehrliche Leistungsfähigkeit – belastbar ermittelt und bewertet werden.

1. Lösung

➤ Allgemeine Rahmenbedingungen

In der Anfangsphase der konzeptionellen und planerischen Bearbeitung ging man noch davon aus, dass sich die Erschließung des HKV sowie weiterer Bereiche aus der bestehenden Schienenachse Schillerplatz – Am Gautor – Pariser Straße – An der Philippsschanze entwickelt. Es wurde jedoch bereits früh erkannt, dass eine beträchtliche Zahl zusätzlicher Fahrten auf diesem Abschnitt nur schwer abzuwickeln wäre (insbesondere im Bereich der ohnehin störungsanfälligen Gaustraße). Deshalb entwickelte sich die Idee, bereits ab Hauptbahnhof-West eine neue Strecke ins Auge zu fassen und zum Zielpunkt An der Philippsschanze zu entwickeln. Mit der dabei nahe-

liegenden Führung über die Langenbeckstraße rückte ein großes Erschließungspotenzial der Universitätsmedizin in den Fokus.

Wie schon beim Teilprojekt „Innenstadt“ stellt die Integration von Gleisanlagen in den Verkehrsraum eine erhebliche Herausforderung dar: Im Gegensatz zur Mainzelbahn verlaufen beim Teilprojekt 3 rund 8 km Streckenverlauf in weiten Teilen in bebauten Bereichen. An einigen Stellen ergeben sich durch das sensible städtebauliche und straßenräumliche Umfeld mit schützenswerten Grünanlagen und denkmalgeschützten Objekten eine zusätzliche Herausforderung. Zum Vergleich: Bei der Mainzelbahn konnten rund 90% der Trassenführung auf eigenem Gleiskörper und abseits bestehender Achsen für den motorisierter Individualverkehr (MIV) angeordnet werden.

Wie schon im Teilprojekt 2 ergeben sich bei der Ermittlung von Trassenoptionen Wechselwirkungen verschiedener, zum Teil konkurrierender Aspekte und können daher nicht isoliert betrachtet werden. Auch sind die Ergebnisse der bereits abgeschlossenen Diskussion der Öffentlichkeitsbeteiligung (Interessenbeirat) einzubeziehen. Aus diesem Grund sind verschiedene Aspekte in Erinnerung zu rufen, um die derzeit vorliegenden Planungserkenntnisse, die in einem zweiten Schritt zur Herleitung der Empfehlung für eine Vorzugsvariante dienen, besser einordnen und nachvollziehen zu können.

Die bisherigen Untersuchungen haben insofern in einigen Bereichen Zielkonflikte, bei der Integration einer Straßenbahntrasse in die bestehenden Straßenräume aufgezeigt. Günstige Planungsparameter in einem Bereich können dabei Einschränkungen in anderen Bereichen nach sich ziehen. Eine vollständig konfliktfreie Lösung ist daher nicht möglich. Ziel der Variantenprüfung ist deshalb nicht die Suche nach einer konfliktfreien Lösung, sondern nach der insgesamt tragfähigsten und genehmigungsfähigen Vorzugsrichtung.

Für die Betrachtung der Planungsoptionen sind u.a. folgende Aspekte von Bedeutung:

- **Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Genehmigungsfähigkeit**

Die Umsetzung des Projekts ist ohne Fördergelder nicht möglich. Wie schon beim Teilprojekt 2 dargestellt, fördert der Bund heute bis zu 75 % der förderfähigen Kosten (bei der Mainzelbahn noch 60 %) sowie zusätzlich auch Planungskosten (bis maximal 10 % der Baukosten). Mit einer ergänzenden Landesförderung (bei der „Mainzelbahn“ 10 %) liegt der zu finanzierende Eigenanteil heute deutlich niedriger.

Um eine Förderung des Bundes und ergänzend des Landes zu erhalten, müssen bestimmte Kriterien erfüllt sein. Grundvoraussetzung einer Förderung ist ein Nutzen-Kosten-Quotient größer 1,0. Das bedeutet, dass der monetarisierte volkswirtschaftliche Nutzen des Straßenausbaus gegenüber den Kosten der Maßnahme überwiegen muss. Hierzu wird eine sogenannte „Standardisierte Bewertung“ durchgeführt, ein für alle Bundesfördervorhaben im ÖPNV einheitliches Bewertungsverfahren, in das eine Vielzahl von Faktoren einfließen. Neben einfach zu ermittelnden Größen wie Baukosten und Betriebskostensparnis kommen hier auch Effekte zum Tragen, die zunächst in Geldäquivalente umgewandelt werden, um sie den tatsächlichen Kosten gegenüberstellen zu können. Beispiele hierfür sind u.a. Reisezeitgewinne oder Wirkungen auf die Umwelt, z.B. Einsparung von CO₂-Emissionen.

Weitere Voraussetzungen für eine Förderbewilligung nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz ist eine Trassierung dergestalt, dass die Bahn auf mehr als 50% der Strecke behinderungsfrei fahren kann. Dies kann i.d.R. mittels einem „besonderen Gleiskörper“ bewerkstelligt werden, d.h. eine Trasse, die ausschließlich der Straßenbahn vorbehalten ist (eine Mitbenutzung von Bussen ist möglich). Ergänzend oder alternativ besteht die Möglichkeit, die o.g. Quote zu erreichen, wenn in Teilabschnitten keine Behinderungen zu erwarten sind oder eine behinderungsfreie Fahrt durch andere Mittel, beispielsweise eine geeignete Signalsteuerung, ermöglicht wird. Aufgrund der gewachsenen baulichen Struktur des Planungsraumes stellt die Erfüllung der 50%-Quote an besonderem Gleiskörper eine planerische Herausforderung dar, weshalb abschnittsweise auch die letztgenannten verkehrstechnischen Lösungen zur Sicherstellung der Förderfähigkeit geprüft werden.

In der vorliegenden ersten Betrachtung wurde angestrebt, dieses Kriterium vorrangig mit baulichen Lösungen zu erreichen. Ungeachtet dessen beabsichtigen die MVG und die Verwaltung, mit der zuständigen Stelle im rheinland-pfälzischen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie und Mobilität (MKUEM) die Beurteilungsparameter für die Anerkennung alternativer Maßnahmen auszuloten.

Für die Erstbeurteilung der Planungsvarianten im Vorgriff auf die Genehmigungsfähigkeit im Rahmen der Planfeststellung spielen darüber hinaus folgende Faktoren eine Rolle:

- Beachtung der Vorgaben aus dem Nahverkehrsplan der Stadt Mainz, z.B. Einzugsbereiche von Haltestellen
- Einhaltung der Klimaziele der Stadt Mainz
- Ausreichender Nutzen-Kosten-Koeffizient auch bei eventueller Zusammenfassung mit dem Teilprojekt 2 (Innenstadt)

- **Umweltverträglichkeit**

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens ist eine Umweltverträglichkeitsbetrachtung vorgeschrieben. Wenngleich diese - wie viele andere Gutachten auch - erst im Rahmen der Genehmigungsplanung im Detail erarbeitet wird, müssen schon bei der Variantenbetrachtung und -auswahl K.O.-Kriterien ausgeschlossen und die Herleitung der Variantenbewertung mit Rangfolge nachvollziehbar aufbereitet sein.

In der vorliegenden ersten Betrachtung liegt der Schwerpunkt auf den Eingriffen in die Grünsubstanz und Denkmalpflege, wenngleich auch die anderen Schutzgüter wie z.B. Schall und Erschütterung, Fauna und Flora, Klima und Luft etc. nicht unbeachtet bleiben. Die dezidierte Behandlung dieser Faktoren erfolgt jedoch erst begleitend zur Entwurfsplanung, d.h. nach Festlegung auf eine Vorzugsvariante.

Das Grün- und Umweltamt weist darauf hin, dass aufgrund einer kürzlich erlassenen Rechtsverordnung auf EU-Ebene (Verordnung über die Wiederherstellung der Natur -Nature Restoration Law-) Eingriffe in die Grünsubstanz grundsätzlich zu vermeiden sind und Abweichungen

hiervon als unabweisbar nachzuweisen sind. Bei der Inanspruchnahme von städtischen Grünanlagen sind demnach neue Grünflächen in gleichem Umfang und gleicher ökologischer Wertigkeit bzw. Wirksamkeit bereitzustellen. Mit Zunahme der Entfernung vom Ort des Eingriffs kann eine Vergrößerung der Grünflächen erforderlich werden. Für entfallende Straßenbäume sind in angemessenem Umfang neue Baumstandorte im Stadtgebiet bereitzustellen.

Eine überschlägige Bilanzierung der unterschiedlichen Trassenoptionen bzgl. der resultierenden Eingriffe in Grünflächen und Baumschubstanz sowie erste Ideen zu möglichst standortnahen Ausgleichsflächen/Ersatz-Baumstandorten erfolgt im Zuge der weiteren Vertiefung der Planung und wird in der nachfolgenden Gremienbefassung vorgestellt.

- **Fachliche und rechtliche Ausschlusskriterien**

Neben den beiden vorgenannten Aufgabenkreisen können sich auch aus anderen Bereichen sehr verbindliche Kriterien ergeben, die Auswirkungen auf die Machbarkeit von Trassenoptionen haben oder zu faktischen Ausschlusskriterien führen. Nachfolgend seien einige Beispiele genannt:

- **Denkmalpflege**

Die Auswirkungen einer Straßenbahntrasse auf Kulturdenkmäler werden von den zuständigen Denkmalschutzbehörden beurteilt. Diese kann Planungen widersprechen, sofern erhebliche Beeinträchtigungen von Einzeldenkmälern, Denkmalzonen und Boddendenkmälern zu erwarten sind und zumutbare Alternativen nicht berücksichtigt werden.

- **Vorbeugender Brandschutz**

Oberleitungen und Abspannmaste können gravierende Auswirkungen auf das Anleitern an Gebäude haben. Sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist, muss geprüft werden, ob und ggf. mit welchem Aufwand dieser bei Bedarf hergestellt werden kann. Neben eventuell höheren Baukosten kann dies auch Fragestellungen wie Flächeneingriffe auf privaten Grundstücken oder optische Beeinträchtigungen beinhalten.

- **Verkehrliche Leistungsfähigkeit und ruhender Verkehr**

Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist ein Verkehrsgutachten vorgeschrieben, das für die Verkehrsabläufe den Nachweis einer ausreichenden Qualitätsstufe fordert. Im Zusammenhang mit der 2022 eingeführten „E-Klima“ und mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2024 können nunmehr auch Vorhaben und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes in diese Bewertung mit einfließen. Es bleibt darüber hinaus zu beachten, dass Auswirkungen auf klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) von den zuständigen Behörden auf Bundes- bzw. Landesebene im Rahmen des Baurechtsverfahrens beurteilt werden und dass die Inanspruchnahme von Teilen des Verkehrsraums für die Straßenbahn zu Verdrängungen des ruhenden Verkehrs führt.

- **Wechselwirkung zwischen Gleistrassenführung und den Belangen der weiteren Verkehrsträger im Umweltverbund sowie Haltestellen-Dimensionierung**

Mit den bereits vorgenannten Anforderungen wird deutlich, dass eine Straßenbahnplanung innerhalb gewachsener Verkehrsräume und begrenzt zur Verfügung stehenden Flächenressourcen in Konkurrenz zu anderen Verkehrsträgern steht. Eine ausgewogene Gestaltung der Planung muss die Belange auch des Fußverkehrs und mobilitätseingeschränkter Personen angemessen berücksichtigen. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang neben gesicherten Querungen über die Gleise vor allem die Ansprüche an die Barrierefreiheit.

Die Konkurrenz von Belangen der unterschiedlichen Verkehrsarten betrifft nicht nur Flächenbedarfe. Vor allem an den signalgeregelten Kreuzungen müssen Freigabezeiten und Bevorrechtigungen angemessen austariert werden.

Auch den Bedarfen des Radverkehrs ist bei der Straßenbahnplanung Rechnung zu tragen. Beiträge zur Stärkung des Umweltverbunds in der Breite sind aus den jüngst gestarteten Betrachtungen zum „Mobilitätsplan Mainz“ und dem „Radnetz Mainz“ zu erwarten. Hierbei werden u-a- Radhaupt- und –nebenrouten definiert, die zusätzliche Herausforderungen mit sich bringen, den knappen Verkehrsraum auf die konkurrierenden Interessen zu verteilen.

Um an den Straßenbahn-Haltestellen den Betrieb der neuen, aktuell in Beschaffung befindlichen Straßenbahnfahrzeuge der MVG mit einer Länge von 43 Metern zu ermöglichen, sind Haltestellen-Bahnsteige mit einer ausreichenden Länge erforderlich. Die Integration von entsprechend langen Haltestellen in den bestehenden Straßenraum mit zumindest abschnittsweise angrenzender dichter baulicher Nutzung stellt eine planerische Herausforderung dar (Sicherstellung von Grundstückszufahrten, Führung Radverkehr im Haltestellenbereich etc.) und kann je nach Standort auch Einfluss auf die Verortung der Haltestellen haben oder Kompromisse bei der Verkehrsraumgestaltung erfordern.

- **Bürger:innenbeteiligung**

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit hat in den vergangenen Jahren eine zentrale Rolle bei der Akzeptanz von umfassenden Planungsprozessen erhalten. Der Stadtrat hat in seinem Beschluss vom 3. Juni 2020 ausdrücklich „eine umfassende Bürgerbeteiligung“ gefordert. Die MVG und die Verwaltung haben deshalb mit einem intensiven Beteiligungsprozess einen weitgehenden Konsens für eine Straßenbahntrasse mit den Bürger:innen, den Gewerbetreibenden und Einzelhandel sowie den verschiedenen Interessenvertretungen verfolgt. Der zu diesem Zweck einberufene „Interessenbeirat“ (IB) war ein zentrales Element im Beteiligungsprozess des Teilprojekts 3. Aufgabe des Beirats war es, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen und gemeinsam Empfehlungen für die Festlegung auf eine Vorzugsvariante zu erarbeiten. Parallel dazu fanden zwei Online-Beteiligungen statt. Die hier getätigten Eingaben wurden in den weiteren Abwägungen des IB berücksichtigt. Der IB, dessen 20 Mitglieder sich aus Vertreter:innen der Anwohnerschaft,

verschiedener verkehrsbezogener Interessenvertretungen und des Gewerbes zusammensetzte, hat am 10.03.2026 eine abschließende Empfehlung beschlossen.

Der Interessenbeirat war dabei ein zentrales Element dieses Beteiligungsprozesses. Seine Aufgabe bestand darin, die vielfältigen Perspektiven der Mainzer Stadtgesellschaft in die Planungen einzubringen, Zielkonflikte offenzulegen und gemeinsam eine Empfehlung für die weitere Trassenentwicklung zu erarbeiten.

Die nun vorgeschlagene Vorzugsrichtung beruht damit nicht allein auf einer verwaltungsinternen Einschätzung, sondern ist Ergebnis eines fachlich und beteiligungsbezogenen Abwägungsprozesses. Die detaillierten Ergebnisse der Beratungen und Bewertungen können dem Abschlussbericht entnommen werden, der der Stadtverwaltung am 12.05.2026 übergeben wurde.

Im Ergebnis der bisherigen Untersuchungen hat sich die nachfolgend beschriebene Trassenlogik als die derzeit fachlich tragfähigste Lösung herausgebildet. Sie stellt diejenige Vorzugsrichtung dar, die im Gesamtsystem die beste Balance zwischen verkehrlicher Wirkung, betrieblicher Stabilität, Förderfähigkeit sowie städtebaulichen und umweltbezogenen Anforderungen erwarten lässt. Die nachfolgenden Abschnitte dienen deshalb nicht allein der Beschreibung einzelner Teilräume, sondern der nachvollziehbaren Herleitung, warum diese Trassenführung nun als Grundlage für die vertiefte Planung vorgeschlagen wird.

Die Betrachtung der Trassenoptionen gliedert sich in verschiedene Abschnitte mit zum Teil sehr unterschiedlichen Betrachtungs- und Beurteilungsperspektiven:

- Gleisanlagen Hauptbahnhof West bis Augustusplatz (mit Verlagerung einer IV-Fahrspur auf die Augustusstraße)
- Augustusplatz bis An der Philippsschanze/Pariser Straße
- Knotenpunkt An der Philippsschanze/Pariser Straße
- An der Goldgrube zwischen Freiligrathstraße und Ebersheimer Weg
- An der Goldgrube ab Ebersheimer Weg und Am Stiftswingert
- Göttelmannstraße zwischen Am Rosengarten und Am Michelsberg
- Göttelmannstraße zwischen Am Michelsberg und Am Viktorstift
- Göttelmannstraße zwischen Am Viktorstift und Heiligkreuzweg
- Wendeoptionen Weisenau
- Hechtsheimer Straße Nord zwischen An der Goldgrube und Landwehrweg
- Hechtsheimer Straße Nord zwischen Landwehrweg und Heiligkreuzweg
- Alte Mainzer Straße und Führung über Frankenhöhe

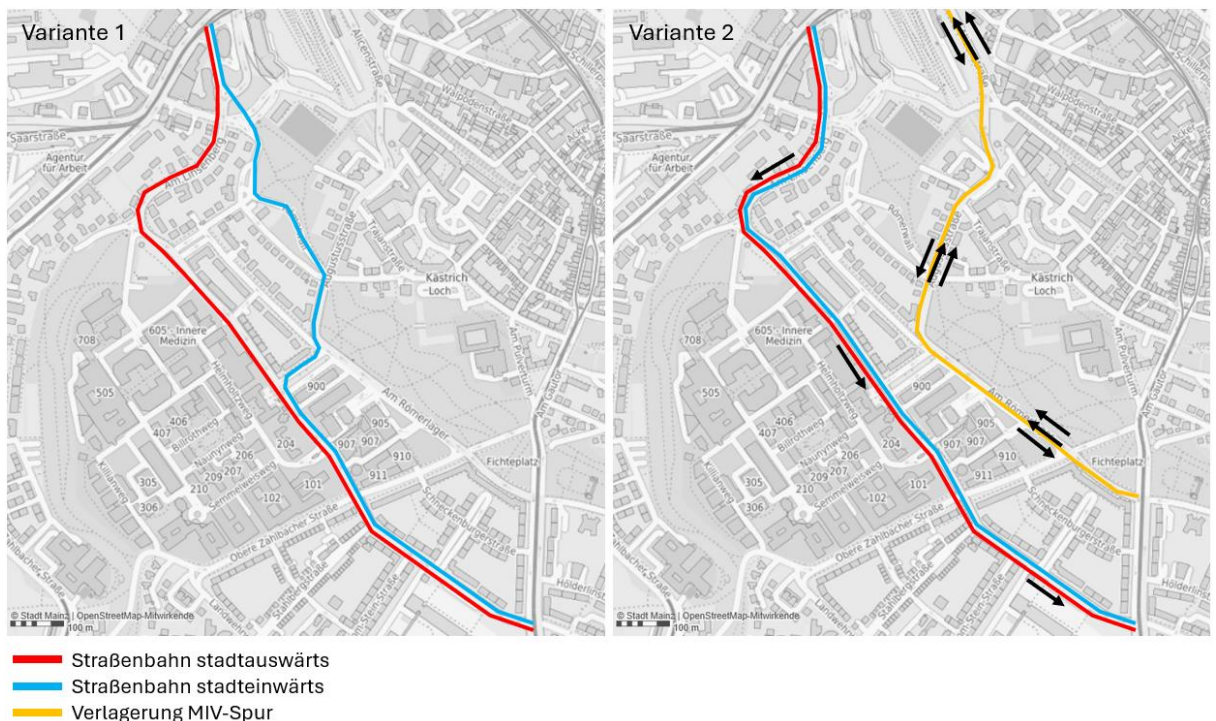
Zusätzlich:

- Betriebliches Wendegleis auf der Oberen Zahlbacher Straße zwischen Am Gautorf/Pariser Straße und Langenbeckstraße/ An der Philippsschanze

- Gleisanlagen und Straßen Hauptbahnhof West bis Augustusplatz (einschließlich eventueller Verlagerung einer IV-Fahrspur auf die Augustusstraße)

Bei der Betrachtung möglicher Optionen war die Gleisführung auf der Langenbeckstraße stadtauswärts auf einer der Kfz-Fahrsuren gesetzt.

