



## Einladung

**zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt am  
Mittwoch, 10.06.2026, 18:00 Uhr,  
Stadthaus Große Bleiche, Raum 3.064/5, 3. OG, Löwenhofstr. 1 / Große Bleiche 46,  
55116 Mainz**

### Tagesordnung

#### a) öffentlich

1. Berichterstattung Revitalisierung der Großen Bleiche 22-26

### Anträge

2. Begrünung und klimaangepasste Aufwertung des Münsterplatzes (FDP)  
Vorlage: 0876/2026
3. Entsiegelung und klimaangepasste Aufwertung des Ludwig-Lindenschmidt-Forums (FDP)  
Vorlage: 0878/2026
4. Zeitlich begrenzte Freigabe für Radverkehr in den Fußgängerzonen (GRÜNE)  
Vorlage: 0966/2026
5. Dachbegrünung am Spielplatz Hopfengarten (GRÜNE)  
Vorlage: 0967/2026
6. Entsiegelung des Platzes im Bereich Gaustraße / Stefansberg (FDP)  
Vorlage: 0987/2026
7. Einwohnerfragestunde

### Anfragen

8. Sanierung ehemaliges ADAC-Haus am Maria Einsmann-Platz (SPD)  
Vorlage: 0907/2026

9. Gutenberg-Express (GRÜNE)  
Vorlage: 0968/2026
10. Sperrung der Fuststraße (GRÜNE)  
Vorlage: 0972/2026
11. Flachsmarktstraße 7 (GRÜNE)  
Vorlage: 0973/2026
12. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
  - 12.1. Dauerhafte Fundamente für temporäre Polleranlagen bei Großveranstaltungen (CDU)  
Vorlage: 0074/2026
  - 12.2. Ergänzende Antwort zu Begrünte Wartehallen (GRÜNE)  
Vorlage: 0077/2026
  - 12.3. Überarbeitung der Raumaufteilung in der Neutorschule (GRÜNE)  
Vorlage: 0078/2026
  - 12.4. Bodenbelag Grebenstraße (GRÜNE)  
Vorlage: 0095/2026
  - 12.5. Zustand Fischtorplatz (GRÜNE)  
Vorlage: 0100/2026
  - 12.6. Verwaiste Baumstandorte (CDU)  
Vorlage: 0361/2026
  - 12.7. Wirtschaftsgärten im öffentlichen Raum (CDU)  
Vorlage: 0362/2026
  - 12.8. Ergänzende Antwort zu Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss (SPD)  
Vorlage: 0369/2026
  - 12.9. Fahrradständer in der Schöffnerstraße (ÖDP)  
Vorlage: 0372/2026
  - 12.10. Verkehrskontrollen in Fußgängerzonen (GRÜNE)  
Vorlage: 0685/2026
  - 12.11. Erscheinungsbild des ehemaligen City Hotels in der Großen Bleiche (GRÜNE)  
Vorlage: 0720/2026
  - 12.12. Vergabe von Grünflächen für Veranstaltungen und Sondernutzungen (GRÜNE)  
Vorlage: 0722/2026
  - 12.13. Zentrale Veranstaltungskoordination (GRÜNE)  
Vorlage: 0728/2026
13. Sachstandsberichte
14. Beschlussvorlagen
  - 14.1. Aktualisierung der nachrichtlichen Denkmalliste  
Vorlage: 0680/2026

- 14.2. Städtebauliche Erneuerung Rheinufer Innenstadt Nord  
Vorlage: 0822/2026
  - 14.3. 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  
Vorlage: 0827/2026
  - 14.4. Leistungsfähigkeit Binger Straße/ Modalfilter Große Bleiche  
Vorlage: 0829/2026
  - 14.5. Verbesserung der innerstädtischen Radverkehrsführung  
Vorlage: 0830/2026
  - 14.6. Grundstücksangelegenheit;  
Vorlage: 0858/2026
15. Mitteilungen und Verschiedenes
16. Stadtteilmittel

**b) nicht öffentlich**

- 17. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
- 18. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 03.06.2026

gez. Dr. Brian Huck  
Ortsvorsteher

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 14.05.2026



## **Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.26**

### **Münsterplatz Antrag der FDP-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Altstadt**

#### **Begründung und klimaangepasste Aufwertung des Münsterplatzes**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie der Münsterplatz durch geeignete Begrünungsmaßnahmen klimaangepasst und attraktiver gestaltet werden kann, um insbesondere die sommerliche Hitzeentwicklung zu reduzieren und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen geprüft werden:

- die Pflanzung klimaresistenter und schattenspendender Stadtbäume,
- zusätzliche mobile oder feste Pflanzkübel mit Stauden und Sträuchern,
- Fassaden- und Vertikalbegrünung im Umfeld des Platzes,
- schattenspendende Elemente wie begrünte Pergolen oder leichte Überdachungen,
- die Verwendung wasserdurchlässiger Materialien bei zukünftigen Umgestaltungen.

Die Maßnahmen sollen mit den bestehenden Nutzungen des Platzes sowie den verkehrlichen Anforderungen abgestimmt werden. Zudem sollen Fördermöglichkeiten auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene geprüft werden.

Die Verwaltung wird außerdem gebeten, den Ortsbeirat über mögliche Umsetzungsschritte sowie realistische Zeit- und Kostenrahmen zu informieren.

#### **Begründung:**

Der Klimawandel stellt auch die Innenstadt von Mainz zunehmend vor Herausforderungen. Besonders stark versiegelte Plätze heizen sich in den Sommermonaten erheblich auf und beeinträchtigen die Aufenthaltsqualität für Bürgerinnen und Bürger.

Im Rahmen der Debatte um die Begrünung des Gutenbergplatz wurde deutlich, dass insbesondere der Münsterplatz großes Potenzial für wirksame und zugleich praktikable Begrünungsmaßnahmen bietet. Im Gegensatz zum Gutenbergplatz ist der Münsterplatz weniger stark durch Großveranstaltungen, Tribünenaufbauten oder komplexe Straßenbahnplanungen geprägt und eignet sich daher besser für dauerhafte klimaangepasste Aufwertungen.

Gerade zusätzliche Bäume, Fassadenbegrünung und schattenspendende Elemente können dort einen spürbaren Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas leisten und gleichzeitig die Aufenthaltsqualität im innerstädtischen Bereich nachhaltig erhöhen.