Stadteinwärts steht eine Linienführung über den Augustusplatz und Augustusstraße bis zum Beginn der (anbaufreien) Straße Römerwall (gegenüber Einmündung Germanikusstraße) zur Debatte. Bei dieser Option werden die Gleise im bestehenden Straßenraum verlegt und überqueren im unteren Bereich die Augustusstraße und einen Teil der Wallgrünanlagen (Variante 1). Eine alternative Möglichkeit besteht in Form der parallelen Führung des stadteinwärts verlaufenden Straßenbahngleises in Gegenrichtung auf besonderem Gleiskörper. In diesem Fall wird eine der Fahrsuren der B 40 Linsenber/Langenbeckstraße verlegt, und zwar in Gegenrichtung zusätzlich zur zweistreifigen stadteinwärts führenden Fahrspur (Variante 2).



Geprüft wurde darüber hinaus, ob ein Straßenbahnverlauf auch weiter über Augustusstraße und Alicenstraße/Alicenplatz verlaufen und dort an das bestehende Schienennetz anschließen könnte. Hier ergab sich bei der technischen Betrachtung ein K.O.- Kriterium, weil die Mindestparameter für Kuppen- und Wannenhalmmesser, die sich bei Überfahrt über den Alicenplatz ergeben würden, nicht einzuhalten sind. Darüber hinaus wäre über den Alicenplatz die betrieblich wünschenswerte Gleisanbindung in Richtung Lerchenberg ebenfalls nicht möglich.

Bei Variante 1 liegt der Nutzen-Kosten-Quotient derzeit nur knapp über 1, sodass bereits leichte planerische oder wirtschaftliche Änderungen die Förderfähigkeit in Frage stellen können.

Mit der Trassenführung gemäß Variante 2 wird ohne Betrachtung der Baukosten für die verlagerte Fahrspur stadtauswärts ein besserer Nutzen-Kosten-Wert erreicht als mit Variante 1. Allerdings ist auch hier noch zu prüfen, ob und ggf. in welchen Zeiträumen Abschreibungskosten für die Nutzen-Kosten-Betrachtung anzusetzen sind, die den Nutzen-Kosten-Wert beeinflussen können.

Bezüglich der Eingriffe in Grünstrukturen und den Stadtraum können mit Variante 2 die Gleise vollständig im bestehenden Straßenraum untergebracht werden. Bei Variante 1 sind hingegen Eingriffe in den Augustusplatz notwendig. Die Führung über die Wallgrünanlagen hat zudem Auswirkungen auf einige wertvolle Bäume. Sehr nachteilig wäre jedoch insbesondere die Zerschneidung einer zusammenhängenden Gehölzstruktur am Fuße des Linsbergs. Zudem führt die Trassenvariante der Straßenbahn bei Variante 1 durch derzeit gering lärmbelastete Bereiche.

- Die Betrachtung der **verkehrlichen Aspekte** erstreckt sich auf verschiedene Bereiche: Für die Verlegung einer Fahrspur in Gegenrichtung der Augustusstraße steht überwiegend ausreichend Platz zur Verfügung, in Teilbereichen jedoch unter Inanspruchnahme von Parkplätzen im öffentlichen Raum. Unterhalb der Villa Musica lässt sich eine dritte Fahrspur bei Berücksichtigung der Bestandssituation nach gegenwärtiger Einschätzung nur dann einrichten, wenn auf eigene Radverkehrsangebote wie Schutz- oder Radfahrstreifen verzichtet wird. Auch Flächen für den Fußverkehr können nur mit Mindestparametern bereitgestellt werden. Es besteht jedoch als Alternative eine bereits vorhandene Wegeverbindung südwestlich der Villa Musica, die dann in geeigneter Weise auszubauen und zu beleuchten wäre.
Ein weiterer Engstellenbereich besteht entlang der Straße Am Römerlager durch den Bedarf an Aufstellflächen für Abbieger und im Bereich des so genannten „TRON“-Gebäudes“ auf Höhe Obere Zahlbacher Straße. Hier muss ggf. geringfügig in Seitenräume eingegriffen werden. Im Wesentlichen erstreckt sich der Eingriff auf eine recht junge und untypische Baumpflanzung (Zypressen). Dennoch ist zu beachten, dass es sich um denkmalgeschützte Anlagenbereiche handelt.
- Generell ist bei Betrachtung der Variante 2 eine umfassende Leistungsfähigkeitsuntersuchung notwendig, da sich ein wesentlicher Teil der Verkehrsbelastung der B 40 auf eine völlig neue Trasse verlagert. Bereits am Alicenplatz ist von der Parcusstraße kommend ein neuer Linksabbieger in die Alicenstraße bergauf vorgesehen (der Kfz-Verkehr würde dort die heutige Busspur in Gegenrichtung nutzen). Diese Kreuzung ist einer der Knotenpunkte, die in einer ersten Betrachtung nach dem HBS-Verfahren (das noch keine Wechselwirkung mit benachbarten Knotenpunkten oder gar eine Simulation beinhaltet) geprüft wurden. Die ersten überschlägigen Betrachtungen stellen überwiegend eine ausreichende Leistungsfähigkeit in Aussicht. An einzelnen Knotenpunkten wie z.B. Fichteplatz/Pariser Straße sowie Augustusstraße/ Alicenstraße sind jedoch vertiefte Betrachtungen notwendig.
- Für die Ersteinschätzung spielen bei den vorliegenden Varianten auch die **Genehmigungsfähigkeit** und die **technische Machbarkeit** eine Rolle. Variante 2 geht von einer Teilverlagerung der heutigen Bundesstraße B 40 aus. Wenngleich die Stadt Mainz als Gemeinde mit über 80.000 Einwohner:innen gemäß Landes- und Bundesfernstraßengesetz Straßenbau- und -verkehrsbehörde innerhalb der Ortslage ist, sind Änderungen in diesem Umfang im Benehmen mit den übergeordneten Straßenaufsichtsbehörden abzustimmen.
Die technische Machbarkeit der Straßenbahnführung über die Wallgrünanlagen ist derzeit noch nicht abschließend beantwortbar. Im unteren Abschnitt würde die Straßenbahn die bestehenden Verkehrswege des MIV queren. Aufgrund der beträchtlichen Längsneigung der Gleistrasse ist noch vertieft zu prüfen, ob diese mit den Querneigungen der zu überfahrenden

Fahrbahnen in Einklang gebracht werden können. Außerdem befinden sich im Verlauf der Gleistrasse ober- und unterirdisch denkmalgeschützte Objekte.

Zusammenfassend werden diese Variantenoptionen wie folgt beurteilt:

Variante 1: Gleislage zwischen Linsenberg und Augustusplatz getrennt über Langenbeckstraße (stadtauswärts) bzw. Wallgrünanlagen (Am Römerlager) stadteinwärts.

Günstig:

- Fahrspuren B 40 stadtauswärts können beibehalten werden

Offen:

- Technische und wirtschaftliche K.O.-Kriterien nicht ausgeschlossen

Nachteilig:

- Nachteilige Effekte auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung
- Erheblicher Eingriff in den Augustusplatz
- Durchschneidung der Gehölzfläche am Linsenberg

Variante 2: Gleislage entlang der Langenbeckstraße in beiden Richtungen; Verlagerung einer IV-Fahrspur stadtauswärts auf die Augustusstraße/ Am Römerlager

Günstig:

- . Führung der Straßenbahn in bereits vorhandenen Verkehrsflächen
- . Lärmreduzierung im Bereich der Universitätsmedizin
- . Überholmöglichkeiten für Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr und Polizei (bei Benutzung der Gleistrasse stadteinwärts)
- . Reisezeit Straßenbahn günstiger

Offen:

- Klärung der Baukosten Straße auf den Nutzen-Kosten-Quotient
- Erhebliche Verlagerung des stadtauswärtigen MIV mit noch zu vertiefenden Leistungsfähigkeitsnachweisen
- Zustimmung der oberen Straßenbaubehörden zur Verlagerung einer Fahrspur stadtauswärts klärungsbedürftig
- Schaffung einer sicheren und attraktiven Fuß- und Radwegeverbindung vom Bereich rund um die Villa Musica/Leonardo Hotel in Richtung Norden (Knotenpunkt Augustusstraße/ Alicenstraße, Hauptbahnhof)

Nachteilig:

- Überschaubarer, aber unvermeidbarer Eingriff in die denkmalgeschützten Wallgrünanlagen auf Höhe TRON-Gebäude.
- Spürbarer Verlust von Parkplatzflächen entlang der Augustusstraße
- Größere Lärmbelastung entlang der Augustusstraße und Pariser Straße durch MIV-Verkehrsverlagerung

Als Ergebnis dieser Gegenüberstellung ist der Bedarf festzuhalten, dass die Verwaltung und die MVG die Nutzen-Kosten-Betrachtung für die beiden Varianten vertiefen. Sollte sich bestätigen, dass weiterhin ein Gefälle der Wirtschaftlichkeit zwischen den Varianten vorliegt, liegt es nahe, Variante 2 mit Vorrang zu vertiefen. Bei einer annähernd gleichen Wirtschaftlichkeit sollten hingegen die beiden Varianten hinsichtlich der weiteren Bewertungsparameter (insbesondere Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung) vertieft betrachtet werden.

- Abschnitt Augustusplatz bis Pariser Straße (Langenbeckstraße und An der Philippsschanze)

In diesem Streckenabschnitt wurden in Bezug auf die Führung der Straßenbahn keine Varianten erarbeitet. In jedem Fall sind hier besondere Gleiskörper vorgesehen, es sind auch zwei Fahrspuren für den IV möglich. Es ergeben sich entlang der Straße An der Philippsschanze spürbare Eingriffe in den ruhenden Verkehr.

Hieraus ergibt sich der Auftrag an die MVG und die Verwaltung, die Belange des nichtmotorisierten Verkehrs und des ruhenden Verkehrs bestmöglich zu berücksichtigen

- Knotenpunkt An der Philippsschanze/Pariser Straße

Am Knotenpunkt müssen sowohl die Zuleitung An der Philippsschanze als auch die Ausleitung zu An der Goldgrube umfassend umgestaltet werden. Grund hierfür sind zum einen die Haltestellenbahnsteige, zum anderen die Gleisverbindungen zwischen den beiden sich kreuzenden Trassen. Es entstehen ausgedehnte Bereiche mit Gleisanlagen, die u.a. für die Planung des Fuß- und Radverkehrs über die Knotenpunktarme eine große Herausforderung darstellen. Zusätzlich ist das angrenzende Schulzentrum zu beachten, das zu Stoßzeiten große Verkehrsströme erzeugt. Die Planungen müssen daher insbesondere in Bezug auf die Schulwegsicherheit betrachtet werden. Positiv ist im derzeitigen Planungsstand, dass die beiden Haltestellen so platziert sind, dass lediglich die Straße An der Philippsschanze gequert werden muss. Hinsichtlich der ÖPNV-Anbindung profitiert der Schulstandort Gutenberg-Gymnasium/ Ludwig-Schwamb-Schule von der zusätzlichen Straßenbahnanbindung.

Die aktuellen Planungen bemühen sich um möglichst geringe Flächeninanspruchnahme, dennoch werden sich Eingriffe auf die Grünstrukturen, die das Schulgelände einrahmen, nicht gänzlich vermeiden lassen. In diesem Zusammenhang sind auch die Belange der Schulen selbst (Gymnasium und Grundschule) sowie die geplante neue Sporthalle zu betrachten. Insbesondere die Umsetzbarkeit des Neubaus der geplanten Sporthalle muss dauerhaft sichergestellt sein. Weiterhin sind unter Umständen auch einige Bäume in der Pariser Straße in Frage zu stellen, um dem Bedarf an ausreichend dimensionierten Warteflächen an der Straßenbahnhaltestelle Rechnung tragen zu können.

Die MVG und die Verwaltung nehmen die dargestellten Planungsauswirkungen zum Anlass, unter Berücksichtigung der geplanten Schulsporthalle auf eine möglichst eingriffsschonende Planung hinzuwirken.

- An der Goldgrube zwischen Freiligrathstraße und Ebersheimer Weg

Dieser Abschnitt bietet aufgrund seiner Breite und dem vergleichsweise geringen Baumbestand Spielräume für eine Straßenraumaufwertung. Hier ist zu prüfen, in welchem Umfang ein besonderer Gleiskörper (z.B. als Rasengleis) möglich ist. Weitergehende Gestaltungselemente wie z.B. Baumpflanzungen sind aufgrund der vielfältigen Nutzungsansprüche an den vorhandenen Straßenraum nur schwer unterzubringen.

- An der Goldgrube ab Ebersheimer Weg und Am Stiftswingert

Ab dem Ebersheimer Weg werden die Straßen An der Goldgrube und am Stiftswingert von zwei sehr alten Baumalleereihen eingerahmt. Einige Wurzeln der dort vorherrschenden Art Japanischer Schnurbaum (*Styphnolobium japonicum*) haben sich oberirdisch so weit ausgebreitet, dass der ehemalige straßenbegleitende Radweg zerstört wurde. Momentan wird der Radverkehr auf Schutzstreifen auf der Fahrbahn geführt.

Sofern in den Straßenraum Schienen verlegt werden, kann der Radverkehr zwar noch auf der Straße geführt werden, ein Überholen der Straßenbahn wäre aufgrund der einzuhaltenden Abstände jedoch nicht möglich. Wegen der beträchtlichen Abschnittslänge sind die Fahrzeitverluste nicht vertretbar. Die Verwaltung prüft zurzeit, ob mittels eines baulich abgesetzten beidseitigen Radwegs diese Problematik gelöst werden kann. Der fahrbahnbegrenzende Bordstein würde dann in Richtung der Fahrbahnmitte verschoben werden, sodass straßenbündig nur noch die Straßenbahn und der Kraftverkehr unterwegs wären. Einige Wurzelbereiche ragen deutlich in den Bereich des baulichen Radwegs hinein, sodass ggf. Engstellen im Radwegbereich hingenommen werden müssen. Angesichts der Alternative über die gut ausgebaute Fahrradstraßenverbindung Ritterstraße – Am Rosengarten ist dies jedoch verkraftbar. Dennoch ist nicht auszuschließen, dass einzelne Bäume in Frage gestellt werden müssen.

Die Trassenführung ist in diesem Abschnitt alternativlos. Eine verlagerte Trasse wäre nur mit Durchschneidung der Kleingärtenanlagen östlich der Geschwister-Scholl-Straße der Landwehrweg möglich. Neben diesem unverhältnismäßigen Eingriff in privat genutzte Grundstücke scheiden diese Überlegungen auch aus Wirtschaftlichkeits- und Erschließungsgründen aus. So wäre bei einem Anschluss beispielsweise auf Höhe Netto-Markt oder Emy-Roeder-Straße eine Erschließung von Weisenau nicht mehr sinnvoll abbildbar.

Die MVG und die Verwaltung ermitteln zurzeit gemeinsam mit dem planenden Büro die Möglichkeiten, planerisch und bautechnisch auf einen größtmöglichen Erhalt der Baumalleereihen hinzuwirken.

- Knotenpunkt An der Goldgrube/Am Stiftswingert/Hechtsheimer Straße

Dieser Knotenpunkt ist herausfordernd, da dort Abzweigverbindungen von An der Goldgrube zu Am Stiftswingert und zur Hechtsheimer Straße unterzubringen sind. Die Gleisradien nehmen zum Teil privates Gelände in Anspruch und müssen zudem mit den Kfz- und Fahrradströmen in Einklang gebracht werden. Weitere Flächenansprüche entstehen aus den Haltestellen. Derzeit ist

noch unklar, ob die Kfz-Ströme, die vor allem in der Morgenspitze sehr beträchtlich sind, so leistungsfähig abgewickelt werden können, dass sie die Straßenbahn nicht behindern. Die MVG und die Verwaltung werden diesbezüglich eine Leistungsfähigkeitsbetrachtung veranlassen. Darauf aufbauend sollen je nach Ergebnis fortentwickelte Planungsbetrachtungen erfolgen.

Teillast Weisenau

- Göttelmannstraße zwischen Am Rosengarten und Am Michelsberg

Der Streckenabschnitt Am Stiftswingert wurde bereits behandelt. Mit Beginn der Göttelmannstraße ändert sich der überplanbare Verkehrsraum sowie die Baumsituation deutlich, sodass andere Planungsüberlegungen möglich sind. Hier weitet sich der Straßenraum spürbar auf (ca. 12 m Breite im Gegensatz zu Goldgrube und Stiftswingert mit knapp unter 9 m), sodass wieder besondere Bahnkörper in Betracht kommen.

Der erste Abschnitt bis zur Straße Am Michelsberg wird nördlich von einer recht homogenen Kastanienreihe eingerahmt, auf der Südseite befinden sich zwischen dem baulichen Radweg und dem Gehweg ebenfalls Bäume, allerdings unterschiedlicher Art, Größe und Abstand.

In diesem Abschnitt wie auch im weiteren Verlauf der Göttelmannstraße wird in beiden Richtungen ein besonderer Gleiskörper angestrebt, um den aus Förderfähigkeitsgründen ausreichend hohen Anteil zu erzielen. In diesem Fall kann lediglich die Kastanienbaumreihe erhalten werden. Die gegenüberliegende Baumreihe würde voraussichtlich vollständig entfallen. Darüber hinaus kann für dieses Szenario dem Radverkehr kein ausreichender Bewegungsraum angeboten werden, sodass dieser auf der Kfz-Fahrspur fahren müsste und keine Überholmöglichkeit für den Kraftverkehr bestünde. Abhilfe könnte der Verzicht auf den besonderen Gleiskörper in einer Fahrtrichtung (bevorzugt stadtauswärts) bringen. Die MVG und die Verwaltung werden hierzu planerische Alternativen ggf. unter Inkaufnahme des Wegfalls eines besonderen Bahnkörpers betrachten.

- Göttelmannstraße zwischen Am Michelsberg und Am Viktorstift

In diesem Abschnitt grenzen nördlich zum einen die beiden Hochhäuser sowie zum anderen der Volkspark an. Anders als in den benachbarten Straßenabschnitten erstreckt sich im Anschluss an die Fahrbahn hinterkante ein ca. 11,50 m breiter Streifen, der neben einem baulichen Radweg (nicht benutzungspflichtig) einen zwar breiten, jedoch überwiegend unbefestigten Gehweg beinhaltet (siehe nachfolgende Karte). Entlang des Volksparks wird dieser Streifen bei hoher Nachfrage als Überlaufparkplatz genutzt. Über das Jahr verteilt stellt sich diese Nachfrage jedoch weitgehend nur an Wochenenden und Feier- und Ferientagen mit gutem Wetter ein. Beobachtungsgemäß ist diese Fläche an mehr als 300 Tagen weitestgehend ungenutzt und wirkt dann eher wie eine Brache.

Aus diesem Grund wurde diese Fläche für eine Straßenbahntrassierung in Betracht gezogen. Positiv wirkt sich hier aus, dass die Göttelmannstraße selbst nicht wesentlich umgestaltet werden muss. Zum einen ermöglicht dies ein angemessenes Radfahrangebot, zum anderen kann ein beträchtlicher Teil der Parkplätze, die von Bewohner:innen der Kettelersiedlung nachgefragt sind,

erhalten werden. Zudem entfällt der Signalisierungsbedarf an Einmündungen Am alten Schulgarten, Heinrich-von-Gagern-Straße und Adam-Stegerwald-Straße. Signalisierungen sind dann lediglich an der oder den Parkplatzzufahrt(en) unmittelbar vor dem Parkgelände erforderlich. Vor diesem Hintergrund beabsichtigen die MVG und die Verwaltung eine vorrangige Planung der Straßenbahn auf der zum Volkspark zugewandten Seitenfläche.



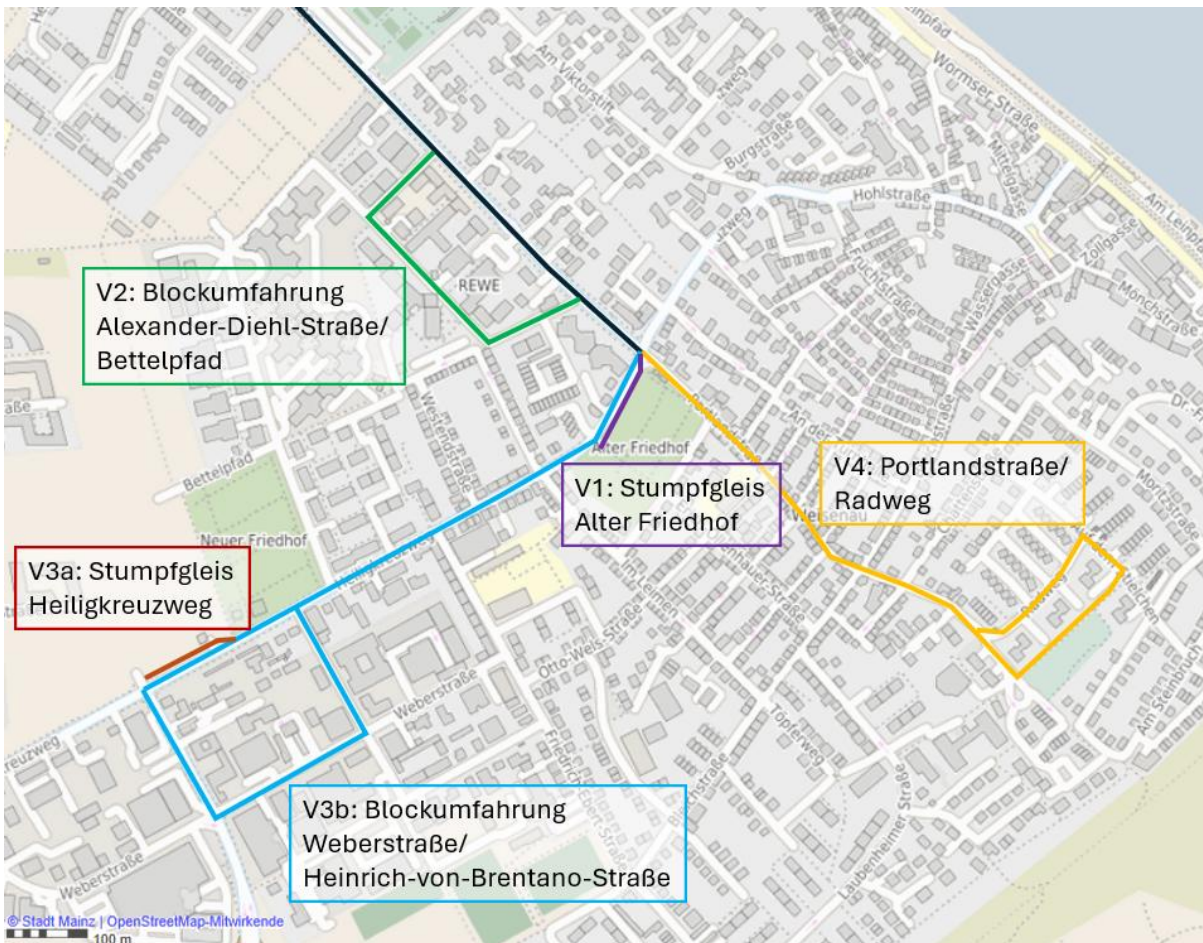
- Göttelmannstraße zwischen Am Viktorstift und Heiligkreuzweg

Hier steht wiederum eine reduzierte Verkehrsraumbreite zur Verfügung, sodass sich die Thematik der Querschnittsaufteilung ähnlich wie im Abschnitt Rosengarten – Am Michelsberg darstellt. Anders als dort sind hier die einrahmenden Baumreihen beidseits gleichwertig einzustufen und städtebaulich prägend.

- Wendeoptionen Weisenau

Die Überlegung der Streckenführung als sogenanntes „Ypsilon“, d.h. ohne Ringschluss und gemeinsame Endhaltestelle der beiden Teiläste im Heiligkreuzweg, macht in Weisenau eine Wendeoption erforderlich. Da bei der MVG noch längerfristig Einrichtungsfahrzeuge zum Einsatz kommen werden, präferiert die MVG grundsätzlich Wendeschleifen. Stumpf befahrene Gleise sind grundsätzlich nicht ausgeschlossen, schränken aber die Flexibilität ein, da auf diesen Ästen nur die neu bestellten (zweirichtungsfähigen) Straßenbahnzüge verkehren können.

Im Gegensatz zu den vorangegangenen Streckenabschnitten ohne Alternativen bestehen für die Wendesituation verschiedene Variantenoptionen. Je nach Streckenlänge wirken sich diese grundsätzlich auf die Nutzen-Kosten-Betrachtung aus.



Variante 1: Wenden auf Höhe des Alten Friedhofs Weisenau

Wenngleich die aufgelassene Friedhofsfläche Raum für eine Wendeschleife böte, scheidet diese Idee aus verschiedenen Gründen aus. Neben einer Reihe konkurrierender Nutzungsideen stellt der Alte Friedhof insgesamt ein denkmalrelevantes Ensemble dar. Teile der Flächen wie z.B. die jüdischen Grabanlagen sowie die Gedenkstätte sind gänzlich unantastbar, aber auch die übrigen Flächen unterliegen einem besonderen Schutz der Denkmalpflege und sind auch bezüglich des Grünbestandes zu beachten.

Selbst eine schlanke parallele Gleisanlage parallel zum Heiligkreuzweg, die nur zu einem moderaten Eingriff in das Friedhofsgelände führen würde, wird von verschiedenen Seiten (insbesondere Denkmalpflege) nicht befürwortet. Dennoch wird diese Variante vorläufig weiter betrachtet und planerisch vertieft, um zu ermitteln, ob und ggf. um welches Maß die Mauer, die den Höhenversatz zwischen Straße und Friedhofsgelände auffängt, versetzt werden müsste. Ein eventueller Eingriff in das Gelände und der Flächenverlust erscheint in Bezug auf den Eingriff in den Grünbestand diskussionsfähig.

Günstig:

- Günstiges Verhältnis aus Baukosten (Streckenlänge des Endastes) und Erschließungswir-

kung für den Weisenauer Ortskern

Offen:

- Beurteilung der denkmalschutztechnischen Belange

Nachteilig:

- Eingeschränkte Flexibilität bezüglich des Einsatzes von Straßenbahnfahrzeugen

Variante 2: Blockumfahrung Göttelmannstraße – Alexander-Diehl-Straße

Gegenüber Variante 1 leicht zurückversetzt wäre über die genannten Straßen eine Schleifenfahrt möglich. Allerdings ist eine Endhaltestellenposition in der Göttelmannstraße wegen der hohen Dichte an Grundstückszufahrten nicht möglich. Diese kann erst auf Höhe der Häuser Alexander-Diehl-Straße 9-11 platziert werden. Dies würde bedeuten, dass die Aus- und Einstiegsposition um rund 250 m vom Alten Friedhof abrückt.

Günstig:

- Befahrbarkeit des Streckenastes für alle Straßenbahntypen möglich
- Kein Eingriff in private Bereiche oder Grünflächen notwendig

Nachteilig:

- Schlechtere Erschließung des Weisenauer Ortskerns
- Größere Umsteigewege zu den Buslinien in der Achse Heiligkreuzweg - Hohlstraße

Variante 3: Verlängerung über Heiligkreuzweg

a.) mit Stumpfgleis auf Höhe Max-Hufschmidt-Straße

b.) Blockumfahrung Weisenauer Gewerbegebiet über Weberstraße und Heinrich-v.-Brentano-Straße

Günstig:

- Bessere Erschließung von Weisenau und den Südostbereich des Heiligkreuzviertels

Offen:

- Für Variante a.) ist zu prüfen, ob ein Stumpfgleis mit Bahnsteig innerhalb der derzeit festgelegten Verkehrsflächen des Bebauungsplans W 104 integriert werden kann.

Nachteilig:

- Beeinträchtigung des Nutzen-Kosten-Quotienten für die Gesamtmaßnahme (bei Teilvariante b stärker als bei a)

Variante 4: Verlängerung über Portlandstraße, Radweg, Paul-Gerhardt-Weg und Auf dem Stielchen

Bei dieser Variante setzt sich die Streckenführung von der Göttelmannstraße in den alten Ortskern fort. Eine Schleifenfahrt ließe sich einrichten, indem die Gleise vom Buswendehammer Paul-Gerhardt-Weg über den Verbindungsweg zur Straße Auf dem Stielchen fortgeführt würden.

Günstig:

- Optimale Erschließung großer Teile von Weisenau

Offen:

- Eingriff in private Bereiche (z.B. Garagenhöfe Radweg/Auf dem Stielchen) notwendig
- Brandschutztechnische Beurteilung ausstehend

Nachteilig:

- Befahrung der engen Portlandstraße bedingt eine teilweise eingleisige Streckenführung. Der Radverkehr (u.a. auch schulwegerelevant) kann nur eingeschränkt integriert werden.
- Wegfall von Parkplätzen in der Portlandstraße bzw. Gefahr von Behinderungen haltender Kfz
- Auswirkungen auf die Grünfläche/Spielplatz am Paul-Gerhardt-Weg

Theoretisch könnte eine Schleifenfahrt auch über die Göttelmannstraße und den parallel dazu verlaufenden Hermann-Dexheimer-Weg (Geh- und Radweg durch eine Grünfläche) bewerkstelligt werden. Allerdings wird diese Option wegen des unverhältnismäßigen Eingriffs in schützenswerte Grünbereiche ausgeschlossen.

Bewertung der Varianten:

Die Abwägung der Varianten steht im Spannungsfeld zwischen der Wirtschaftlichkeit (Streckenlänge) und der Erschließungswirkung einerseits sowie den Eingriffen in Grün bzw. denkmalgeschützte Bereiche und/oder private Flächen andererseits. Nach derzeitiger verkehrlicher Bewertung haben die Varianten 3 a und b aussichtsreiche Perspektiven auf eine Konsensfähigkeit zwischen der MVG, der Verwaltung und dem Interessenbeirat. Mit einer Verlängerung in den Heiligkreuzweg könnte zusätzliches Potenzial erschlossen und die Eingriffe in das Friedhofsgelände vermieden werden. Allerdings sprechen Wirtschaftlichkeitsaspekte in Verbindung mit einer guten Erschließungswirkung für eine verkürzte Streckenlänge, d.h. für einen Endhalt am Alten Friedhof. Vor diesem Hintergrund werden die Teilvarianten 3 a und b und die Variante 1 bezüglich ihrer Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit weiter vertieft. Die beiden weiteren Optionen, insbesondere die Befahrung der Portlandstraße werden hingegen in der Betrachtung zurückgestellt. Die Portlandstraße ist neben der Friedrich-Ebert-Straße die wesentliche Hauptsammelstraße in Ost-West-Richtung. Eine Teilverlagerung von Verkehren ist sowohl hinsichtlich des Kfz- als auch des Radverkehrs nur schwer möglich, da außer der schmalen und schulwegerelevanten Straßen im Leimen keine durchgängige und leistungsfähige Parallelstraßenverbindung vorhanden ist.

Teilstrecke Hechtsheim/Frankenhöhe

- Hechtsheimer Straße Nord zwischen An der Goldgrube und Landwehrweg

Der erste Abschnitt des zweiten Ypsilon-Teilstes weist einen ähnlichen Querschnitt wie An der Goldgrube und Am Stiftswingert auf. Allerdings sind die Wurzelaufwüchse in den baulichen Radweg (nicht benutzungspflichtig) dort wesentlich geringer. Insofern erscheint eine Straßenraumaufteilung mit einem verbreiterten baulichen Radweg dort einfacher realisierbar. Die Straßenbahn teilt sich die Verkehrsflächen mit dem Kraftverkehr.

- Hechtsheimer Straße Süd zwischen Landwehrweg und Heiligkreuzweg

Auf Höhe des Landwehrwegs/Bretzenheimer Wegs endet die Wohnbebauung der Oberstadt. Weiter südlich ändert sich die Nutzungs- und Bebauungsstruktur auf beiden Seiten des Straßenraums. Zunächst schließen sich westlich der Straße der Netto-Parkplatz, das MAG-Gebäude und das Gelände des Gymnasiums Oberstadt an. Noch weiter südlich befinden sich Autohäuser, denen jeweils Regenrückhaltebecken vorgelagert sind. Kurz vor der Emy-Roeder-Straße befindet sich noch ein unbebautes Grundstück, bei dem zu klären wäre, inwieweit ein Teilerwerb von Grundstücksflächen möglich ist.

Südlich der Achse Bretzenheimer Weg/Landwehrweg befinden sich auf der Ostseite von Nord nach Süd der Parkplatz, der dem Einkaufszentrum (Tegut/Rossmann) zugeordnet ist, die Gebäude von Biontech und schließlich das Schulgelände der IGS Europa.

Auf beiden Seiten der Hechtsheimer Straße bestehen Spielräume für einen erweiterten Querschnitt (unter der Voraussetzung, dass private sowie schulisch gewidmete Flächen in Anspruch genommen werden können). Prüfbedürftig ist in diesem Zusammenhang, inwieweit die Inanspruchnahme schulischer Flächen ohne Einschränkung des Schulbetriebs gelingen kann und ob und ggf. unter welchen Bedingungen die vorgelagerte Retentionsflächen entlang der Autohäuser überbaut oder tangiert werden können. Gleiches gilt für eine groß dimensionierte Trinkwasserleitung auf der Ostseite.

Zu beachten ist, dass auf der Westseite eine relativ homogene Baumreihe verläuft. Auch auf der Ostseite ist Baumbestand, wenngleich zum Teil lückenhaft. In der langfristigen Perspektive sieht der Bebauungsplan W 104 im öffentlichen Verkehrsraum weiterhin beidseits Baumalleen vor.

Auf beiden Seiten bestehen also unter der Voraussetzung der Verfügbarkeit privater Grundstücksstreifen sowie schulisch gewidmeter Flächen Seitenbereiche für eine Ausweitung des öffentlichen Verkehrsraums. Diese Spielräume sollen genutzt werden, um weitere Abschnitte mit besonderem Gleiskörper ausstatten zu können. Auch hier sind die schulischen Belange hinsichtlich der Inanspruchnahme des aktuell schulisch gewidmeten Geländes zu berücksichtigen.