Die FDP setzt sich dabei für pragmatische, wirtschaftlich sinnvolle und städtebaulich verträgliche Lösungen ein, die Klimaanpassung und attraktive Stadträume sinnvoll miteinander verbinden.



Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 14.05.2026



## **Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.26**

### **Entsiegelung und klimaangepasste Aufwertung des Ludwig-Lindenschmidt-Forums**

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie das Ludwig-Lindenschmidt-Forum durch Entsiegelungs- und Begrünungsmaßnahmen klimaangepasst aufgewertet werden kann.

Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen geprüft werden:

- die teilweise Entsiegelung der derzeit vollständig mit Platten befestigten Flächen,
- die Pflanzung klimaresistenter und schattenspendender Bäume,
- die Schaffung zusätzlicher Grünflächen und Aufenthaltsbereiche,
- der Einsatz wasserdurchlässiger Beläge bei zukünftigen Umgestaltungen,
- die Integration mobiler oder fester Pflanzkübel sowie weiterer schattenspendender Elemente.

Die Verwaltung wird zudem gebeten zu prüfen, welche Fördermöglichkeiten auf Landes-, Bundes- und EU-Ebene für Maßnahmen der Klimaanpassung und Entsiegelung genutzt werden können.

Dem Ortsbeirat soll anschließend ein Konzept mit möglichen Maßnahmen, Kostenrahmen und Umsetzungsschritten vorgestellt werden.

Begründung:

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 6. Mai 2026 festgestellt, dass es neben dem Gutenbergplatz und dem Münsterplatz auch ein Bedarf besteht, das Lindenschmidt Forum zu begrünen

Das Ludwig-Lindenschmidt-Forum zählt zu den am stärksten aufgeheizten innerstädtischen Bereichen in Mainz. Beide Platzbereiche sind nahezu vollständig versiegelt und heizen sich insbesondere in den Sommermonaten massiv auf.

Die fehlenden Grünflächen und schattenspendenden Elemente führen nicht nur zu einer erheblichen Einschränkung der Aufenthaltsqualität, sondern verstärken auch die negativen Auswirkungen von Hitzeperioden auf Anwohnerinnen und Anwohner sowie Besucherinnen und Besucher.

Eine gezielte Entsiegelung kann dazu beitragen, die Oberflächentemperaturen zu senken, Regenwasser besser versickern zu lassen und das Mikroklima nachhaltig zu verbessern. Gleichzeitig bietet eine klimaangepasste Aufwertung die Chance, das Ludwig-Lindenschmidt-Forum städtebaulich attraktiver und lebenswerter zu gestalten.





**Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026**

## **Zeitlich begrenzte Freigabe für Radverkehr in den Fußgängerzonen**

In einem Großteil der Mainzer Fußgängerzonen (z.B. rund um die Augustinerstraße, rund um die Römerpassage inkl. Stadthausstraße, Lotharstraße, Seppelt-Glückert-Passage und rund um den Brand) ist die Nutzung von Fahrrädern grundsätzlich untersagt. Gleichzeitig besteht eine Ausnahme für den Lieferverkehr, der die Fußgängerzonen unter der Woche in der Zeit von 6:00 Uhr bis 11:00 Uhr sowie zwischen 18:30 Uhr und 19:30 Uhr befahren darf. An Samstagen ist der Lieferverkehr nur von 6:00 Uhr bis 9:00 Uhr freigegeben. Warum einerseits Schwerlastverkehr die Fußgängerbereiche zu den Tagesrandzeiten befahren darf aber Radverkehr grundsätzlich ausgeschlossen ist, ist nicht nachvollziehbar.

In den Morgen- und Abendstunden sowie in der Nacht und am Sonntag ist die Fußgängerfrequenz in vielen Bereichen deutlich geringer, womit eine Nutzung auch durch Radfahrende (mit Schrittgeschwindigkeit und unter Einhaltung des generellen Rücksichtsgebots) möglich ist, ohne die Sicherheit der Fußgänger:innen zu beeinträchtigen. Eine Freigabe ab dem frühen Abend bis zum Vormittag würde die Erreichbarkeit innerhalb der Altstadt verbessern und Umwege, sowie unnötige Rechtsverstöße und unnötige Kontrollen, reduzieren. Tagsüber bei regem Fußverkehr (insbesondere am Samstag) ist die Sperrung für Rad- und Lieferverkehr hingegen in vielen Bereichen angemessen und sollte auch entsprechend kontrolliert werden.

**Daher fordern wir die Verwaltung auf,**

eine zeitlich begrenzte Ausnahmegenehmigung zur Befahrung aller innerstädtischen Fußgängerzonen für Radfahrer:innen zu prüfen. Diese soll ab den Abendstunden bis zum Vormittag und am Sonntag ganztags gelten, z.B. in Anlehnung an die gängigen Ladenöffnungszeiten, mindestens aber bis zu den Zeiten, die auch für den Lieferverkehr freigegeben sind. Die Ausnahmeregelung sollte dabei möglichst einheitlich ausgestaltet werden, wobei abweichende Ausnahmen für besonders kritische Bereiche wie z.B. der Marktbereich vorgesehen werden können.

Benjamin Hofner  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
im Ortsbeirat  
Mainz -Altstadt

Ö 5

**Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026**

## **Dachbegrünung am Spielplatz Hopfengarten**

Das Häuschen auf dem Spielplatz Hopfengarten wurde kürzlich saniert. Leider wurde dabei dem Flachdach des Häuschens keine weitergehende Beachtung geschenkt. Es ist lediglich mit weißen Planen abgedichtet. Gerade in der stark verdichteten Innenstadt ist es allerdings wünschenswert, wenn die Stadt, die ihr zur Verfügung stehenden Flächen auch zur Begrünung nutzt. Dies kommt hier sowohl den Anwohner:innen als auch den Besucher:innen des Spielplatzes zugute und kann durch eine geeignete Bepflanzung auch zur Biodiversität beitragen und als Wasserspeicher dienen.

Laut Begrünungs- und Gestaltungssatzung der Stadt Mainz vom 01.10.2022 ist eine Dachbegrünung bei Flachdächern ab 15m<sup>2</sup> vorzusehen (siehe §6 Gestaltungsvorgaben für Flachdächer). Auch wenn die Satzung hier nicht einschlägig scheint, so wäre es dennoch wünschenswert, wenn die Stadt bei ihren eigenen Liegenschaften (bzw. den Liegenschaften stadtnaher Gesellschaften) auch bei Sanierungen eine Dachbegrünung vorsieht.

**Daher fordern wir die Verwaltung auf,**

das Flachdach auf dem Häuschen am Spielplatz Hopfengarten zeitnah zu begrünen. Außerdem soll geprüft werden, ob eine Solaranlage auf dem Dach zusätzlich zur Dachbegrünung statisch möglich und wirtschaftlich sinnvoll ist.

Benjamin Hofner  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 02.06.2026



## **Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.26**

### **Antrag zur Entsiegelung des Platzes im Bereich Gaustraße / Stefansberg**

In der Sitzung des Ortsbeirates Altstadt am 23.03.2022 wurde beschlossen, den Platz im Bereich Gaustraße/Stefansberg zu entsiegeln und neu zu gestalten.

Die Verwaltung hat die Maßnahme grundsätzlich befürwortet. Bis heute sind jedoch keine beziehungsweise nur sehr geringe sichtbare Fortschritte bei der Umsetzung erfolgt.

Die Verwaltung selbst hat die Bedeutung solcher Maßnahmen hervorgehoben und ausgeführt:

„Die Entsiegelung und Teilentsiegelung öffentlicher Plätze werten die Aufenthaltsqualität der städtischen Freiräume auf. Des Weiteren führen Entsiegelungsmaßnahmen zu einer Verbesserung der Resilienz und Klimaanpassungsfähigkeit der Stadt. Weitere ökologische Aspekte, wie beispielsweise die biologische Vielfalt, bekräftigen die Durchführung dieser Maßnahmen. Aus diesen Gründen wird grundsätzlich eine Entsiegelungsmaßnahme befürwortet.“

Gerade vor dem Hintergrund zunehmender Hitzebelastungen im urbanen Raum, des Bedarfs an klimaangepassten Stadträumen sowie einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität in der Altstadt erscheint eine zeitnahe Umsetzung der bereits beschlossenen Maßnahme weiterhin geboten.

#### **Es wird beantragt:**

Die Verwaltung wird gebeten,

1. über den aktuellen Sachstand zur Umsetzung der beschlossenen Entsiegelung des Platzes im Bereich Gaustraße/Stefansberg zu berichten,
2. die Gründe für die bislang ausbleibende Umsetzung darzulegen und
3. einen konkreten Zeitplan für die Durchführung der Maßnahme vorzulegen.

22.03.22

Stefansberg im Vergleich

25.05.2026





**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**  
*Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Mainz-Altstadt am 10. Juni 2026**

### **Sanierung ehemaliges ADAC-Haus am Maria Einsmann-Platz**

Seit Jahren gibt es immer wieder Meldungen - zuletzt im März 2024 -, dass das ehemalige ADAC-Gebäude in der Großen Langgasse am Maria Einsmann-Platz saniert und nach entsprechender Prüfung auch aufgestockt werden soll. Deshalb wurde auch vielen Mietern dementsprechend gekündigt.

Aktuell gibt es jedoch immer noch keine neuen Informationen wie die weitere Bauplanung nun aussehen wird, ob es wie ursprünglich angekündigt eine Mischnutzung aus Wohnen und Gewerbe geben wird und wann mit konkreten Maßnahmen begonnen wird.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wer ist der Eigentümer des Gebäudes? Ist der ADAC Mittelrhein e.V. der Ansprechpartner für die neue Bauplanung?
2. Gibt es eine Möglichkeit seitens der Stadtverwaltung gegen den nun schon seit 7 Jahren anhaltenden Leerstand mit dem Argument eines in Mainz akuten Wohnraummangels vorzugehen, auch wenn es bekanntlich den Bestandsschutz für Leerstände vor 2022 gibt?

*Ilona Mende-Daum und Björn Witczak*  
*SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*



## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026

### Gutenberg-Express

Der Gutenberg-Express sorgt für eine wünschenswerte touristische Erschließung der Mainzer Sehenswürdigkeiten. Der große Vorteil liegt hierbei darin, dass weiter entfernt liegende Sehenswürdigkeiten wie z.B. die Zitadelle, St. Stephan mit den Chagall Fenstern, die Synagoge und das Kurfürstliche Schloss schnell und einfach erschlossen werden. Allerdings kommt es durch die gewählte Route über den Leichhof und die Grebenstraße zu Nutzungskonflikten (gerade am Wochenende) und Problemen (z.B. Straßenbelag Grebenstraße). Die Orte Rund um den Gutenbergplatz, wie der Dom und der Kirschgarten, sind dabei auch fußläufig gut zu erreichen und müssen nicht zwingend direkt mit dem Gutenberg-Express angefahren werden.

#### Daher fragen wir die Verwaltung:

- 1) Wie lange läuft die Konzession für den Gutenberg-Express noch? Gibt es Überlegungen die Konzession anschließend auslaufen zu lassen oder zu ändern? Falls die Konzession in jüngster Zeit erneuert wurde, warum wurden die bei der Verkehrskommission 2023 geäußerten Bedenken mit dem Ortsbeirat Altstadt nicht thematisiert?
- 2) Kann die Route bei einer Erneuerung der Konzession zukünftig so angepasst werden, dass sie nicht über den hochfrequentierten Leichhof, die ebenfalls sehr hochfrequentierte und noch dazu sehr enge Leichhofstraße und die ebenfalls sehr enge Grebenstraße verläuft? Falls nein, warum nicht (die Erschließung des Kirschgartens und des Doms sind dabei keine zwingenden Gründe für die Route da sie fußläufig leicht erreichbar sind)?
- 3) Kann man bei einer Erneuerung der Konzession auf alternative Antriebsarten (d.h. Elektrofahrzeuge) bestehen? Falls nein, warum nicht und wie passt dies dann zur angestrebten CO<sub>2</sub> Neutralität der Stadt Mainz bis zum Jahr 2035?

Benjamin Hofner  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026**

### **Sperrung der Fuststraße**

Die Fuststraße stellt eine wichtige fußläufige Verbindung über den Bischofsplatz in die Innenstadt dar. Seit Beginn der Bauarbeiten am Kulturhaus Fuststraße/Gutenbergplatz ist die Straße über ihre gesamte Breite für die Baustelleneinrichtung gesperrt.