Hierzu liegen verschiedene Querschnittsüberlegungen mit unterschiedlichen Herangehensweisen vor:

- Zwei Varianten mit weitreichender Neuaufteilung und Gestaltung des erweiterten öffentlichen Verkehrsraums (ggf. Baumneupflanzung)
- Zwei weitere Varianten mit Straßenbahn in Richtung Süden westlich der bestehenden Baumreihe, in Richtung Norden zwischen den Richtungsfahrbahnen des MIV auf eigenem Gleiskörper

per. Hier soll versucht werden, die östliche Baumreihe zu erhalten und in die Straßenraumplanung zu integrieren.

Die planerischen Betrachtungen sind hier noch in Arbeit, wobei es nahe liegt, eine Variante zu finden, die einen möglichst großen Erhalt des Grünbestands ermöglicht.

Im Einsatzfall sind Überholmöglichkeiten für die Einsatzfahrzeuge von Feuerwehr, Polizei und Rettungsdienste sicherzustellen. Kann dies stellenweise nicht über die MIV-Verkehrsflächen erfolgen, müssen Überholvorgänge über die Straßenbahntrasse ermöglicht werden, was ggf. Auswirkungen auf die Gestaltung des Straßenbahn-Oberbaus hat (bspw. eine befestigte Straßenbahntrasse anstatt eines Rasengleises).

In einem nächsten Schritt wird die MVG die Chancen auf den Erwerb privater Grundstücksflächen ausloten sowie die Planungsüberlegungen mit den Belangen der Schulen abgleichen sowie die Auswirkungen auf das verbleibende Angebot an Baumpflanzungen prüfen. Auf dieser Basis wird eine Beurteilung möglich sein, ob in diesem Abschnitt ein eigener Gleiskörper realisierbar ist.

- Alte Mainzer Straße und Führung über Frankenhöhe

Südlich der Emy-Roeder-Straße/Heiligkreuzweg kann die Straßenbahn zunächst nur auf der Alten Mainzer Straße über die Autobahn geführt werden. Ab dem Weisenauer Weg bestehen dann wieder zwei Optionen, nämlich weiter über die Alte Mainzer Straße und Hinterm Rech oder über die Bodenheimer Straße. Die erste Option bleibt auf einem langen Abschnitt auf breiten und gut ausgebauten Straßen, allerdings mit eingeschränkter Erschließungswirkung, da die Frankenhöhe überwiegend nur peripher bedient wird. Darüber hinaus ist unklar, ob über die Straße An den Frankengräbern der sogenannte „Hewwel“ überhaupt erreicht werden kann (zurzeit ist die Wegeverbindung wegen eines bestehenden Gebäudes zu schmal). Die Alternative weiter in Richtung Matthias-Kerz-Straße und Einschwenken in die K 13 würde hingegen am zentralen Platz auf dem Hewwel vorbeiführen. Die Alternative über die Bodenheimer Straße könnte hingegen noch Teile des Großbergs erschließen, führt aber durch eine ruhige Anliegerstraße. Hier sei angemerkt, dass sich der Interessenbeirat dafür ausgesprochen hat, die Trasse im ersten Abschnitt über einen Geh- und Radweg in Verlängerung der Straße Am alten Wasserwerk zu führen. Grundsätzlich ist die Gleisführung trassierungstechnisch machbar, allerdings steht noch eine Prüfung aus, ob und ggf. in welchem Umfang Grüneingriffe bei der Überleitung in die Bodenheimer Straße notwendig sind und wo geeignete Haltestellenpositionen zur Erschließung des Großbergs platziert werden können.



Eine zentrale Straßenbahnhaltestelle Auf dem Hewwel stellt eine prüfenswerte Variante dar. Um die Bahnsteige barrierefrei auszubauen, ist eine Umgestaltung des Platzes notwendig. Allerdings muss auch hier eine großdimensionierte Trinkwasserleitung berücksichtigt werden. Ein Durchstich vom „Hewwel“ direkt in östlicher Richtung zum geplanten Baugebiet He 130 ist wegen der sehr geringen Wegebreiten praktisch ausgeschlossen. Insofern kommt eher eine Führung in Richtung Süden über die Straße Am Kühborn infrage. Im Bereich der Straße Zur Laubenheimer Höhe – K 13 erscheint eine Wendeschleife möglich, die bezüglich ihrer konkreten Lage und Ausbildung in der weiteren Planung noch zu konkretisieren ist.

Wendeooption über die Obere Zahlbacher Straße

Um auch im Falle beispielsweise von Großveranstaltungen im Bereich der Innenstadt oder eines Havariefalls auf der Straßenbahntrasse den Schienenverkehr auf dem Ästen Richtung Weisenau, HKV und Hechtsheim weiterhin aufrecht erhalten zu können, ist eine Wendemöglichkeit südlich der Innenstadt aus ÖPNV-betrieblicher Sicht sinnvoll und wünschenswert. Hierfür werden aktuell die planerischen Möglichkeiten und Auswirkungen einer Gleisverbindung in der Oberen Zahlbacher Straße zwischen der Bestands-Straßenbahntrasse am Fichteplatz und der Einmündung in die geplante Trasse in die Langenbeckstraße/ An der Philippsschanze geprüft. Durch diese Gleisverbindung wird das Wenden, ähnlich wie mit einer Wendeschleife, welche aus platztechnischen Gründen nur kaum unterzubringen wäre, ermöglicht. Durch diese Maßnahme könnte die Resilienz des Straßenbahnnetzes erhöht werden.

Zusammenfassung und Ausblick:

Die Straßenbahnplanung des Teilprojekts 3 bewegt sich in einem dicht bebauten und intensiv genutzten städtischen Raum. Verwaltung und MVG haben deshalb seit Beginn des Planungsprozesses immer wieder darauf hingewiesen, dass hier keine vollumfänglich konfliktfreie Variante erarbeitet werden kann, sondern aufgrund der Vielzahl an konkurrierenden Ansprüchen an den Verkehrsraum und die angrenzenden Nutzungen nur eine möglichst konfliktarme Vorzugsvariante zu erreichen ist. Das bedeutet, dass für das übergeordnete Ziel, einen Beitrag zur Verkehrswende in Mainz durch den vom Stadtrat beschlossenen Straßenbahnausbau zu leisten, an vielen Stellen und von allen Planungsbeteiligten Zugeständnisse, Kompromisse und Maßnahmen erforderlich werden, die auch einen deutlichen finanziellen Aufwand erfordern. In einigen Bereichen werden zudem Ausgleichsmaßnahmen oder Kompensationen außerhalb des direkten Planungsgebietes erforderlich.

Bereits der vorliegende Umfang der Beschreibung und Ersteinschätzung zu den Trassenoptionen zeigt auf, dass es sich um eine sehr komplexe und facettenreiche Planungsaufgabe handelt. Viele Aspekte konnten und können in der Vorlage nur grob und überschlägig behandelt werden.

Die Zustimmung zu dieser Beschlussvorlage vorausgesetzt, beabsichtigen die Verwaltung und die MVG, die Rückmeldungen aus den Gremiendiskussionen aufzugreifen und als Grundlage für eine Vertiefung der planerischen Betrachtungen, der notwendigen Eingriffe und deren Kompensationsmöglichkeiten zu verwenden. Selbstverständlich werden Anregungen gewürdigt und in den weiteren Prozess mit eingespeist. In den kommenden Monaten sollen offene Fragen und Aufträge abgearbeitet werden mit dem Ziel, die Machbarkeit und Sinnhaftigkeit des Straßenbahnausbaus weiter zu untermauern. Hierzu streben die MVG und die Verwaltung vertiefte Erkenntnisse über die folgenden wesentlichen Abwägungskriterien an:

- Erschließungswirkung und Reisezeiten
- Baukosten und Förderfähigkeit
- Stadtbild und Denkmalpflege
- MIV und Radverkehr
- Verlust an Grünanlagen (Fläche), Verlust an geschützten bzw. sonstigen Bäumen (jeweils Anzahl) sowie von Sträuchern/Gehölzen (Fläche)
- Weitere naturschutzfachliche Belange (z.B. Biodiversität, Biotoptrittstein, -verbund)
- Lärm und Erschütterung
- Vorbeugender Brandschutz

Ergänzende Einordnung des Teilprojekts 3 in das Gesamtvorhaben „Straßenbahnausbau in Mainz“

Wie eingangs erwähnt, ist Voraussetzung für einen Straßenbahnausbau in Mainz die Förderung durch den Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) mit einer Ergänzung durch das Land. Die Förderbedingungen wurden in den letzten Jahren deutlich verbessert und sind heute besser als beim Bau der Mainzelbahn. Die Bundesmittel wurden schrittweise auf 2 Mrd. € im Jahr ab 2025 versechsfacht.

Ebenfalls erläutert wurde bereits, dass das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) bei Einreichung des Förderantrages einen Wert erreichen muss, der nachweist, dass der Nutzen des Projektes die Kosten übersteigt. In dem derzeit frühen Planungszustand der Vorplanung (Leistungsphase 2), in dem noch nicht alle Risiken und Kosten bekannt sind, strebt die MVG als Vorhabenträger einen Wert mit ausreichendem Puffer an, um Reserven bei Planänderungen und Kostensteigerungen zu haben. Zur Antragsstellung nach der Genehmigungsplanung (Leistungsphase 4) können die Kosten und Risiken dann besser eingeschätzt werden.

Die MVG und die Verwaltung betrachten den vom Stadtrat zur Umsetzung beschlossenen Straßenbahnausbau im Hinblick auf die Förderung als ein Gesamtprojekt. Dabei wurde lediglich der Abschnitt durch die Binger Straße herausgenommen und vorgezogen, da hier sehr schnell eine deutliche Verbesserung für das Straßenbahnnetz möglich war und der neue Fördertatbestand Kapazitätserweiterung mit einer niedrigeren Förderschwelle (10 Mio. € statt 30 Mio. €) dies ermöglichte.

Bei der bereits festgelegten Vorzugsvariante für das Teilprojekt 2 liegt der NKU-Wert gegenüber Teilprojekt 3 spürbar höher, weil die Strecke Innenstadt/Neustadt deutlich kürzer ist und auf Grund der Verdichtung und der vielfältigen Ziele in der Innenstadt einen sehr hohen Verkehrswert hat. Bei Teilprojekt 3 ist die Strecke wesentlich länger und das Fahrgastpotential auch mit dem Neubaugebiet Heiligkreuzviertel geringer. Ein wesentlicher Faktor ist dabei die geringere Einsparung von ÖPNV-Leistungen im Busverkehr zu Gunsten der attraktiven und leistungsfähigen Straßenbahn, da viele Verbindungen weitergeführt werden müssen, um andere Teile der Stadt anzubinden.

Wichtig ist dabei darauf hinzuweisen, dass der NKU-Wert zwar entscheidend für die Förderfähigkeit durch den Bund nach dem GVFG ist, dies aber nicht die abschließende Bewertung der Straßenbahntrasse aus verkehrlicher, stadtentwicklungspolitischer und betriebswirtschaftlicher Sicht darstellt. Eine Maßnahme, die als Einzelprojekt nicht förderfähig ist, kann in einem Gesamtnetz trotzdem wichtig und betriebswirtschaftlich sinnvoll sein. Im weiteren Planungsprozess ist auch eine Berechnung der betriebswirtschaftlichen Folgen gefordert und vorgesehen.

2. Alternativen

Bekanntermaßen bietet eine Straßenbahn ein hohes Maß an Beförderungskapazitäten. Ein Verzicht auf einen Straßenbahnausbau und damit ein stärkerer Anteil an Busverkehrsleitungen würde dauerhaft zu höheren Betriebskosten führen, da für die gleiche Anzahl an transportierten Fahrgästen mehr Fahrzeuge und damit mehr Fahrpersonal benötigt wird. Weiterhin wäre das grundsätzliche Ziel der Stadt Mainz, die Verkehrswende nachdrücklich voranzutreiben, beeinträchtigt. Es wäre dann sehr fraglich, ob z.B. die Zielvorgaben, die der Stadtrat im Masterplan 100% Klimaschutz beschlossen hat, erreicht werden können. Hier ist festgelegt, dass der Anteil der Straßenbahn am ÖPNV bis 2030 50%, bis 2035 dann sogar 60% aufweisen soll.

3. Ausgaben / Finanzierung

Die Kosten der Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der MVG als Vorhabenträger getragen. Im Gegensatz zum Bau der Mainzelbahn sind jetzt bei einer Realisierung auch Planungskosten, gedeckelt auf 10 % der Baukosten, durch den Bund zu 75 % förderfähig. Insofern sind von der Förderseite die Rahmenbedingungen heute besser als vor einigen Jahren. Für die Realisierung des Straßenbahnausbaus muss neben den planungs- und baurechtlichen Fragen dann vor einem Baubeginn auch die Finanzierung der Eigenanteile geklärt werden.

Ergänzt sei, dass Maßnahmen über den Umfang der Planfeststellung hinaus, die beispielsweise einer städtebaulichen Aufwertung, der Förderung des Fuß- und Radverkehrs und weiterer städtischer Anliegen dienen, mitbetrachtet werden können. Die Verwaltung ist gerne bereit, diesbezügliche Fördermöglichkeiten zu ermitteln und in Betracht zu ziehen.

4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Förderung des Umweltverbunds durch Umplanung bestehender Verkehrsflächen einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

Der in der Beschlussvorlage dargestellte Neubau einer Straßenbahntrasse zum Heiligkreuz-Viertel sowie nach Weisenau und Hechtsheim/Frankenhöhe steigert die Attraktivität des ÖPNV-Angebots in Mainz erheblich. Durch diese Maßnahmen wird die Nutzungsmotivation des Umweltverbunds gesteigert und damit die nachhaltige Mobilität gefördert.

Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Finanzierung



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0680/2026
Amt/Aktenzeichen 60/15 00 25 Verf. § 10	Datum 17.04.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 28.04.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Kulturausschuss	Anhörung	28.05.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	02.06.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Anhörung	03.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Anhörung	17.06.2026	Ö

<p>Betreff: Aktualisierung der nachrichtlichen Denkmalliste hier: Anhörung der Gemeinde nach § 10 Abs. 1 Satz 5 Halbsatz 3 Denkmalschutzgesetz (DSchG)</p>
<p>Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen</p> <p>Mainz, 23.04.2026</p> <p>gez. Ludwig Holle Beigeordneter</p>
<p>Mainz, 29.04.2026</p> <p>gez.</p> <p>Nino Haase Oberbürgermeister</p>

Beschlussvorschlag:

Bedenken und Anregungen werden nicht vorgebracht.

Sachverhalt

Nach § 10 Abs. 1 DSchG werden geschützte Kulturdenkmäler (§8 Abs. 1 DSchG) in die Denkmalliste eingetragen: „Die Denkmalliste ist ein nachrichtlich geführtes Verzeichnis, mit dem Rechtswirkungen nicht verbunden sind. Sie wird von der Denkmalfachbehörde erstellt und fortgeführt. Eintragung und Löschung erfolgen von Amts wegen. Sie können auch vom Eigentümer, von der Gemeinde, in deren Gebiet das Kulturdenkmal gelegen ist, sowie vom Landesbeirat für Denkmalpflege angeregt werden. Eintragungen und Löschungen erfolgen im Benehmen mit der unteren Denkmalschutzbehörde; diese hat zuvor die Gemeinde, in deren Gebiet das Kulturdenkmal gelegen ist, zu hören.“

Gemäß § 10 Abs. 2 DSchG führt die untere Denkmalschutzbehörde einen Auszug der Denkmalliste für ihr Gebiet. Sie unterrichtet die Eigentümer: innen von der Eintragung sowie ggfls. von der Löschung eines Kulturdenkmals.

Das aktuelle nachrichtliche Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Stadt Mainz ist auf der Homepage der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege (www.gdke-rlp.de) einsehbar.

Da es sich bei der Denkmalliste nur um ein nachrichtliches Verzeichnis handelt, können Korrekturen im Rahmen der ständigen Aktualisierung eingearbeitet werden. Bei der Eintragung bzw. Löschung handelt es sich nicht um einen Verwaltungsakt; es sind für die Eigentümer somit keine Fristen bezüglich einer Beanstandung der Eintragung einzuhalten. Die Eintragung wird erst bei geplanten Umbau- oder Änderungsabsichten an einem Kulturdenkmal rechtlich relevant.

Da die Denkmalliste einer ständigen Aktualisierung unterzogen wird, können Anregungen und Hinweise auch später noch Berücksichtigung finden.

Mit dieser Vorlage erfolgt die Anhörung der städtischen Gremien nach § 10 Abs. 1 DSchG.

Folgende Veränderungen sollen im nachrichtlichen Denkmalverzeichnis vorgenommen werden:

Erweiterung Schutzzumfang

Ernst-Ludwig-Straße 3, Diether-von-Isenburg-Straße 1, Ernst-Ludwig-Platz 1

Justizgebäude, 1904-1910, Arch. Paul Bonatz mit Karl Bonatz, zwischen klassizierender Reformarchitektur und Traditionalismus; nach Kriegsschäden teils vereinfachter Wiederaufbau bis 1956; Bauplastik von Heinrich Jobst, Darmstadt; durch Landessozialgericht 1953/54 zum Geviert mit Innenhöfen ergänzt, im zeittypischen Treppenhaus Ätzglasfenster (Robert Seyfried, Mainz); jenseits der Diether-von-Isenburg-Straße das Arresthaus mit Vor- und Innenhof durch Brücke verbunden (bauliche Gesamtanlage)

„Der ausgreifende Komplex des Justizgebäudes Ernst-Ludwig-Straße 3/Diether-von-Isenburg-Straße 1/Ernst-Ludwig-Platz 1 bildet samt den zugehörigen Freiflächen (Flurstück 63, 64, 66) eine bauliche Gesamtanlage nach § 5 Abs. 1.1 DSchG und gleichermaßen einen konstituierenden Bestandteil der Denkmalzone „Albinstraße“ nach § 5 Abs. 1.2 und 1.3 DSchG.