Mittlerweile ist der Rohbau abgeschlossen, der Kran wurde abgebaut und die meisten Arbeiten finden im Gebäude statt. Nichts destotrotz ist der direkte Weg in die Innenstadt weiterhin nicht passierbar. Für Fußgänger\*innen und Radfahrende bedeutet dies eine erhebliche Einschränkung der Erreichbarkeit und Wegeführung im Quartier.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Bis wann gilt die dem Bauträger erteilte Sondernutzungsgenehmigung für die vollständige Sperrung der Fuststraße?
2. Umfasst die bestehende Genehmigung auch die Bauzeit für den Bauabschnitt auf dem Gelände des ehemaligen Karstadt? Falls ja: Unter welchen Voraussetzungen kann die Genehmigung zwischenzeitlich entzogen werden, wenn der nächste Bauabschnitt nicht im Zeitplan beginnt?
3. Ist die Verwaltung bereits auf den Bauträger zugegangen, um eine zumindest teilweise Öffnung der Fuststraße für den Fuß- und/oder Radverkehr zu ermöglichen? Falls nein: Ist eine entsprechende Initiative geplant?

Katrin Schaadt  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026**

### **Flachsmarktstraße 7**

In der Antwort zur Anfrage 1731/2023 bestätigt die Verwaltung, dass die Immobilie Flachsmarktstraße 7 seit 2017 im „Innenstadt-Monitor“ als Leerstand dokumentiert wird. Weiterhin erwähnt die Verwaltung in dieser Antwort eine nicht-öffentliche Vorlage (1630/2023), die dem Ortsbeirat im gleichen Gremienlauf zur Kenntnis gegeben wurde. Nach der *öffentlichen* Antwort (1731/2023) sei der Erwerb des Objektes für städtische Zwecke (vorrangig als Flüchtlingsunterkunft) geplant.

Zweieinhalb Jahre später kann beobachtet werden, dass das Gebäude eingerüstet ist, aber eine rege Bautätigkeit ist nicht ersichtlich. Dem Ortsbeirat ist in der Zwischenzeit nichts über den weiteren Fortgang des beabsichtigten Erwerbs und Umnutzung berichtet worden. Somit ist keine Erklärung für den Stillstand an der Stelle ersichtlich. Das Objekt trägt im jetzigen Zustand nicht zur Aufwertung oder Belebung des Quartiers bei.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wurde der beabsichtigte Erwerb des Objekts vollzogen? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?
2. Wer verantwortet die derzeitigen Bauarbeiten bzw. den Stillstand an der Baustelle? Wann ist mit einer Fertigstellung des Gebäudes zu rechnen?
3. In welchem Haushaltsjahr und an welcher Haushaltsstelle wurden die Mittel zum Erwerb und Umbau des in der Altstadt liegenden Objekts eingestellt und verausgabt und durch wen wurden diese Mittel angemeldet?
4. Welche Nutzung ist derzeit für das Objekt, nach Fertigstellung des Umbaus (siehe Frage 2), beabsichtigt? Welche Mitberatung des Ortsbeirats ist für eventuelle Umplanungen gegenüber den Vorlagen aus 2023 seitens des Stadtvorstands geplant?

Katrin Schaadt  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN

10.01.2026

Anfrage: Polleranlagen  
Ortsbeirat Mainz Altstadt 21.01.2026

### **Anfrage für den Ortsbeirat**

**Betreff:** Dauerhafte Fundamente für temporäre Polleranlagen bei Großveranstaltungen

Eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem Jahr 2024 (Anfrage Nr. 0323/2024) zur temporären Herstellung von Asphaltflächen für Polleranlagen thematisiert, dass bei Großveranstaltungen – etwa im unteren Bereich der Emmerich-Josef-Straße – regelmäßig provisorische Asphaltflächen hergestellt und nach den Veranstaltungen wieder zurückgebaut werden, was mit wiederkehrenden Kosten, personellem Aufwand und ökologischen Belastungen verbunden ist.

In ihrer Antwort führte die Verwaltung aus, dass der eingesetzte Asphalt aus Gründen der Verkehrssicherung nach den jeweiligen Veranstaltungen wieder zurückgebaut werden müsse, zugleich aber bemüht sei, den Zufahrtsschutz sukzessive dauerhaft zu installieren.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich weiterhin offene Fragen, die bislang nicht konkret beantwortet wurden. Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche konkreten verkehrsrechtlichen oder straßenrechtlichen Vorschriften stehen einer dauerhaften Belassung der für Polleranlagen erforderlichen Fundamentierungen oder Asphaltflächen entgegen?
2. Welche bautechnischen Gründe machen es erforderlich, die jeweils hergestellten Asphaltflächen nach Veranstaltungen zwingend wieder zurückzubauen, anstatt sie dauerhaft als Fundament oder vorbereitete Fläche zu belassen?
3. Welche denkmalpflegerischen Vorgaben oder Einwände bestehen insbesondere in der Altstadt gegen eine dauerhafte Lösung, und wie werden diese fachlich begründet?
4. Wurden alternative dauerhafte Lösungen (z. B. fest installierte Fundamente, modulare Systeme oder gestalterisch integrierte Lösungen) geprüft, und falls ja, mit welchem Ergebnis?
5. Wie bewertet die Verwaltung den wiederholten Auf- und Rückbau der Asphaltflächen im Hinblick auf Kosten, Personalbindung und ökologische Auswirkungen im Vergleich zu einer dauerhaften Lösung?

**CDU-Fraktion**

Antwort zur Anfrage Nr. 0077/2026 Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Altstadt** betreffend **Begrünte Wartehallen (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Nach welchem Zeitplan werden die Bus-Wartehallen der MVG in der Altstadt abgebaut und ersetzt? Bis wann ist zu erwarten, dass die jeweiligen Wartehallen begrünt sind (bitte tabellarisch mit Begründungsdatum aufführen)?*

Es ist vorgesehen, die Wartehallen in Abhängigkeit von ihrem Alter und baulichen Zustand sukzessive über die Laufzeit des aktuellen Außenwerbekonzessionsvertrages auszutauschen. Zunächst werden die sogenannten Wartehallenmodelle aus den 1980er Jahren ersetzt. In einem weiteren Schritt erfolgt der Austausch der Kienzler K9T Modelle aus den 1990er Jahren. In Abhängigkeit vom jeweiligen baulichen Zustand der Wartehallen sowie unter Berücksichtigung entstehender Synergieeffekte kann es zu Anpassungen des vorgesehenen Zeitplans kommen. Derzeit finden hierzu umfassende Abstimmungen statt.

Im Zuge des Austauschs wird – sofern am jeweiligen Standort umsetzbar – ein Wartehallenmodell mit Dachbegrünung vorgesehen. Ein konkreter Zeitplan beziehungsweise einzelne Begründungsdaten können zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht benannt werden.

2. *Nach welchem Zeitplan ist zu erwarten, dass die anderen Bus-Wartehallen in der Altstadt begrünt werden (bitte tabellarisch mit Begründungsdatum aufführen)?*

Die nicht in städtischen Eigentum befindlichen Wartehallen werden nach dem gleichen Prinzip sukzessive durch neue, begrünte Wartehallen ersetzt. Auch hier erfolgt der Austausch in Abhängigkeit von Alter und Zustand der Wartehallen.

3. *Werden die Straßenbahn-Wartehallen in der Altstadt (derzeit nur Münsterplatz und Schillerplatz) begrünt? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?*

Mit einer kurzfristigen Begrünung der Wartehallen an den Haltestellen Münsterplatz und Schillerplatz ist derzeit nicht zu rechnen.

Die Wartehallen der Straßenbahnhaltestelle Münsterplatz wurden im Jahr 2018 im Zuge der umfassenden Neugestaltung der Bahnstraße errichtet und befinden sich in einem guten baulichen Zustand. Ein Austausch ist daher gegenwärtig nicht vorgesehen.

An der Haltestelle Schillerplatz sind aktuell ebenfalls keine kurzfristigen Veränderungen geplant. Voraussichtlich erfolgt im Rahmen des Straßenbahnausbaus (Teilprojekt 2) ein barrierefreier Ausbau der Haltestelle. In diesem Zusammenhang ist die Errichtung einer neuen Wartehalle mit Dachbegrünung vorgesehen.

4. *Sollten im Rahmen des Straßenbahn-Ausbaus bisherige Bus-Wartehallen zu Straßenbahn-Wartehallen werden (z.B. Höfchen, Schusterstraße, Bauhofstr.), und dadurch die Werbemöglichkeiten für den Werbepartner an diesen Standorten wegfallen, werden neue Ersatzstandorte für den Werbepartner koordiniert werden müssen, um die Zahl der Standorte zu erfüllen? Wie ist die Perspektive für eine Begrünung dieser Wartehallen?*

Grundsätzlich ist an allen Haltestellen, die mit einer Wartehalle ausgestattet werden, eine Dachbegrünung vorgesehen.

Im Außenwerbekonzeptionsvertrag ist festgelegt, wie viele Werbeträger errichtet und betrieben werden dürfen. Entfällt im Zuge der Straßenbahnerweiterung ein Werbestandort, beispielsweise durch die Übernahme einer Wartehalle durch die MVG, ist ein adäquater Ersatzstandort bereitzustellen. Der Ersatz kann etwa durch die Errichtung einer Wartehalle mit Werbeträger oder durch die Aufstellung eines City-Light-Posters an einem werbefachlich vergleichbaren Standort erfolgen.

Mainz, 09.03.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. Januar 2026**

### **Begrünte Wartehallen**

Bei der Beantwortung von Anfrage 0779/2023 hat die Verwaltung als Anlage eine detaillierte Liste der Wartehallen an den Haltestellen der Altstadt beigelegt. Zum damaligen Zeitpunkt waren 21 Wartehallen im Eigentum der MVG und zahlreiche weitere Wartehallen im Eigentum der DSM/Ströer, Nur eine Wartehalle (im Eigentum der MVG) war mit einer Dachbegrünung versehen, die zwischenzeitlich durch ein anderes, künstlerisch gestaltetes Modell ohne Dachbegrünung mit Bezug zum LEIZA ersetzt wurde. Des Weiteren schrieb die Verwaltung: „Eine Dachbegrünung wird generell bei Wartehallenerneuerungen vorgesehen.“

Nun ist der Werberechtsvertrag von damals durch einen neuen abgelöst worden. Der neue Vertrag sieht vor, das nach einem gewissen Standortkonzept Bus-Wartehallen ersetzt werden, und Straßenbahn-Wartehallen nicht mehr vom Werbeträger zu unterhalten seien. Bei Neubau einer Bus-Wartehalle ist „eine Dachbegrünung und/oder das Anbringen einer Photovoltaik-Anlage [vorgesehen] an sinnvollen Standorten, soweit technisch möglich.“ (So Seite 3 von Vorlage 0300/2024)

Wir fragen die Verwaltung:

1. Nach welchem Zeitplan werden die Bus-Wartehallen der MVG in der Altstadt (Brückenplatz B, Brückenplatz C, 4x Höfchen A, 4x Höfchen B, Kaisertor C, Landtag A, Landtag B, 2x Neubrunnenplatz, Pfaffengasse A, Rheingoldhalle A, Rheingoldhalle B, Rheingoldhalle C, Stadtpark A, Stadtpark B) abgebaut und ersetzt? Bis wann ist zu erwarten, dass die jeweiligen Wartehallen begrünt sind (bitte tabellarisch mit Begrünungsdatum aufführen)?
2. Nach welchem Zeitplan ist zu erwarten, dass die anderen Bus-Wartehallen in der Altstadt begrünt werden (bitte tabellarisch mit Begrünungsdatum aufführen)?
3. Werden die Straßenbahn-Wartehallen in der Altstadt (derzeit nur Münsterplatz und Schillerplatz) begrünt? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?
4. Sollten im Rahmen des Straßenbahn-Ausbaus bisherige Bus-Wartehallen zu Straßenbahn-Wartehallen werden (z.B. Höfchen, Schusterstraße, Bauhofstr.), und dadurch die Werbemöglichkeiten für den Werbepartner an diesen Standorten wegfallen, werden neue Ersatz-Standorte für den Werbepartner koordiniert werden müssen, um die Zahl der Standorte zu erfüllen? Wie ist die Perspektive für eine Begrünung dieser Wartehallen?