Zu Beginn des 20. Jh. wurde nach Abbruch der Schlosskaserne die städtebauliche Neuordnung des Schlossumfeldes zwischen der Straße Große Bleiche, Kaiser-Friedrich-Straße und Kaiserstraße angestrebt. Als erste Maßnahme wurden 1904-1910 die Pläne von Paul Bonatz unter Mitwirkung von Karl Bonatz, München, zwischen klassizierender Reformarchitektur und Traditionalismus, für ein monumentales Justizgebäude samt Arresthaus umgesetzt. Offenkundig erscheint der Bezug auf die Schlossbautradition des 18. Jhs. Landgericht, Amtsgericht sowie Staatsanwaltschaft wurden dort untergebracht.

Das unmittelbar südöstlich anschließende Baufeld war für den Neubau des Rathauses vorgesehen, der jedoch wegen des Ausbruchs des Ersten Weltkrieges nicht zur Ausführung gelangte. Das Justizgebäude erlitt im Zweiten Weltkrieg schwere Schäden (1942/45) und wurde ab den ausgehenden 1940er Jahren bis

1956, vereinfacht insbesondere hinsichtlich Dachlandschaft und Fassadenrelief, sukzessive wiederaufgebaut. (...) Der ursprünglich für das Rathaus vorgehaltene Bauplatz wurde 1954/55 zum Teil für den Bau des damals neu gegründeten Landessozialgerichts nach Plänen des Staatsbauamtes Mainz genutzt: Durch diese Ergänzung entstand ein geschlossenes Geviert funktional aufeinander bezogener Komponenten; der Ernst-Ludwig-Platz erhielt - noch vor der umfassenden Überplanung des erweiterten Schlossareals durch Egon Hartmann, damals Hochbauamt der Stadt - eine ausgeprägte nordwestliche Platzwand.

(...) Schwere wie strenge Sandsteingliederungen samt Kolossalpilastern und gesprengten Giebeln bestimmten das Bild der Fassadenabwicklung. Gute Reliefs des Darmstädter Bildhauer Heinrich Jobst, die Bezug nehmen auf die Zweckbestimmung des Bauwerks, akzentuieren die aufwändigen Portale. Die Ausgestaltung des vierflügeligen Arresthauses entspricht in ihrem Charakter jener der Gerichtsgebäude.

Das Landessozialgericht ist ein viergeschossiger verputzter Winkelbau mit gleichmäßiger Durchfensterung samt schlichten Sandsteingewänden und Sandsteinsockel, der sich damit in seiner traditionalistischen Grundhaltung dem Wiederaufbau des Südwestflügels von 1904/10 („Schwurgerichtsflügel“) anpasst, so dass beide als einheitlicher Baukörper wahrgenommen werden. (...) Das Foyer des Landessozialgerichtes wird entscheidend geprägt vom bauzeitlichen Bodenbelag aus Solnhofer Polygonalplatten und solchen aus schwarzem Marmor unregelmäßigen Zuschnitts. Außerdem hat sich dort eine originale Wanduhr erhalten. Im Kontrast zum konservativen Äußeren überrascht als Höhepunkt des Raumprogramms das intakt überkommene, lichterfüllte Treppenhaus, im Winkel der beiden Flügel angeordnet. Von großzügiger Anlage, gehört es aufgrund seiner qualitätvollen Gestaltung zu den bemerkenswertesten Beispielen seiner Art der 1950er Jahre in Rheinland-Pfalz. Die im Grundriss ovale, elegant geschwungene (...) wirkt als nahezu eigenständige organische Architektur mit einer Intersicht von auffälliger Plastizität. (...) Das Treppenhaus tritt hofseitig gerundet hervor und ist durch ein Sandsteinraster gegliedert, dessen hochrechteckige Felder mit Ätzglasfenstern des Mainzer Innenarchitekten, Malers und Bildhauers Robert Seyfried (1905-1991) ausgesetzt sind. Das Bildprogramm bezieht sich auf die Funktionen der Sozialgerichtsbarkeit mit der Justitia im Zentrum (Frauen mit Kindern etc.). (...) In den beiden Sälen [des Gerichts] sind jeweils originale Details erhalten (Türen, Podium, Vertäfelungen). Die ursprünglichen Raumfolgen sind weitgehend intakt geblieben.

Die Denkmaleigenschaft des Landessozialgerichtsgebäudes in seiner Zugehörigkeit zur baulichen Gesamtanlage des Justizgebäudes resultiert aus dem folgenden Sachverhalt. So stellt es zunächst ein aufschlussreiches Zeugnis für die Modernisierung der Justiz in den frühen Jahren des Landes Rheinland-Pfalz (Einführung einer fortschrittlichen Sozialgerichtsbarkeit) und gleichzeitig für den damaligen Behördenausbau in der neuen Landeshauptstadt dar. Für die Architekturgeschichte der Nachkriegszeit hat v. a. das baukünstlerisch wertvolle Treppenhaus, welches einschließlich der Ausstattung die damals aktuellen Ausdrucksmittel aufgreift, einen hochrangigen Stellenwert. Darüber hinaus ist der überaus gelungenen, weithin das Schlossumfeld mitprägenden städtebaulichen Lösung (Vervollständigung des Gevierts, dabei Vereinheitlichung im Äußeren durch den gemeinsamen traditionsgebundenen Duktus des Wiederaufbaus, raumbildende Qualität bezüglich des Ernst-Ludwig-Platzes) eine herausragende Bedeutung beizumessen.

Insgesamt ist das Justizgebäude somit als Zeugnis des künstlerischen Schaffens, handwerklichen Wirkens und historischen Entwicklungen zu bewerten, an dessen Erhaltung und Pflege aus geschichtlichen, wissenschaftlichen, künstlerischen und städtebaulichen Gründen ein öffentliches Interesse besteht (§ 3 DSchG).“

Die Schutzzweckerweiterung bindet die Justizgebäude, die teilweise schon unter Schutz stehen zu einer baulichen Gesamtanlage zusammen.

Neueintragung

(an) Rheinstraße 19, Beton-Relief (am Hochschulgebäude)

Beton-Relief (Szenen aus der Mainzer Stadtgeschichte), 1967 von Bildhauer Heinz Müller-Olm, Nieder-Olm; am Hochschulgebäude

„Das bemerkenswerte Bildwerk des Nieder-Olmer Bildhauers Heinz Müller-Olm (1907-1993) ist der Erdgeschosswand links des Eingangs des 1966/67 errichteten Hochschulgebäudes (sog. Alu-Bunker) unterhalb des Oberlicht-Fensterbandes vorgeblendet und reicht als Mauerscheibe über die Kante des Baukörpers hinaus. Die langgestreckte Beton-Schauwand zeigt ein individuell geprägtes mehrschichtiges, teils halbplastisches Relief: Die szenischen Darstellungen von drei Episoden aus der Mainzer Stadtgeschichte, ungeachtet der Plastizität graphisch stilisiert und friesartig verkettet, erklärt die sich unter der oberen Kante hinziehende Inschrift: RÖMISCHE BRÜCKE/REICHSTAG UNTER FRIEDRICH BARBAROSSA PFINGSTEN 1184/SCHWEDENBRÜCKE 1630. Auffällig sind die aus geometrischen Formen abgeleiteten Konturen sowie die streng frontale, kompakte Darstellung der Figurengruppen (Legionäre, Ritter bzw. Soldaten). Vgl. Relief am Haus der Jugend, Mitternachtsgasse (1962).

Heinz Müller-Olm zeichnet insbesondere in Stadt und Umland verbreitet für die „Kunst am Bau“ sowie Kunstobjekte im öffentlichen Raum wie Brunnen und Skulpturen, v. a. in den 1960er und 70er Jahren, verantwortlich. Er war seit 1946 Dozent und 1971-1977 Professor am Vorgänger der heutigen Hochschule Mainz (anfangs Staatliche Bau- und Kunstschule, Fachbereich Bildhauerei).

Der für die Bewertung entscheidende besondere historische Zeugniswert des Reliefs und damit die Denkmaleigenschaft begründet sich vornehmlich in der künstlerischen Qualität und damit der hervorgehobenen Bedeutung für die regionale Kunstgeschichte, in der Beispielhaftigkeit für die „Kunst am Bau“ seiner Zeit und im Bezug zur Geschichte der Hochschule Mainz.“

Die Eintragung erfolgt aus geschichtlichen und künstlerischen Gründen.

Löschung

(in) Wilhelmiterstraße 2

Reiches Treppengeländer und zwei geschnitzte Rokokotürblätter des Rokokos, 18. Jh. aus der Mainzer Altstadt

2016 wurden die qualitätvollen Rokokoausstattungsstücke, die 1953 aus Häusern der Mainzer Altstadt für den Neubau Wilhelmiterstraße 2 in der Oberstadt erworben worden waren, in das nachrichtliche Verzeichnis der Kulturdenkmäler der Stadt Mainz eingetragen.

Das geschnitzte Rokokogeländer, ein herausragendes und seltenes Zeugnis der baugebundener Mainzer Schreinerkunst des 18. Jahrhunderts konnte auf Initiative des Eigentümers und Vermittlung der unteren Denkmalschutzbehörde 2021 wieder an seinem ursprünglichen Standort in der Kapuzinerstraße 37 eingebaut werden. Sie ist damit wieder denkmalbegründender Bestandteil des Einzeldenkmals Kapuzinerstraße 37 (siehe unter „Redaktionelle Änderungen“).

Die geschnitzten Türblätter, die von Fritz Arens in einem Schreiben von 1953 einem Bau in der Kapuzinerstraße zugeordnet wurden und das Repräsentationsbedürfnis der Mainzer Bürger im mittleren 18. Jahrhundert dokumentieren, wurden 2024 in Absprache mit dem Eigentümer des Gebäudes Wilhelmiterstraße 2 in die Bauteilesammlung der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege übernommen und museal gesichert. Das villenartige Wohnhaus der 1950er Jahre in der Wilhelmiterstraße 2 wurde 2025 abgerissen.

Die Eintragung in der Denkmalliste ist daher inzwischen aus fachlicher Sicht gegenstandslos geworden und daher zu löschen.

Redaktionelle Änderungen

Kapuzinerstraße 37

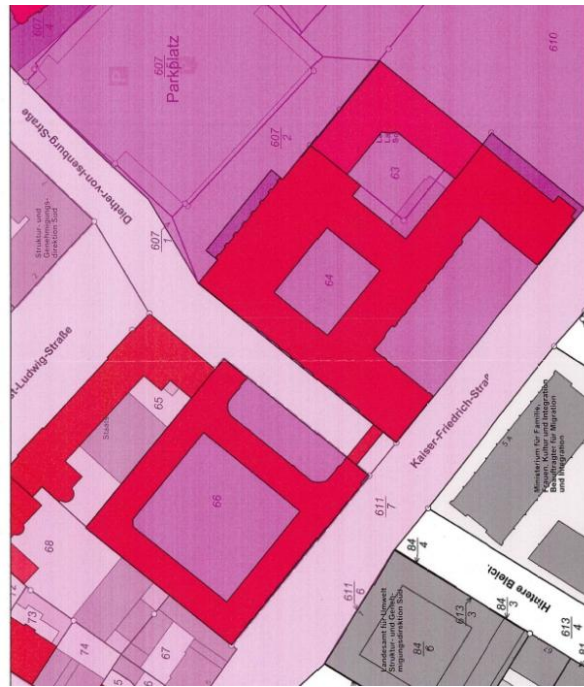
Dreigeschossiger hausteingliederter Putzbau, um 1760; Ausstattung (u. a. reiches Treppengeländer)

Das in den 1950er Jahren aus dem Einzeldenkmal Kapuzinerstraße 37 entfernte und in das Gebäude Wilhelmerstraße 2 eingebaute Rokokogeländer konnte 2021 wieder an seinem ursprünglichen Ort eingebaut werden. Die Eintragung wird daher um den Zusatz „u. a. reiches Treppengeländer“ ergänzt.

Finanzierung

keine

Mainz, Ernst-Ludwig-Straße 3, Diether-von-Isenburg-Straße 1, Ernst-Ludwig-Platz 1, Justizgebäude; Schutzzweckerweiterung



Lageplan, Kartierung Kulturdenkmal, aktuell (links) und Erweiterung (rechts), Geoportal RLP

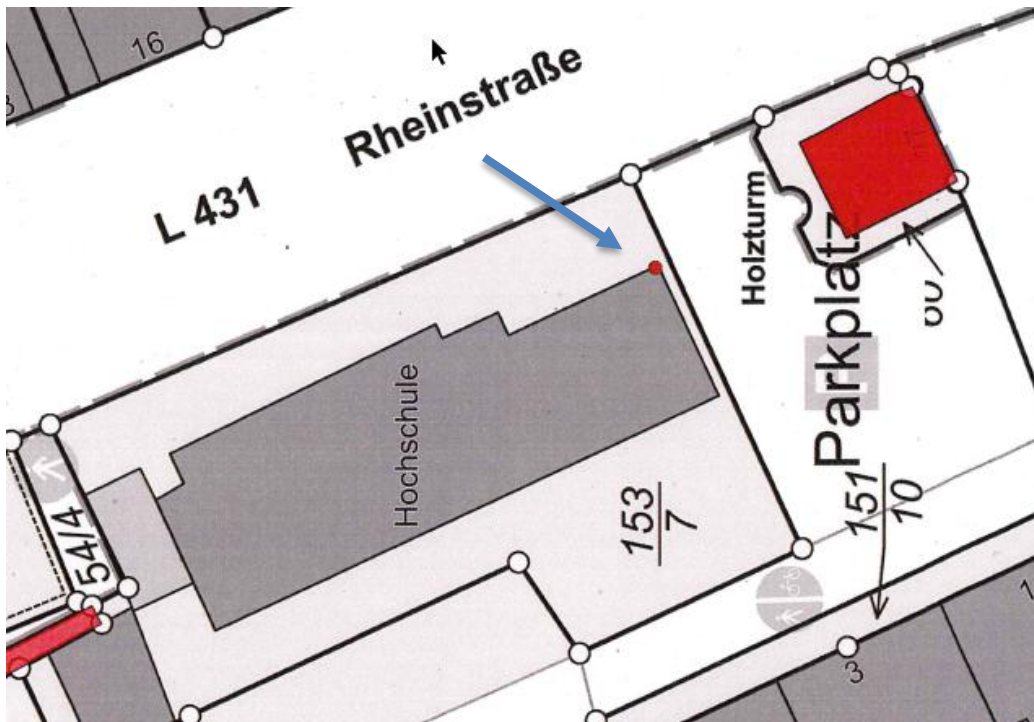


Eingangsseite Landessozialgericht, Foto 2023



Treppenhaus Landessozialgericht, Foto GDKE 1992

Mainz, (an) Rheinstraße 19, Beton-Relief (am Hochschulgebäude), Neueintrag



Lageplan, Kartierung Kulturdenkmal (Pfeil), Geoportal RLP



Schauseite zur Rheinstraße, Foto 2020

Mainz, (in) Wilhelmiterstraße 2; Löschung



Wilhelmiterstraße 2, Treppengeländer und Rokokotüren, Fotos 2019



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0827/2026
Amt/Aktenzeichen 70/70 10 21	Datum 06.05.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 26.05.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Werkausschuss Stadtreinigung Mainz	Vorberatung	27.05.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Anhörung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Anhörung	09.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Anhörung	16.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Anhörung	20.08.2026	Ö
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Vorberatung	01.09.2026	Ö
Haupt- und Personalausschuss	Vorberatung	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff:
15. Satzung zur Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024

Mainz, 18.05.2026

gez. Steinkrüger
Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 26.05.2026

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die vorberatenden Gremien empfehlen, der Stadtrat beschließt, die als Anlage beigefügte 15. Satzung zur Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024, zu beschließen.

Sachverhalt

Änderung des als Anlage zur Straßenreinigungssatzung geführten Straßenverzeichnisses Teil A und Teil B

Den in der 15. Satzungsänderung enthaltenen Änderungen der Straßenreinigungssatzung voranzustellen ist, dass das zugrundeliegende Straßenreinigungskonzept der Stadt Mainz am 16. Mai 2001 vom Stadtrat einstimmig beschlossen und in der Stadtratssitzung am 2. Dezember 2015 mit großer Mehrheit erneut bestätigt wurde.

Durch Änderungsatzungen wird das Straßenreinigungskonzept seitdem kontinuierlich – wie zuletzt mit Satzung vom 20. April 2022 – umgesetzt.

Das Straßenreinigungskonzept sieht insbesondere vor, dass alle dem öffentlichen Verkehr neu gewidmeten Straßen in den Stadtteilen, in denen in der vorangegangenen Zeit die Straßenreinigung auf die Anlieger übertragen war (Drais, Ebersheim, Laubenheim und Marienborn), in Teil B des Straßenverzeichnisses zur Straßenreinigungssatzung aufzunehmen und somit von den Anwohnern zu reinigen sind. In den übrigen Stadtteilen erfolgt eine Aufnahme in Teil A des Straßenverzeichnisses, das heißt, in die städtische Straßenreinigung durch die Stadtreinigung. Bei größeren zusammenhängenden Neubaugebieten gilt -stadtweit- grundsätzlich die Aufnahme in Teil A des Straßenverzeichnisses; somit also auch in den Stadtteilen, in denen in der Vergangenheit die sogenannte Anliegerreinigung praktiziert wurde.

Dieses Verfahren regelt damit eindeutig, dass in den Stadtteilen, in denen bisher die Straßenreinigung auf die Anlieger übertragen wurde, dies grundsätzlich so bleibt; die dort neu hinzukommenden „größeren zusammenhängenden Neubaugebiete“ jedoch in die städtische Straßenreinigung aufzunehmen sind.

Zum anderen sieht das Straßenreinigungskonzept die stadtweite Gleichbehandlung und die Einbeziehung der gewidmeten Verkehrsflächen in den Gewerbegebieten in die städtische Reinigung durch die Stadtreinigung vor.

Im Hinblick auf die gebotene Rechtsklarheit und Rechtssicherheit im Straßenreinigungsrecht der Stadt Mainz ist eine stringente Verfahrensweise von erheblicher Bedeutung.

Der beigefügte Entwurf zur 15. Satzung zur Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024, setzt die gefassten Beschlüsse des Stadtrats um und beinhaltet:

1. die Änderung des Straßenverzeichnisses Teil A
2. die Änderung des Straßenverzeichnisses Teil B

Inhalt des Satzungsentwurfes (unter 1.1) ist folglich die stadtweite Aufnahme der neu gewidmeten Verkehrsflächen in den aktuellen, größeren zusammenhängenden Neubaugebieten und Gewerbegebieten in das als Anlage zur Satzung geführte Straßenverzeichnis Teil A (städtische Reinigung).