---

Renate Ammann

Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des des Ortsbeirates Mainz-Altstadt am 11.03.2026

Punkt 10.4 Begrünte Wartehallen (GRÜNE)  
Vorlage: 0077/2026

*Frau Ammann fragt, weshalb bei Wartehallen aus dem Bestand nicht zumindest mit Photovoltaik nachgerüstet werde sowie warum die Verwaltung den neuen Vertrag ohne klare und verbindliche Fristen verhandelt habe, um eine Begrünung des Bestands an Wartehallen in absehbarer Zeit zu gewährleisten.*

Die vertraglichen Regelungen zur Begrünung von Wartehallen sowie zur Installation von Photovoltaikanlagen entsprechen den Vorgaben des Stadtratsbeschlusses 0300/2024. Eine Nachrüstung bereits bestehender Wartehallen ist in diesem Beschluss nicht vorgesehen.

Das Werbekonzept der Stadt Mainz, das als Anlage zum Vertrag Bestandteil desselben ist, enthält klare und verbindliche Zeiträume zum Austausch der Wartehallen, bei denen ein Austausch vorgesehen ist. Wie bereits in der Antwort auf die Anfrage Nr. 0077/2026 ausgeführt, erfolgt der Austausch sukzessive über die Laufzeit des aktuellen Außenwerbekonzeptionsvertrags und richtet sich nach Alter und baulichem Zustand der Anlagen. Zu diesem Zweck wurden die Wartehallen in Prioritätsstufen eingeteilt, denen jeweils konkrete Zeitvorgaben zugeordnet sind.

Mainz, 7. Mai 2026

Jarina Steinkrüger  
Beigeordnete



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## Überarbeitung der Raumaufteilung in der Neutorschule

Mit der Antwort zu unserer Anfrage Nr. 1614/2024 (beantwortet am 12.11.25) hat sich die Sachlage bzgl. einer Berücksichtigung des Hauses der Erinnerung in der Neutorschule geändert. Die Verwaltung antwortete u.a., dass „bei den zukünftigen Aktualisierungen der Planungen ... die zuständigen städtischen Gremien selbstverständlich eingebunden“ werden. Auch der Ortsbeirat sollte in diesen Prozess eingebunden werden.

Laut Auskunft der Verwaltung in einem Gespräch mit Ortsbeiratsmitgliedern am 10. Dezember 2025 sammelt die Liegenschaftsverwaltung Interessenbekundungen hinsichtlich der Nutzung von Räumen im Obergeschoss der Neutorschule. Sobald eine Entscheidung getroffen ist, soll dies an die GWM kommuniziert werden, um weitere Planungen in Auftrag zu geben.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wann ist mit einer Vorlage an die Gremien zu rechnen, um ein noch zu entwickelndes Nutzungskonzept für die Räumlichkeiten in der Neutorschule abzustimmen?
2. Bislang ist vorgesehen, in der Neutorschule eine 4-gruppige Kita sowie Räumlichkeiten für die Altstadtbauern und für ein Schulmuseum mit einer Ausstellung zur Geschichte der Neutorschule und der Reformpädagogik einzurichten. Welche weiteren Interessenbekundungen seitens Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen, Räumlichkeiten in der Neutorschule zu nutzen, sind der Verwaltung (insbesondere der Liegenschaftsverwaltung) bekannt? Welche Kommunikation ist diesbezüglich zwischen der Kulturverwaltung und der Liegenschaftsverwaltung erfolgt?
3. Welche Kriterien werden für eine Berücksichtigung der InteressentInnen seitens der Verwaltung zur Entscheidungsfindung angelegt? Wer trifft diese Entscheidung, wann, und wird der Ortsbeirat dabei eingebunden?
4. Gibt es gegenüber dem im Gespräch am 10. Dezember vorgestellten Planungsstand neuere Entwicklungen hinsichtlich der Raumaufteilung? Könnten Verbesserungen für die Kita dadurch entstehen? Falls ja, welche?
5. Ist die Verwaltung mit uns der Meinung, dass das Schulmuseum mindestens zwei bis drei Räume für eine angemessene Präsentation der Geschichte des Hauses benötigt? Falls nein, warum nicht?

Renate Ammann  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. Januar 2026**

### **Bodenbelag Grebenstraße**

Der Zustand des Bodenbelags in der Grebenstraße und die damit verbundene unzureichende Barrierefreiheit waren wiederholt Gegenstand der Beratungen im Ortsbeirat. Zuletzt wurde dies in der Anfrage „0414/2025 – Bodenbelag Grebenstraße“ vom 10.03.2025 thematisiert. Die Verwaltung teilte daraufhin mit, dass „aufgrund der derzeitigen Haushaltslage eine vollflächige Sanierung leider nicht möglich [ist]. Die Straße wird in regelmäßigen Abständen begangen und in einem verkehrssicheren Zustand gehalten.“

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Welche jährlichen Kosten entstehen durch die regelmäßigen Begehungen sowie die laufenden Ausbesserungsarbeiten, und wie stehen diese im Verhältnis zu den Kosten einer vollflächigen Sanierung?
- Der Bodenbelag im oberen Bereich der Straße, wird neben dem Gutenbergexpress, häufig durch Fahrzeuge belastet, die im Umkreis des Hof Ehrenfels auf einen kostenlosen Parkplatz hoffen und dann auf Grund der Fahrbahnbreite umständlich Wenden müssen. Inwiefern könnte die zusätzliche Belastung des Straßenbelags durch Parkplatzsuchverkehr reduziert werden, etwa durch eine Sperrung der Grebenstraße ab Domstraße mit Ausnahme für Anlieger- und Lieferverkehr?

Katrin Schaadt  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. Januar 2026**

### **Zustand Fischtorplatz**

Auf der Grünfläche des Fischtorplatzes wurde vom 27.11.2025 bis 23.12.2025 für vier Wochen das Weindorf eingerichtet. Trotz geäußerter Bedenken der Anwohner\*Innen, unter anderem zu den Auswirkungen auf die Grünfläche, wurde die Genehmigung zur Nutzung der Fläche im genannten Zeitraum und zusätzlich je 2 Wochen Auf- und Abbauzeiten erteilt, sodass die Fläche über einen Zeitraum von 2 Monaten belegt wurde.

Die Veranstaltungsplattform wurde zudem auf Stelzen errichtet, wodurch die Lasten punktuell in den Boden eingeleitet wurden. Das Ergebnis sind großflächige, matschige Bereiche ohne Grasbewuchs sowie deutlich sichtbare Eindrückungen der Stelzen.



Aus der Genehmigung geht folgender Umgang mit eventuellen Schäden an der Grünfläche hervor: „Nach Beendigung der Veranstaltung führen die Stadt Mainz und der Erlaubnisnehmer eine gemeinsame Nachbegehung des überlassenen Grundstücks durch. Die Flächen sind vom Erlaubnisnehmer vor der Begehung zu räumen und zu reinigen. Der Zustand des Grundstücks zzgl. etwaiger Schäden wird protokolliert und mit dem Zustand bei der gemeinsamen Vorbegehung abgeglichen. Eventuelle Schäden sind auf Kosten und in Regie des Erlaubnisnehmers zu beseitigen. Die Beauftragung bzw. der Beginn der Beseitigung der Schäden hat innerhalb von 14 Tagen zu erfolgen. Termin für Beginn und Ende dieser Arbeiten sind dem Grün- und Umweltamt anzuzeigen.“

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Wurde die gemeinsame Nachbegehung durch den Veranstalter und die Stadt Mainz durchgeführt, und welche Ergebnisse wurden dabei protokolliert?
- Wurden die entstandenen Schäden fachgutachterlich bewertet? Welche langfristigen Auswirkungen auf die Grünfläche sind aufgrund der zweimonatigen Belastung zu erwarten?
- Ist die Instandsetzung fristgerecht innerhalb der vorgeschriebenen 14 Tage angezeigt worden? Bzw. wie wirken sich die derzeitigen Witterungsverhältnisse auf die gesetzte Frist aus?
- Im Ortsbeirat am 12.11. erklärte Frau Matz, die Genehmigung sei als Testlauf zu verstehen und die Anwohnerinnen sollten sich darauf einlassen, zu prüfen, ob sich ihre Bedenken bestätigen. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus diesem „Test“ im Hinblick auf den aktuellen Zustand der Grünfläche?

Katrin Schaadt  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0361/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend **Verwaiste Baumstandorte (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Welche Baumstandorte sind in der Altstadt derzeit verwaist?**
- 2. Welche Standorte werden bis zum Ende der Pflanzsession nachbepflanzt?**
- 3. Warum werden bestimmte Standorte nicht wiederbepflanzt?**

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass über das städtische Baumkataster alle Straßenbaumstandorte der Stadt Mainz erfasst und katalogisiert sind. Müssen aus unterschiedlichsten Gründen Bäume entfernt werden, so werden gerade in den hochverdichteten Stadtteilen wie Altstadt und Neustadt jährlich schwerpunktmäßig Bäume nachgepflanzt werden. So sind von derzeit (Stand: März 2026) 1571 Straßenbaumstandorte im Ortsteil Altstadt lediglich 21 Standorte unbesetzt. Von diesen freien 21 Standorten sind bereits 9 Standorte für den kommenden Herbst zur Pflanzung ausgeschrieben. Die verbleibenden 12 Standorte sind aufgrund von privaten und öffentlichen Bauvorhaben, Leitungsproblematiken oder Engständen derzeit nicht nachpflanzbar. Dies entspricht einem „Leerstand“ von Baumstandorten im Ortsteil Altstadt von unter 1%, welcher nach Ansicht der Verwaltung als tolerabel angesehen werden kann.

- 4. Ist an ein Rückbau der entstandenen Stolperfallen gedacht und bis wann ist damit zu rechnen?**

Im Zuge des fortschreitenden Klimawandels werden immer mehr Flächen für eine Entsiegelung gesucht. Aus diesem Grund ist ein Rückbau der Baumscheiben nicht vorgesehen. Die Flächen werden in verkehrssicherem Zustand gehalten.

Mainz, 07.05.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

27.02.2026

Anfrage: verwaiste Baumstandorte  
Ortbeirat Mainz Altstadt 11.03.2026

Es ist müßig wieder das Thema Klimawandel zu benennen. Aber als Bewohner der Altstadt erfreue ich mich an schön gewachsenen großen, den Straßenraum akzentuierenden Bäumen. Beim Gang durch die Altstadt fallen immer wieder – zum Teil seit Jahren - verwaiste Baumstandorte auf.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Baumstandorte sind in der Altstadt derzeit verwaist?
2. Welche Standorte werden bis zum Ende der Pflanzsession nachbepflanzt?
3. Warum werden bestimmte Standorte nicht wiederbepflanzt?
4. Ist an ein Rückbau der entstandenen Stolperfallen gedacht und bis wann ist damit zu rechnen?

**CDU-Fraktion**

27.02.2026

Anfrage: Wirtschaftsgärten im öffentlichen Raum  
Ortbeirat Mainz Altstadt 11.03.2026

Nach der Fastnacht ist vor der Wirtschaftsgartensession. Wie in den vergangenen Jahren werden wieder eine größere Anzahl von gastronomischen Betrieben die Einrichtung einer Außenbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen beantragen. Im letzten Jahr kamen völlig unterschiedlichen Kosten auf die Gastronomen zu.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahmen einer „Fußgängerfläche“, d.h. Fußgängerzonen und breite Bürgersteige?
2. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche nicht kostenpflichtig bewirtschaftet (Ladezonen) wird?
3. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche kostenpflichtig bewirtschaftet (Parkplätze) wird?

**CDU-Fraktion**

Antwort zur Anfrage Nr. 0369/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend  
**Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss (SPD)**

**hier: Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss - Rekultivierung der verwahrlosten umgebenden  
Rasenflächen**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**1. Wann werden vor der Fassade des Schloss-Nordflügels an der Diether-von-Isenburg-  
Straße die Rasenflächen wieder rekultiviert und der Efeubewuchs auf der Nordfassade  
der Nordfassade des Schlosses gestoppt?**

Die Schäden an den Rasenflächen sind durch die Sanierungsarbeiten am Kurfürstlichen Schloss entstanden. Da diese Arbeiten noch nicht abgeschlossen sind, ist eine Rekultivierung der Rasenfläche zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Die Verwaltung wird diese zeitnah nach Beendigung der Arbeiten durchführen. Der Efeubewuchs wird regelmäßig zurückgeschnitten, zuletzt in der 10. KW 2026.