Stadtteil	Neubaugebiet	Umfang der Aufnahme
Mainz-Finthen	F 87 Finthen-West „Rötherweg“	zunehmend Komplettaufnahme in Teil A, das Plangebiet ist bereits zum Teil in Teil A aufgenommen
Mainz-Gonsenheim	B 158 Hochschülerweiterung südlich des Europakreisels „Saarstraße, Treppen und Rampen nördlich der Fußgängerbrücke zwischen Isaac-Fulda-Allee und Dr.-Maria-Hopf-Straße sowie der nördliche Bereich unter der Brücke“	Aufnahme in Teil A entsprechend den Satzungsregelungen soweit innerhalb der geschlossenen Ortslage
Mainz-Neustadt	N 84 Neues Stadtquartier Zoll- und Binnenhafen „Clarissa-Kupferberg-Platz“ N 87 Neuer Quartiersplatz „Emausweg“ „Martin-Büsser-Straße“	weitere Teilaufnahme in Teil A, da noch nicht alle Verkehrsflächen gewidmet sind entsprechend der baulichen Entwicklung Aufnahme in Teil A analog den umliegenden Straßen und Streichung im Teil B Aufnahme in Teil A aufgrund Umbenennung der „Pfitznerstraße“
Mainz-Oberstadt	O 65 Neues Wohnen Rodelberg „Am Fort Hechtsheim“	Komplettaufnahme in Teil A

Des Weiteren ist Gegenstand des Satzungsentwurfs (unter 1.2 u. 1.3) die Neuregelung bzw. Präzisierung der Reinigungsverpflichtung in dem als Anlage geführten Straßenverzeichnis Teil A auf Grundlage von punktuellen Widmungen, Einziehung von Widmungen (auch im Bereich der Rheinpromenade) sowie aufgrund von Straßenumbenennungen.

Darüber hinaus regelt der Satzungsentwurf die Erhöhung der Reinigungshäufigkeit in der Fußgängerzone des sanierten Einkaufszentrums „Hindemithstraße“. Die derzeitige einmalige Reinigung pro Woche gemäß Reinigungsklasse (Rkl) 51 entspricht nicht mehr dem typischen Verschmutzungsgrad und dem damit einhergehenden Säuberungsbedürfnis der besagten öffentlichen Verkehrsfläche. Vor dem rechtlichen Hintergrund, dass die Straßenreinigungshäufigkeit vom Satzungsgeber so zu wählen ist, dass es nur in extremen Ausnahmefällen einer Sonderreinigung bedarf sowie im Interesse eines sauberen Stadtbildes, wird eine Reinigung von zweimal in der Woche (Rkl 52) vorgeschlagen. Mithin wäre der vom Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg in seiner Sitzung am 23. Januar 2025 einstimmig beschlossene Antrag 0112/2025 umgesetzt.

Stadtteil	Straße bzw. Straßenbereich	Art der Präzisierung
Mainz-Altstadt	<p>„Am Winterhafen, von Dagobertstraße bis Victor-Hugo-Ufer“ Reinigungsklasse (Rkl) 11 (Reinigungshäufigkeit = 1 x pro Woche)</p> <p>„Am Winterhafen, von Dagobertstraße bis Stresemann-Ufer“ Rkl 14 (Reinigungshäufigkeit = 4 x pro Woche)</p> <p>„Birnbaumsgasse“</p> <p>„Stresemann-Ufer, nur von Am Winterhafen entlang Malakoff-Terrasse bis Ende Treppenanlage, oberer Bereich“</p>	<p>Präzisierung aufgrund der tatsächlichen Reinigungshäufigkeit und des Straßenverlaufs</p> <p>Streichung aus Teil A aufgrund Widmungseinziehung</p> <p>Neuregelung aufgrund der derzeitigen Widmungssituation</p>
Mainz-Finthen	<p>„Elisabeth-Schwarzhaupt-Straße, jedoch ohne Fußweg entlang Haus-Nr. 11“ (Rkl 11)</p> <p>„Elisabeth-Schwarzhaupt-Straße, jedoch nur Fußweg entlang Haus-Nr. 11“ (Rkl 61)</p>	Neuregelung aufgrund weiterer Widmungen, nunmehr komplett im Teil A
Mainz-Lerchenberg	„Hindemithstraße, jedoch nur Innenbereich des Einkaufszentrums einschließlich der Zugänge“	Erhöhung der Reinigungshäufigkeit entsprechend dem Verschmutzungsgrad von Rkl 51 auf Rkl 52

Mainz-Gonsenheim	„Isaac-Fulda-Allee, Verbindungsweg zwischen Haus-Nr. 1 und 3 und südliche Seite des Verbindungsweges entlang Rückseite Haus-Nr. 1 zur Koblenzer Straße sowie Verbindungsweg von Wendehammer bei Haus-Nr. 24 bis Koblenzer Straße und Stichweg entlang Haus-Nr. 6 und 8 bis Treppenanlage zur Fußgängerbrücke“	Neuregelung aufgrund weiterer Widmungen, nunmehr größtenteils im Teil A
Mainz-Hartenberg/ Münchfeld	„Binger Schlag, Bahnhofsvorfahrt West, einschließlich Ausfahrt sowie Treppenanlage und Verbindungsweg von Wallstraße und Verbindungsweg von Binger Straße jeweils bis Bahnhofszugang“	Neuregelung aufgrund weiterer Widmungen, nunmehr komplett im Teil A
Mainz-Neustadt	<p>„Adenauer-Ufer, nur Zufahrt zur Südmole Zollhafen (zwischen Am Zollhafen und Taunusstraße)“</p> <p>„Eduard-Kreyßig-Ufer, von östlicher Seite/Rückseite Taunusstraße 66 bis Hafeneinfahrt“</p> <p>„Inge-Reitz-Straße, von Rheinallee bis einschließlich Haus-Nr. 7, jedoch ohne westlichen Gehweg“</p> <p>„Pfitznerstraße“</p> <p>„Taunusstraße, unter/hinter Haus-Nr. 55, hinter dem alten Weinlager von Rückseite Haus-Nr. 57 - 79 (einschließlich der Ecke in Höhe Haus-Nr. 81), Stichwege seitlich Haus-Nr. 59 bzw. 61, Platz vor Treppenanlage Hafenbecken, Weg vor Haus-Nr. 66, Platz über der Tiefgarage Weinlager von in Höhe Haus-Nr. 59 - 65 und entlang Haus-Nr. 65 - 77“</p>	<p>Neuregelung aufgrund der derzeitigen Widmungssituation</p> <p>Neuregelung aufgrund Widmung, nunmehr komplett im Teil A</p> <p>Neuregelung aufgrund weiterer Widmung, noch nicht alle Verkehrsflächen gewidmet</p> <p>Streichung aus Teil A aufgrund Umbenennung in „Martin-Büsser-Straße“, diese aufgenommen im Teil A</p> <p>Neuregelung aufgrund Widmung, nunmehr komplett im Teil A</p>

Änderungen im Teil B des Straßenverzeichnisses (Anliegerreinigung):

Stadtteil	Straße bzw. Straßenbereich	Art der Änderung
Mainz-Finthen	„Agnes-Miegel-Straße“ „Betty-Winterfeld-Straße“	Streichung aus Teil B aufgrund Umbenennung in „Betty-Winterfeld-Straße“ Aufnahme in Teil B aufgrund der vorgenannten Umbenennung
Mainz-Neustadt	„Emausweg“	Streichung aus Teil B wegen Übernahme in Teil A entsprechend der baulichen Entwicklung (N 87 Neuer Quartiersplatz)

Lösung

Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024, entsprechend dem vorgelegten Entwurf der 15. Änderungssatzung.

Der Satzungsentwurf ist mit dem Standes-, Rechts- und Ordnungsamt abgestimmt.

Alternativen

Keine

Finanzierung

Die durch die 15. Änderung der Straßenreinigungssatzung erhöhten Aufwendungen bei der städtischen Reinigung durch die Stadtreinigung - Eigenbetrieb der Landeshauptstadt Mainz sind durch entsprechende Gebühreneinnahmen zu decken.

Anlage: Entwurf der 15. Änderungssatzung

ENTWURF

**15. Satzung zur Änderung der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen
in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren
(Straßenreinigungssatzung)
vom 1. Januar 1996,
zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024,
vom September 2026**

Der Stadtrat hat aufgrund

der §§ 24 und 26 der Gemeindeordnung von Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31. Januar 1994 (GVBl. S. 153), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 20. Dezember 2024 (GVBl. S. 473, 475),

der §§ 17 Abs. 3, 40 und 53 Abs. 1 Ziff. 2 und Abs. 2 des Landesstraßengesetzes (LStrG) für Rheinland-Pfalz vom 1. August 1977 (GVBl. S. 273), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 22. Dezember 2025 (GVBl. S. 763)

und der §§ 1, 2, 3, 7 und 8 des Kommunalabgabengesetzes für Rheinland-Pfalz (KAG) vom 20. Juni 1995 (GVBl. S. 175), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 25. Februar 2025 (GVBl. S. 62)

am 9. September 2026 folgende Änderungssatzung beschlossen:

Artikel I

1. Das

Straßenverzeichnis Teil A,

Anlage gemäß § 3 Abs. 1 und Abs. 3 a) der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024, **wird wie folgt geändert:**

1.1 Die folgenden Straßen werden neu aufgenommen:

Straßenbezeichnung	Stadtteil	Straßen- schlüssel	Rkl
Am Fort Hechtsheim, von in Höhe des Weges zu Am Rodelberg 15 und 19 bis zum Ende des Wendehammers	MzO	79395	11
Am Fort Hechtsheim, an der Ostseite des Wendehammers der Zugang zum Aufzug, die Treppenanlage und die Einmündung sowie Fußweg (im Bereich der Grünanlage) von der Straße Am Fort Hechtsheim zur Geschwister-Scholl-Straße	MzO	79395	61
Clarissa-Kupferberg-Platz, entlang Rückseite Am Zollhafen 3 - 5	MzN	79386	51
Emausweg	MzN	00457	11
Martin-Büsser-Straße	MzN	79411	61
Rötherweg, jedoch ohne Fußweg zur Uhlerbornstraße nördlich von Haus-Nr. 17 bzw. 28	Fi	79266	11
Rötherweg, jedoch nur Fußweg zur Uhlerbornstraße nördlich von Haus-Nr. 17 bzw. 28	Fi	79266	61
Saarstraße, Treppen und Rampen nördlich der Fußgängerbrücke zwischen Isaac-Fulda-Allee und Dr.-Maria-Hopf-Straße sowie der nördliche Bereich unter der Brücke	Go	01200	61

1.2 Bei den nachbenannten Straßen werden im Teil A des Straßenverzeichnisses der Reinigungsumfang und die Reinigungsklasse (Rkl) wie folgt geregelt:

Straßenbezeichnung	Stadtteil	Straßen- schlüssel	Rkl
Adenauer-Ufer, nur Zufahrt zur Südmole Zollhafen (zwischen Am Zollhafen und Taunusstraße)	MzN	00014	11
Am Winterhafen, von Dagobertstraße bis Victor-Hugo-Ufer	MzA	00196	11
Am Winterhafen, von Dagobertstraße bis Stresemann-Ufer	MzA	00196	14

Binger Schlag, Bahnhofsvorfahrt West, einschließlich Ausfahrt sowie Treppenanlage und Verbindungsweg von Wallstraße und Verbindungsweg von Binger Straße jeweils bis Bahnhofszugang	MzH	01464	31
Eduard-Kreyßig-Ufer, von östlicher Seite/Rückseite Taunusstraße 66 bis Hafeneinfahrt	MzN	79387	51
Elisabeth-Schwarzhaupt-Straße, jedoch ohne Fußweg entlang Haus-Nr. 11	Fi	79264	11
Elisabeth-Schwarzhaupt-Straße, jedoch nur Fußweg entlang Haus-Nr. 11	Fi	79264	61
Hindemithstraße, jedoch nur Innenbereich des Einkaufszentrums einschließlich der Zugänge	Le	00663	52
Inge-Reitz-Straße, von Rheinallee bis einschließlich Haus-Nr. 7, jedoch ohne westlichen Gehweg	MzN	79384	41
Isaac-Fulda-Allee, Verbindungsweg zwischen Haus-Nr. 1 und 3 und südliche Seite des Verbindungsweges entlang Rückseite Haus-Nr. 1 zur Koblenzer Straße sowie Verbindungsweg von Wendehammer bei Haus-Nr. 24 bis Koblenzer Straße und Stichweg entlang Haus-Nr. 6 und 8 bis Treppenanlage zur Fußgängerbrücke	Go	00747	61
Stresemann-Ufer, nur von Am Winterhafen entlang Malakoff-Terrasse bis Ende Treppenanlage, oberer Bereich	MzA	01291	14
Taunusstraße, unter/hinter Haus-Nr. 55, hinter dem alten Weinlager von Rückseite Haus-Nr. 57 - 79 (einschließlich der Ecke in Höhe Haus-Nr. 81), Stichwege seitlich Haus-Nr. 59 bzw. 61, Platz vor Treppenanlage Hafenbecken, Weg vor Haus-Nr. 66, Platz über der Tiefgarage Weinlager von in Höhe Haus-Nr. 59 - 65 und entlang Haus-Nr. 65 - 77	MzN	01302	51

1.3 Die folgenden Straßen werden im Teil A des Straßenverzeichnisses gestrichen:

Straßenbezeichnung	Stadtteil	Straßen- schlüssel	Rkl
Birnbaumsgasse	MzA	00335	13
Pfitznerstraße	MzN	05620	61

2. Das

Straßenverzeichnis Teil B,

Anlage gemäß § 3 Abs. 2 und Abs. 3 b) der Satzung über die Reinigung öffentlicher Straßen in der Stadt Mainz und die Erhebung von Straßenreinigungsgebühren (Straßenreinigungssatzung) vom 1. Januar 1996, zuletzt geändert durch Satzung vom 13. Dezember 2024, **wird wie folgt geändert:**

2.1 Die folgenden Straßen werden neu aufgenommen:

Straßenbezeichnung	Stadtteil	Straßen- schlüssel
Betty-Winterfeld-Straße	Fi	79409

2.2 Die folgenden Straßen werden im Teil B des Straßenverzeichnisses gestrichen:

Straßenbezeichnung	Stadtteil	Straßen- schlüssel
Agnes-Miegel-Straße	Fi	05942
Emausweg	MzN	05166

Artikel II

Diese Satzung tritt am 1. Oktober 2026 in Kraft.

Mainz, September 2026
Stadtverwaltung Mainz

Nino Haase
Oberbürgermeister



Antrag: Für eine ordentliche und barrierefreie Ortsverwaltung in der Oberstadt

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird dringend gebeten, kurzfristig Maßnahmen zur Verbesserung der Situation in der Ortsverwaltung der Mainzer Oberstadt zu ergreifen und sich gleichzeitig für eine schnellstmögliche Realisierung einer neuen Ortsverwaltung einzusetzen.

Dabei soll insbesondere geprüft werden:

- wie ein barrierefreier Zugang geschaffen oder verbessert werden kann,
- wie ein angemessener Wartebereich innerhalb der Ortsverwaltung eingerichtet werden kann,
- welche kurzfristigen Übergangslösungen bis zu einem möglichen Neubau umgesetzt werden können,
- welche Zwischenlösungen für eine neue Ortsverwaltung in Betracht kommen, falls eine Umsetzung auf dem Gelände der GFZ-Kaserne nicht zeitnah realisiert werden kann.

Begründung:

Die derzeitige Ortsverwaltung der Mainzer Oberstadt ist räumlich sehr beengt, nicht barrierefrei und verfügt über keinen inneren Wartebereich für Bürgerinnen und Bürger.

Gerade für ältere Menschen, Menschen mit Behinderungen oder gesundheitlichen Einschränkungen stellt dies eine erhebliche Belastung dar. Bürgerinnen und Bürger müssen teilweise unter beengten Bedingungen warten oder haben Schwierigkeiten, die Ortsverwaltung überhaupt angemessen zu nutzen.

Die Mainzer Oberstadt zählt zu den großen Stadtteilen von Mainz und eine funktionierende, zugängliche und bürgerfreundliche Ortsverwaltung ist für viele Menschen von großer Bedeutung.



Zwar wird seit längerer Zeit, es sind wohl ca. 20 Jahre, über eine neue Ortsverwaltung auf dem Gelände der GFZ-Kaserne gesprochen, allerdings ist derzeit nicht sicher, ob und wann dieses Projekt tatsächlich umgesetzt werden kann. Gleichzeitig ist es den Bürgerinnen und Bürgern der Oberstadt nicht zuzumuten, noch viele weitere Jahre auf eine Verbesserung der Situation warten zu müssen.

Die derzeitigen Zustände sollten deshalb nicht als langfristige Übergangslösung akzeptiert werden.

Bereits mit einfachen Maßnahmen wie zusätzlichen Sitzmöglichkeiten, eventuell ein Regen und Wetterschutz in Form einer Bushaltestelle vor der Ortsverwaltung könnten kurzfristig spürbare Verbesserungen erreicht werden.

Darüber hinaus sollte die Verwaltung schnellstmöglich konkrete Schritte für eine neue, moderne und barrierefreie Ortsverwaltung einleiten und hierbei gegebenenfalls auch alternative Standorte prüfen.

Natürlich ist eine Ortsverwaltung auf dem Gebiet der GFZ- Kaserne weiterhin unser Wunsch, aber die derzeitigen Zustände rund um die Ortsverwaltung nicht zumutbar.

Ortsbeiratsfraktion

Mainz-Oberstadt

Gez. David Wilk (SPD)



Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Oberstadt
c/o Simone Bludau

15.05.26

ANTRAG

Betr.: Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der Oberstadt

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird dringend gebeten mit geeigneten Anbietern, z.B. mit den Mainzer Stadtwerken in Kontakt zu treten und eine angemessenere Versorgung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge in der Oberstadt anzustreben.

Des Weiteren wird die Verwaltung gebeten mit den Mainzer Stadtwerken zu besprechen, ob Anwohnende in einem gewissen Umkreis einer Ladestation einen Sondertarif angeboten bekommen können. Es soll bitte auch nach Fördermöglichkeiten für die Errichtung von Ladestationen jeglicher Art für Elektrofahrzeuge gesucht werden.

Begründung:

Die Mainzer Oberstadt zählt zu den großen Stadtteilen von Mainz und die Anzahl der Ladestationen für ca. 30 Elektrofahrzeuge ist bei weitem nicht ausreichend. Die wenigsten Personen haben aus den unterschiedlichsten Gründen einen privaten, eigenen Zugang zu Ladestationen. So wohnen z.B. viele Menschen in Mehrfamilienhäusern ohne Lademöglichkeiten und auch für Eigenheimbesitzende gilt es verschiedene Vorschriften einzuhalten. So dürfen z. B. Ladekabel nicht über den Bürgersteig gelegt werden und auch die Nutzung von Plätzen vor dem Eigenheim ist reguliert.

Viele Menschen sind auf den Gebrauch eines Autos angewiesen und es ist ein sehr wichtiges Fortbewegungsmittel.

Der Einsatz von Elektromobilität ist eine mögliche Antwort auf hohe Preise an den Tankstellen und den dringend angesagten Umwelt- und Klimaschutz.

So kann nun auch, abhängig von Auto, Einkommen und Kinderanzahl, online ein Zuschuß beim Staat beantragt werden für die Anschaffung eines neuen Elektroautos.

Die Möglichkeiten Elektromobilität zu nutzen sind jedoch auch aufgrund fehlender Lademöglichkeiten begrenzt. Die Versorgung mit Lademöglichkeiten sollte deshalb dringend ausgebaut werden.

Das gesamte Gebiet der Mainzer Oberstadt bietet sich dringend an um weitere öffentliche Lademöglichkeiten zu installieren.

Möglich ist auch über die Nutzung von Ladebordsteinen als Alternative von Ladesäulen nachzudenken, wie in Düsseldorf, und diese zu prüfen. Sie sind klein, kompakt und fallen kaum auf. Passende Gebiete um diese zu prüfen gibt es genug in der Oberstadt.

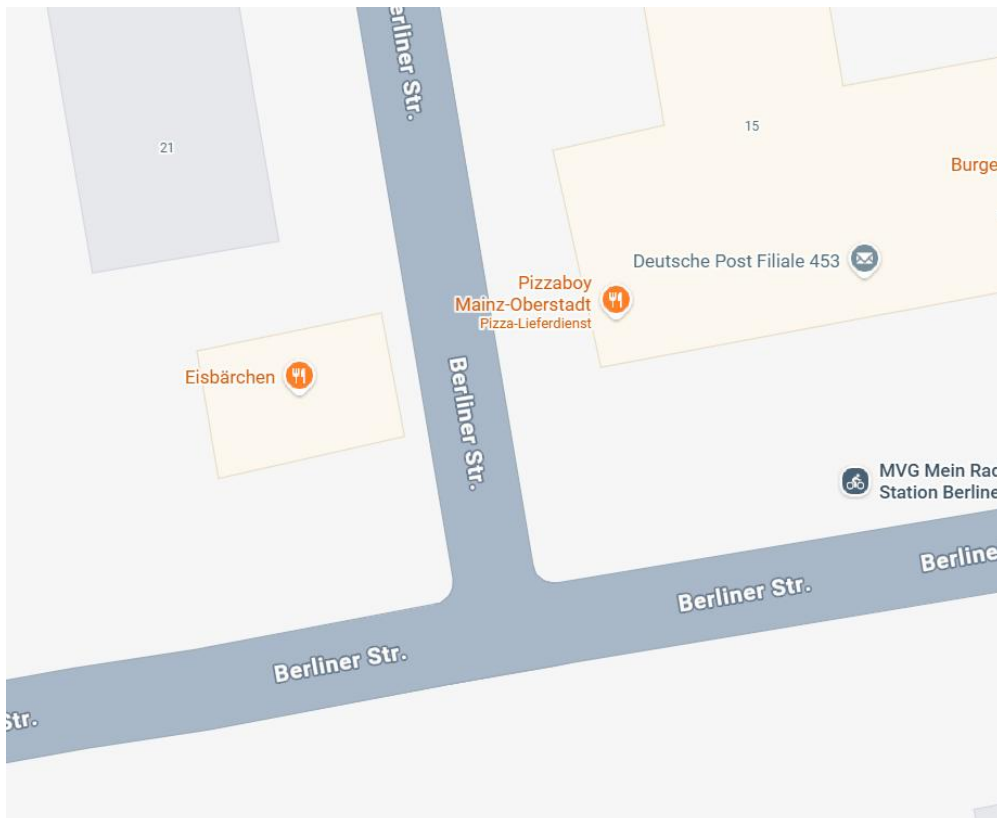
Weitere Begründung mündlich.

gez.
Simone Bludau



Antrag an die Verwaltung: Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen in der Berliner Straße zwischen Eiscafé und Schnellrestaurant

Die Verwaltung wird gebeten, zur Verbesserung der Sicherheit in der Berliner Straße nahe der Abzweigung (s. Abbildung) einen Fußgängerüberweg mit Zebrastreifen einzurichten.



Begründung

Anwohner berichten, dass hier oft Fußgänger die Berliner Straße überqueren und es immer wieder zu gefährlichen Situationen kommt.

Weitere Begründung mündlich.

Mainz, den 23.05.2026

gez. Prof. Dr. Markus Höffer-Mehlmer



im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 25.05.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02.06.2026

Maßnahmen gegen Vermüllung des Volksparks

Der Ortsbeirat Mainz-Oberstadt möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwiefern während der Dauer der Grillsaison im Volkspark

1. Kapazitäten des Zentralen Vollzugs- und Ermittlungsdiensts aufgestockt und die Ausstattung verbessert werden kann, um Kontrollen effektiv zu verstärken
2. Parkplatzkontrollen durch die Verkehrsüberwachung verstärkt werden können
3. Bußgelder für Vermüllung von Grillplätzen erhöht und hierzu beispielsweise die Grünanlagensatzung angepasst werden kann
4. bei Zuwiderhandlung verstärkt Sanktionen etwa in Form von Platzverweisen und Ordnungswidrigkeitsanzeigen verhängt werden können
5. zusätzliche Großbehälter zur Müllentsorgung zu den 15 bereits geplanten aufgestellt werden können, sofern Bedarf besteht sowie
6. die zugewiesenen Grillflächen weiter eingegrenzt werden können.

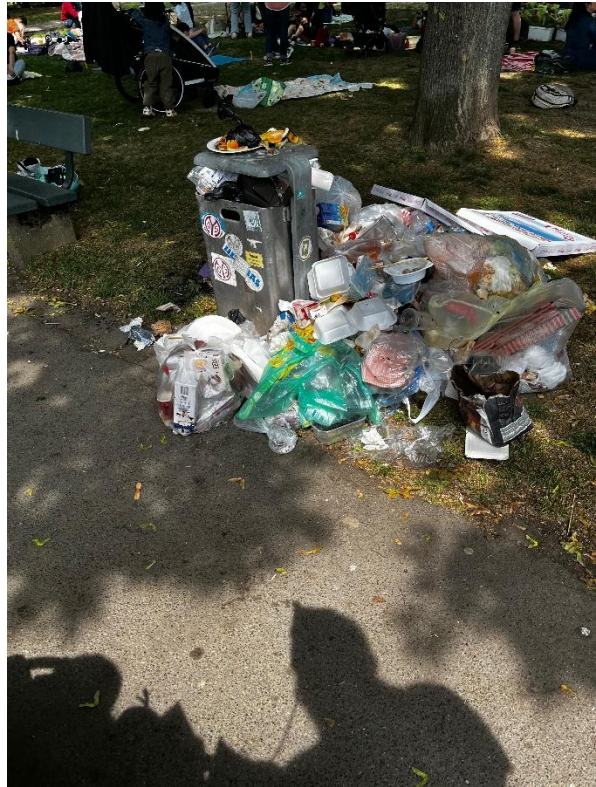
Begründung:

Die Probleme mit herumliegendem Müll und Grillresten im Volkspark sind bereits zu Beginn der diesjährigen Grillsaison gravierend.

Wo Einsicht nicht hilft, muss die Stadt handeln und dem Ordnungsamt jene Ressourcen und Befugnisse zur Hand geben, um effektiv gegen diese nicht tragbare Situation vorzugehen. Der Volkspark gehört allen Mainzern, nicht lediglich einigen Großfamilien.

Mainz muss als lebenswerte Stadt saubere und sichere Naherholungsräume bieten und darf daher Vermüllung, Verschmutzung, Verwahrlosung und offene Missachtung von öffentlichen Regeln nicht länger dulden.

Weitere Begründung erfolgt ggfs. mündlich.



Aufnahmen des Volksparks am 10. Mai 2026

Gez. Benjamin Steiner

Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt

ÖDP Mainz-Oberstadt

Mainz 20.05.2026

Kahlschlag zerreißt Biontech

Herr Ugur Sahin Biontech-Vorstandschef und Frau Vorständin Özlem Türeci verkünden ihren baldigen Rückzug aus dem Biontech Management, Mainz.

Am 05.Mai hatte das Unternehmen verkündet, bis Ende 2027 außer der Zentrale und den Bürostandorten in Berlin und München alle weiteren deutschen Niederlassungen zu schließen.

Das heißt Marburg, Idar-Oberstein, Berlin, Wiesbaden und Curevac Tübingen, vor vier Monaten nach einer unschönen Übernahme und einem Rechtsstreit wegen Patentstreit übernommen, bangen vorrausichtlich 2000 betroffene Mitarbeiter um ihre Arbeitsplätze. Der Mainzer Standort sei nicht betroffen.

Und doch verbreiten sich nach Aussage von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen große Arbeitsplatzverluste auf Grund von fehlender Kommunikation und Informationen d.h. verständliche Ängste deren Zukunftsplanungen und Arbeitsplatzsicherungen betreffend.

Wir fragen an.

1. Wurden Oberbürgermeister Haase bzw. zuständige Dezernate kontaktiert in Bezug einer möglichen Standortschließung?
2. Wird der Standort Mainz weiter, wie geplant, ausgebaut oder nicht?
3. Das Bundeskriminalamt wurde bei den besonderen Bauauflagen in einem langen Prozess für die Baupläne und Sicherheitsbedingungen miteinbezogen.
Bestehen weiterhin die geforderten hohen Baubedarfe von Biontech auf dem gesamten ehemaligen GFZ-Gelände?
Fanden hier schon Gespräche statt? Wenn ja mit welcher Ausrichtung?
4. Wird Biontech geplante Investitionen reduzieren und möglicherweise Verträge nicht erfüllen?
5. Steht die Stadt Mainz in Verkaufsverhandlungen?

Alles weitere mündlich

Gez. Dagmar Wolf Rammensee

Das Jugend - und Begegnungszentrum „Berliner Treff“ in der Mainzer Oberstadt am Rodelberg 2A wurde vor Jahren mit großem Engagement von aktiven Bürgern und Bürgerinnen in Vereinsform gegründet. Der Verein löste sich aus Altersgründen auf. Der neue Betreiber des „Berliner Treffs“ ist der von der Stadt Mainz beauftragte Verein Juvente.

Der damalige Bedarf und die dringende Notwendigkeit offene Räume zu schaffen und den Kindern und Jugendlichen in der Siedlung einen Ort mit pädagogischen Angeboten sowie nötigen Unterstützungen zu ermöglichen zeichnet sich Heute ebenfalls stark aus. In der Berliner Siedlung leben und wohnen bis zu 50 unterschiedliche Nationalitäten.

Die heutigen Probleme in schulischen Bereichen, nötige Sprachförderungen, Unterstützungen in der Berufsfindung/Ausbildungen bzw. in allen schulischen Belangen auch in die Familien hinein getragene Probleme und Auseinandersetzungen benötigen Zeit und professionelle Unterstützungen. Die Nachfrage von Jugendlichen ist hoch.

Wir fragen daher an

1. Die regulären Öffnungszeiten bieten die Zeiten:

Montag	von 16:00 bis 20:30	= offener Treff
Dienstag	geschlossen	
Mittwoch	von 16:00 bis 20:30	= offener Treff
Donnerstag	geschlossen	
Freitag	von 15:30 bis 20.30	≠ offener Treff

1. Genügen bei dem nachweislich hohen Bedarf und der Notwendigkeit den Jugendlichen Raum zu bieten die genannten Öffnungszeiten?
2. Nennen Sie die Gründe der geringen Öffnungszeiten?
3. Wie viele Pädagogen bzw. anderes geschultes Personal arbeiten im Zentrum?
4. Wie lautet ihr Personalschlüssel?
5. Welche pädagogischen Qualifikationen sind Voraussetzung für die Arbeit?
6. Bieten Sie Antiaggressionstraining an?
7. Welche Angebote, den Bedarfen der Jugendlichen angepasst, bieten Sie an?
8. Können Sie eine Zunahme von Gewalt und Aggressionsproblemen erkennen?

Alles weitere mündlich

Dagmar Wolf Rammensee

ÖDP Mainz Ortsbeirat/ Oberstadt Mainz 20.05.2026

Berliner Siedlung

Das beliebteste Wahrzeichen, mit Einfahrt in die Berliner Siedlung Mainz Oberstadt, wird per Nachfrage der große stehende Bär von der Bevölkerung genannt. Der rot leuchtende und mit vielen Kinderhänden bedruckte Bär leidet leider stark unter dem Zeichen der Zeit.

Im Austausch mit den Anwohnern und Anwohnerinnen wurde immer wieder darauf aufmerksam gemacht, die Stadt Mainz, das Ordnungsamt bzw. die Verantwortlichen möchten sich doch bitte mit gegebener Vorsicht diesen zeitnah reinigen bzw. restaurieren.

Wir fragen an

1. Wer ist für die Instandsetzung und den Erhaltung zuständig?
2. In welchen Zeitrahmen kann diese Säuberungsaktion geplant werden im Hinblick auf baldige Reinigung und Instandsetzung?
3. Mit welchen Firmen wurde früher gearbeitet?
4. Welche Erfahrungswerte liegen vor?
5. Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
6. Könnte eine Sammelaktion organisiert werden?

Alles weitere mündlich

Dagmar Wolf Rammensee

ÖDP Mainz/Oberstadt

BERLINER SIEDLUNG

Betreff: Einkaufszone, Blumenkübel, vermüllte Plätze, überquellende Mülleimer

Die Einkaufszone und stark frequentierte Fußgängernutzung, die Promenade der Siedlung wird von vielen Menschen täglich stark frequentiert.

Leider werden trotz Bemühungen der anliegenden Geschäfte die Straßen verschmutzt bzw. der Abfall ist zu viel so dass die zur Verfügung stehenden Eimer den Unrat nicht bewältigen können. Auch zeigt der städtische Reinigungsbetrieb großen Einsatz.

Doch sei der Zustand nach Gesprächen und im Austausch mit den Anliegern und Bewohnern nicht mehr tragbar.

Im Hinblick auf „Werners Backstube“ ist fast täglich zusehen, dass der vorhandene Mülleimer nicht die nötige Kapazität mitbringt und der Müll auch von Krähen - und Rabenvögel verteilt wird.

Wir fragen an:

1. Bestehen Gespräche und Absprachen besonders mit der Geschäftsführung Werners Backstuben im Hinblick auf die Müllentfernung.

Die Angestellten sagen: „Das sei nicht ihre Angelegenheit, der Mülleimer sei öffentlich“. Aber der Müll ist eindeutig dem Konsum von Kaffeeprodukten - Kaffee to go benutzt - Werners Bäckerei Angebote. Welche Lösungsschritte fallen Ihnen ein?

2. Wie oft werden die vorhandenen Mülleimer geleert? Werden diese täglich geleert?

3. Wann werden die notwendigen geforderten Mülleimer mit Deckel, sowie Kipperr Vorrichtungen installiert? (siehe Anträge vergangener Zeiten)

4. Bestehen Gespräche mit den Geschäftsinhabern und Inhaberinnen die Blumenkübel zu gießen und auch zu pflegen?

5. Im Hinblick auf gelebte und schönere Stadt und Mainz lebt auf seinen Plätzen bieten sich in der Berliner Siedlung besonders in dem genannten Bereich, einige Verbesserungsideen an.

Stehen Sie das Grün Amt, das Ordnungsamt, Öffentlichkeit Amt im Dialog bzw. sind kurzfristige, mittelfristige zeitnahe Pläne vorhanden und in Planung zur Verbesserung der Gegebenheiten?

Sind Ansprechpartner – Quartiermanager auch von der Stadteigenen Gesellschaft der Mainzer Wohnbau in Arbeit bzw Personen die sich den Themen gezielt annehmen können?

Alles weitere mündlich

Dagmar Wolf Rammensee

Antwort zur Anfrage Nr. 0609/2026 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Oberstadt** betreffend
Barrierefreiheit im öffentlichen Raum; Straßenbahnhaltestelle am Gautor (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Gibt es hierzu Gespräche der Verwaltung mit der Mainzer Mobilität? Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand und was genau wird geplant?

Die Verwaltung steht derzeit im intensiven Austausch mit der Mainzer Mobilität, da die Straßenbahnhaltestelle "Am Gautor" in den nächsten Jahren barrierefrei umgebaut und für die neuen Straßenbahnfahrzeuge ertüchtigt werden muss. Dabei sind auch digitale Anzeiger vorgesehen, eine ausreichende Bahnsteigbreite und eine sichere barrierefreie Querung. Eine Verlegung in Richtung Gautor wurde bereits geprüft, ist aber leider aus bautechnischen Gründen nicht möglich.

Mainz, 24. April 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

11.04.26

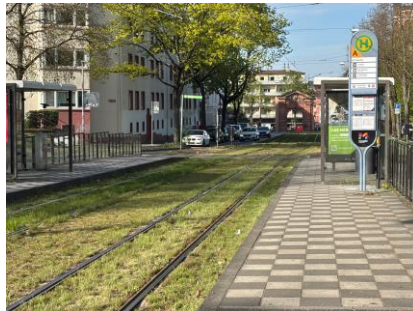
ANFRAGE

Betr.: Barrierefreiheit im öffentl. Raum; Straßenbahnhaltestelle am Gautor

Der öffentliche Raum soll barrierefreier gestaltet werden. Bürgerinnen und Bürger fragen nach Umgestaltungsmöglichkeiten der Straßenbahnhaltestelle „Am Gautor“ im Hinblick auf Barrierefreiheit und auch nach Möglichkeiten, eine barrierefreie Haltestelle mit digitalen Informationen in Richtung Gautor zu verlegen. Durch eine Verlegung in Richtung Gautor wäre sie schneller für Fahrgäste zu erreichen und Wege würden sich verkürzen.

Wir fragen daher:

Gibt es hierzu Gespräche der Verwaltung mit der Mainzer Mobilität? Wenn ja, wie ist der aktuelle Stand und was genau wird geplant?



gez.
Simone Bludau

Antwort zur Anfrage Nr. 0611/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Oberstadt** betreffend **Platzierung einer Warnleuchte für rechtsabbiegende PKWs an der Kreuzung Obere Zahlbacher Straße/An der Philippsschanze (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Ist die Installation eines weiteren Warnlichts für Rechtsabbieger an der besagten Kreuzung geplant oder wird es andere Maßnahmen geben, um die Querung für Fußgänger und Radfahrer sicherer zu gestalten, zum Beispiel eine Entkoppelung der Grünphasen? Falls Maßnahmen geplant sind, welche sind dies und wann ist damit zu rechnen? Falls keine entsprechenden Maßnahmen geplant sind, was sind die Gründe dafür?

Die Verwaltung hat den Verkehrsablauf und die Schaltung der Signalanlage am Knotenpunkt Obere Zahlbacher Straße/An der Philippsschanze überprüft. Aufgrund des hohen Fußgängeraufkommens beim Queren der Straße „An der Philippsschanze“ wird ein zusätzlicher Fußgängerschutzblinker für rechtsabbiegende Fahrzeuge aus der Oberen Zahlbacher Straße angebracht. Die Umsetzung erfolgt im zweiten Quartal 2026.

Mainz, 28. April 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Platzierung einer Warnleuchte für rechtsabbiegende PKW's an der Kreuzung Obere Zahlbacher Straße/ An der Philippsschanze

Mit Freude haben wir die Installation einer Warnleuchte für linksabbiegende PKW's an der Kreuzung Langenbeckstraße/ Obere Zahlbacher Straße zur Kenntnis genommen. Dies wird hoffentlich für mehr Sicherheit für querende Fußgänger und Radfahrende sorgen.

Allerdings gibt es für rechtsabbiegende PKW's, die an derselben Kreuzung von der Oberen Zahlbacher Straße aus in die Philippsschanze einbiegen, bislang kein Warnlicht, auch wenn die Situation für querende Fußgänger/ Radfahrende mindestens ebenso gefährlich ist wie am erstgenannten Übergang (siehe Foto).

Anfrage an die Verwaltung:

Ist die Installation eines weiteren Warnlichts für Rechtsabbieger an der besagten Kreuzung geplant oder wird es andere Maßnahmen geben, um die Querung für Fußgänger und Radfahrende sicherer zu gestalten, zum Beispiel eine Entkoppelung der Grünphasen? Falls Maßnahmen geplant sind, welche sind dies und wann ist damit zu rechnen? Falls keine entsprechenden Maßnahmen geplant sind, was sind die Gründe dafür?

Mainz, den 12.04.2026

gez. Dr. Sara Mehlmer

Anhang: Foto



Antwort zur Anfrage Nr. 1188/2025 der AfD im Ortsbeirat **Mainz-Oberstadt** betreffend
Fußgängerampel Philippschanze (AfD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Ist der Verwaltung die gefährliche Verkehrssituation gerade für Fußgänger an der Philippschanze bekannt?
2. Wie hoch schätzt die Verwaltung hier die Unfallgefahr ein, wenn Fahrzeuge während der Fußgängergrünphase über die Kreuzung fahren?
3. Sind Maßnahmen geplant, um die Unfallgefahr einzudämmen oder gänzlich zu beseitigen (bspw. Schilder, verbesserte Ampelschaltung, veränderte Verkehrsführung etc.)?

Der Verwaltung war die beschriebene Situation im Zusammenhang mit der Baustellenaktivität vor Ort bekannt. Die dargestellten Einschränkungen standen im Zusammenhang mit einer zwischenzeitlich eingerichteten Baustellenverkehrsführung im Bereich der Philippschanze. Diese Baustellensituation besteht mittlerweile nicht mehr. Die Verwaltung beobachtet die Verkehrssituation vor Ort weiterhin regelmäßig und steht hierzu auch im Austausch mit der Polizei. Ziel ist es, mögliche verkehrssicherheitsrelevante Entwicklungen frühzeitig zu erkennen und bei Bedarf geeignete Maßnahmen zu prüfen. Aktuell liegen keine Erkenntnisse vor, die auf eine dauerhafte verkehrssicherheitsgefährdende Situation an dieser Stelle schließen lassen.

Mainz, 27. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 18.08.2025

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2025

Fußgängerampel Philippsschanze

An der Fußgängerampel zwischen der Straßenbahnhaltestelle An der Philippsschanze und der gegenüberliegenden Pizzeria kommt es immer wieder zu brenzligen Situationen, bei welchen Fahrzeuge während der Grünphase für Fußgänger immer noch auf dem Fußgängerstreifen stehen oder diesen sogar noch überfahren.

Grund hierfür ist die geringe Distanz von der Kreuzung Pariser Straße/An der Philippsschanze/An der Goldgrube zur nächsten Kreuzung Fort Elisabeth/Fichteplatz, was zu einem Rückstau der Fahrzeuge bis zum Streifen der Fußgängerampel führt. Hierdurch fahren Autos aus Richtung Goldgrube sowie Pariser Straße Richtung Fichteplatz während ihrer Grünphase auf die Kreuzung sowie die Fußgängerampel direkt dahinter, können jedoch diese aufgrund des Rückstaus nicht rechtzeitig vor den Fußgängern wieder verlassen. Neben dem fehlerhaften Verhalten der Autofahrer begünstigt die Verkehrssituation und Straßenführung diese Gefahr jedoch erheblich.

Ich frage daher die Verwaltung:

1. Ist der Verwaltung die gefährliche Verkehrssituation gerade für Fußgänger an der Philippsschanze bekannt?
2. Wie hoch schätzt die Verwaltung hier die Unfallgefahr ein, wenn Fahrzeuge während der Fußgängergrünphase über die Kreuzung fahren?
3. Sind Maßnahmen geplant, um die Unfallgefahr einzudämmen oder gänzlich zu beseitigen (bspw. Schilder, verbesserte Ampelschaltung, veränderte Verkehrsführung etc.)?



Gez. Benjamin Steiner
Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0641/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 15.04.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	02.06.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0606/2025 GRÜNE, SPD Ortsbeirat Mainz-Oberstadt hier: Verkehrsberuhigung, Entsiegelung und Ausweisung von Anwohner*innen-Parkplätzen auf versiegelten Flächen zusammen gestalten

Mainz, 18. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Oberstadt nimmt den Sachstand zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die in dem Antrag angesprochene Thematik betrifft einen Bereich, in dem in hochverdichteten innerstädtischen Quartieren, wie beispielsweise in der Oberstadt, unterschiedliche Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum unmittelbar aufeinandertreffen. Neben dem ruhenden Verkehr sind insbesondere die Belange des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit sowie zunehmend auch Anforderungen der Klimaanpassung und Stadtökologie zu berücksichtigen.

Unabhängig von der Pflege der Pflanz- bzw. Baumscheiben führt das Parken von Kraftfahrzeugen auf unbefestigten Flächen regelmäßig zu Bodenverdichtungen, die den Bäumen und dem Boden schaden. Diese Verdichtung beeinträchtigt die Sauerstoffversorgung der Wurzeln und erschwert die Aufnahme von Wasser und Nährstoffen. Offene Böden übernehmen insbesondere vor dem Hintergrund zunehmender Starkregenereignisse eine wichtige Funktion für die Wasseraufnahme und tragen damit zur Entlastung der städtischen Infrastruktur bei. Darüber hinaus kommt es durch das Parken immer wieder zu mechanischen Schäden an Bäumen, etwa durch Anfahren, wodurch Krankheitserreger eindringen und langfristige Schädigungen bis hin zum Absterben verursachen können. Unabhängig davon, ob Baumscheiben mit Spontanvegetation oder gezielt bepflanzt sind, leisten sie im innerstädtischen Kontext einen wichtigen Beitrag zur Biodiversität, zur Strukturierung des Straßenraums und zur Aufenthaltsqualität. Sie stellen zudem wertvolle Lebensräume für Insekten und Vögel dar.

Die Verwaltung verfolgt daher einen differenzierten und fachlich begründeten Ansatz zur Bewertung der jeweiligen Situationen vor Ort. Grundlage hierfür sind fachliche Prüfkriterien im Rahmen der ämterübergreifenden Koordinierung, die sicherstellen, dass Entscheidungen einheitlich, nachvollziehbar und rechtssicher getroffen werden.

Zentral ist dabei, dass das Parken auf Gehwegen und angrenzenden Flächen nach den geltenden straßenverkehrsrechtlichen Regelungen grundsätzlich unzulässig ist und nur in eng begrenzten Ausnahmefällen durch entsprechende Anordnung zugelassen werden kann. Voraussetzung hierfür ist, dass sämtliche maßgeblichen Kriterien erfüllt sind.

Im Vordergrund stehen dabei insbesondere die Anforderungen an Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit. So muss eine durchgehend nutzbare Mindestgehwegbreite von 1,50 m gewährleistet sein, ergänzt um notwendige Sicherheits- und Leiträume. Zudem sind Rettungswege freizuhalten, Sichtbeziehungen an Einmündungen und Querungsstellen zu sichern sowie Konflikte mit anderen Verkehrsarten auszuschließen. Diese Anforderungen stellen Mindeststandards dar, die nicht unterschritten werden dürfen.

Darüber hinaus ist zu prüfen, ob der Straßenraum insgesamt funktional bleibt. Hierzu zählen ausreichende Fahrbahnbreiten, die Befahrbarkeit für Rettungs- und Entsorgungsfahrzeuge sowie die Vermeidung von Engstellen und Gefährdungssituationen. Insbesondere in Bereichen mit sensiblen Nutzungen, wie etwa Schulwegen, Haltestellen oder stark frequentierten Fußwegen, ist eine Legalisierung regelmäßig ausgeschlossen.

Soweit zusätzlich angrenzende Grünflächen betroffen sind, sind ergänzend Umweltbelange zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere die Sicherstellung der Versickerungsfähigkeit, der Schutz von Baumstandorten und Wurzelräumen sowie die Vermeidung von Bodenverdichtungen. Auch diese Aspekte können einer Nutzung als Stellfläche entgegenstehen.

Die konkrete Situation vor Ort wurde auf Grundlage dieser fachlichen Prüfkriterien umfassend bewertet. Dabei hat sich gezeigt, dass die maßgeblichen Voraussetzungen im vorliegenden Fall erfüllt sind, sodass die bestehende Regelung den fachlichen und rechtlichen Anforderungen entspricht und den derzeit zulässigen Handlungsspielraum bereits weitgehend ausschöpft.

Die Anwendung dieser fachlichen Prüfkriterien zeigt zugleich, dass in vielen innerstädtischen Straßenräumen, insbesondere in dicht bebauten Quartieren wie der Oberstadt, die erforderlichen Voraussetzungen für eine Legalisierung des Parkens auf Gehwegen oder Grünflächen häufig nicht vorliegen. Dies ist weniger eine Frage der grundsätzlichen Zielrichtung als vielmehr Ausdruck der tatsächlichen räumlichen Gegebenheiten und der einzuhaltenden fachlichen und rechtlichen Anforderungen.

Die Verwaltung führt aktuell eine ökologische Aufwertung am Fichteplatz durch. Es handelt sich dabei um eine rund 500 m² große, zuvor stark verdichtete und beparkte Fläche. Geplant ist die Anlage eines Schattensaums mit zusätzlich heimischen Kleingehölzen als Biotopverbund. Mitte Dezember 2025 wurden in einem ersten Schritt die vormals beparkten Grünflächen am Fichteplatz mittels eines Baggers unter Zuschlag von ungewaschenem Sand aufgelockert und eingesät. In Folge der langjährigen Nutzung der Grünflächen als Parkfläche war eine hohe Bodenverdichtung zu verzeichnen, wodurch die Flächen einen geringen Wert im Sinne der Klimaanpassung aufwiesen. Zur wasserbewussten, klimaökologischen und naturnahen Gestaltung dieser Grünflächen war eine Aufwertung notwendig. In einem zweiten Schritt findet im Mai 2026 ein Workshop mit Anwohner:innen statt zur weiteren Aufwertung der Fläche.

Soweit darüberhinausgehende Veränderungen angestrebt werden, ist regelmäßig eine grundlegende Umplanung des Straßenraums erforderlich. Diese umfasst eine Neuordnung der Flächenaufteilung unter Berücksichtigung aller Nutzungsansprüche und erfordert entsprechende planerische Vorleistungen sowie die Bereitstellung von Haushaltsmitteln. Ziel solcher Maßnahmen ist es, die Anforderungen an Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit und Aufenthaltsqualität ebenso zu erfüllen wie die aktuellen und zukünftigen Zielsetzungen der Stadt Mainz im Bereich Klimaschutz und Klimaanpassung, insbesondere im Sinne des Masterplans 100 % Klimaschutz sowie des Schwammstadtprinzips.

Vor diesem Hintergrund erfolgt die Neuordnung des Parkens im öffentlichen Raum nicht pauschal, sondern abschnittsweise und auf Grundlage der genannten Kriterien. Ziel ist es, eine ausgewogene und rechtssichere Lösung zu finden, die die Sicherheit und Nutzbarkeit für alle Verkehrsteilnehmenden gewährleistet und zugleich den Anforderungen an eine nachhaltige und klimaangepasste Stadtentwicklung entspricht.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich
Amt/Aktenzeichen 61/0400/2026

Drucksache Nr. 0787/2026
TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	02.06.2026	Ö

<p>Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0400/2026 der ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt hier: Sperrfläche Friedrich-Schneider-Straße in Mündung zur Neumannstraße</p>
<p>Mainz, 07.05.2026</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat **Mainz-Oberstadt** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung wird die bestehende Fahrbahnbegrenzungslinie im Bereich der Friedrich-Schneider-Straße / Einmündung Neumannstraße verlängern. Dadurch wird der Straßenverlauf klarer erkennbar und die Verkehrssicherheit in diesem Bereich verbessert.

Von der Anordnung einer Sperrflächenmarkierung wird derzeit abgesehen, da die Verlängerung der Fahrbahnbegrenzungslinie als ausreichend angesehen wird.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich
Amt/Aktenzeichen 61/0314/2026

Drucksache Nr. 0788/2026
TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	02.06.2026	Ö

<p>Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0314/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt hier: Tempo 30 auf der Pariser Straße zwischen Fichteplatz und Landwehrweg</p> <p>Mainz, 07.05.2026</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat **Mainz-Oberstadt** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Für eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h im Abschnitt der Pariser Straße zwischen Fichteplatz und Landwehrweg besteht derzeit keine ausreichende rechtliche Grundlage.

Die Verwaltung wird jedoch prüfen, ob durch eine Anpassung der Lichtsignalsteuerung, insbesondere durch eine Verkürzung der Umlaufzeiten für den Fußgängerverkehr, die Verkehrssituation und insbesondere die Schulwegsicherheit verbessert werden kann.



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am 03.03.2026

Punkt 15.8 Sachstandsbericht zu Antrag 0035/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
hier: MVG meinRad Station mit Lastenrad in der Berliner Siedlung
Vorlage: 0339/2026

Nach Kenntnisnahme des Sachstandsberichts des Dezernates V vom 02.03.2026 begrüßt Frau Bludau, dass eine neue meinRad-Station eingerichtet werden soll und fragt, in welcher Form der Ortsbeirat nun tätig werden müsse, um die seitens der Verwaltung angebotene Gesprächsbegleitung wahrzunehmen.

Nach Abstimmung mit meinRad empfiehlt die Verwaltung, dass der Ortsbeirat konkrete Standortvorschläge für den Bereich der Berliner Siedlung unterbreitet, die im Anschluss einer fachlichen Prüfung unterzogen werden. Diese Vorschläge können vom Ortsbeirat direkt an das fahrRad-Büro gemeldet werden. Anschließend erfolgt ein gegenseitiger Austausch zusammen mit meinRad.

Der Ortsbeirat wird darauf hingewiesen, dass meinRad vor dem Hintergrund einer erhöhten Anzahl von Vandalismusvorfällen im Bereich der Berliner Siedlung derzeit Standorte mit ausgeprägter sozialer Kontrolle priorisiert. Besonders geeignet erscheinen in diesem Zusammenhang Flächen entlang der Berliner Straße. Unabhängig davon werden aber sämtliche durch den Ortsbeirat benannten Standorte berücksichtigt und hinsichtlich ihrer Realisierbarkeit geprüft.

Mainz, 7. ^{Ma}April 2026

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat VIII | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Oberstadt
Herrn Ortsvorsteher Tim Ott

- über 10-Hauptamt -

Beigeordneter
Ludwig Holle
Dezernat für Bauen, Denkmal-
pflege und historisches Erbe

Postfach 3820
55028 Mainz
Zitadelle | Gebäude A

Ansprechperson
Frau Sonntag
Tel 06131/12-3033
Fax 06131/12-3056
doreen.sonntag@stadt.mainz.de

www.mainz.de

Mainz, 30.04 .2026

Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am 25.11.2025

hier: TOP 14: Mitteilungen und Verschiedenes

Aktenzeichen: 0 61 61 00 0

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher Ott,

in der o.g. Sitzung bittet Herr Stufler um Mitteilung, was sich hinter der Baustelle am Drususwall gegenüber Hausnummer 54 verbirgt.

Hierzu kann ich Folgendes mitteilen:

Es handelt sich um das Bauvorhaben „Sanierung der Zitadellenmauer“. Der betreffende Abschnitt wird bis zum Jahresende bearbeitet; bis dahin ist mit Einschränkungen zu rechnen.

Mit freundlichen Grüßen

Ludwig Holle