**2. Wie stellt sich die Verwaltung eine Verbesserung der Grabensituation vor der Westfassade  
des Nordflügels vor?**

Für eine generelle Umgestaltung der Grabensituation stehen derzeit keine Haushaltsmittel und keine personellen Kapazitäten zur Verfügung.

Die Verwaltung strebt an, Mittel und personelle Kapazitäten zu schaffen.

Mainz, 11.03.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete



**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**  
*Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*

## **Antrag Ortsbeirat Mainz-Altstadt am 11. März 2026**

### **Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss - Rekultivierung der verwaehrlosten umgebenden Rasenflächen**

Zur visuellen Aufwertung des Kulturdenkmals 'Kurfürstliches Schloss' hat in den letzten Jahrzehnten nicht zuletzt der für Schlossanlagen des 17. und 18. Jahrhunderts kennzeichnende "grüne Gürtel" aus gepflegten Rasenflächen beigetragen. Wie beigefügte Fotos zur Situation an der Diether-von-Isenburg-Straße und an der Nordfassade zeigen, kann davon aktuell nicht mehr gesprochen werden und an der Nordfassade wächst Efeu an der Mauer hoch.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wann werden vor der Fassade des Schloss-Nordflügels an der Diether-von-Isenburg-Straße die Rasenflächen wieder rekultiviert und der Efeubewuchs auf der Nordfassade des Schlosses gestoppt?
2. Wie stellt sich die Verwaltung eine Verbesserung der Grabensituation vor der Westfassade des Nordflügels vor?







*Ilona Mende-Daum und Björn Witzcak  
SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt am 11.03.2026

Punkt 6 Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss (SPD)  
hier: Kulturdenkmal Kurfürstliches Schloss - Rekultivierung der  
verwaorlosten umgebenden Rasenflächen  
Vorlage: 0369/2026

*Frau Mende-Daum fragt, ob der Trampelpfad vielleicht nicht durch die Bauarbeiten, sondern durch das angrenzende Gymnasium entstanden sei.*

Zur konkreten historischen Entstehung des angesprochenen Trampelpfades liegen der Verwaltung keine belastbaren Erkenntnisse vor. Unabhängig davon wurde der zugrunde liegende Sachverhalt mit der Stellungnahme des Dezernates V vom 11.03.2026 bereits umfassend beantwortet. Maßgeblich sind die aktuelle Situation vor Ort sowie die vorgesehenen Maßnahmen nach Abschluss der laufenden Arbeiten.

Mainz, <sup>Ma</sup>7. April 2026

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete



### **ÖDP-Ortsbeirat Altstadt**

Christiane Drescher  
Leichhof 24  
55116 Mainz

Telefon: +49 (0)61 31 / 233 953  
christianedrescher@posteo.de

Mainz, 02.03.2026

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 11.03.2026**

### **Fahrradständer in der Schöfferstraße**

Im Umfeld von Markt und Leichhof werden zur Zeit häufig Fahrräder wild abgestellt, da offizielle Fahrradständer auf Grund von Baustellen abgebaut wurden.

Seit geraumer Zeit bestehen diese räumlichen Einschränkungen an den Gehwegen nicht mehr.

Auch der Gehweg vor der St. Johanniskirche wurde wiederhergestellt.

Die Bodeneinrichtungen für die Installation der Fahrradständer sind noch vorhanden.

#### **Wir fragen die Verwaltung:**

1. Wann werden die Fahrradständer an die bereits vorhandenen Bodeneinrichtungen wieder installiert?

2. Können auf dem Gehweg vor der St. Johanniskirche weitere Fahrradstellplätze geschaffen werden.?

Christiane Drescher  
ÖDP



## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026

### Verkehrskontrollen in Fußgängerzonen

Nach §7 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts ist die kreisfreie Stadt Mainz zuständig für eine Vielzahl an „polizeilichen Aufgaben im Straßenverkehr (Verkehrsüberwachung)“. Diese Aufgaben werden von Amt 31 - Verkehrsüberwachung erfüllt. Immer wieder kommt es zu Diskussionen darüber, welche (z.B. hilfspolizeilichen) Befugnisse die Verkehrsüberwachungskräfte haben, sowie darüber, ob sie (auch aus Gründen der Personalstärke) in der Lage sind, von ihren Befugnissen ausreichend Gebrauch zu machen.

Konkret hält die Landesverordnung fest, dass für die „Abwehr von Gefahren wegen Zuwiderhandlung gegen verkehrsrechtliche Anordnungen (...) [wie] Beginn und Ende einer Fußgängerzone, (...) Beginn und Ende einer Fahrradstraße, (...) Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs (...) die Verwaltung der in der Anlage 3 aufgeführten verbandsfreien Gemeinden, Verbandsgemeinden sowie kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte als örtliche Ordnungsbehörde“ zuständig ist. Mainz ist als kreisfreie Stadt in Anlage 3 benannt.

#### Wir fragen die Verwaltung:

1. Für welche Verkehrsarten ist die kommunale Verkehrsüberwachung zuständig, wenn es um das verbotswidrige Befahren der Fußgängerzone geht?
2. Gibt es bei der Zuständigkeit in Fußgängerzonen Unterschiede zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und / oder unterscheidet sich diese noch nach Fahrzeugarten (wie Kfz, Fahrrad, E-Scooter, etc.)? Falls ja, wie ist das mit der eingangs zitierten Landesverordnung in Einklang zu bringen, die hier offensichtlich keine Unterscheidung vornimmt?
3. Sollten unterschiedliche Zuständigkeiten für ruhenden und fließenden Verkehr gegeben sein, wie genau wird dann ruhender Verkehr definiert (reicht es anzuhalten, muss man aus- oder absteigen, muss man das Fahrzeug abstellen, ...)? Und wie können in einem solchen Fall wirkungsvolle Kontrollen stattfinden?
4. Falls Verkehrsüberwachungskräfte Zeug:innen des verbotswidrigen Befahrens der Fußgängerzone werden, wie können sie Sanktionen gegen die Fahrzeugführenden durchsetzen? Sind die Einsatzkräfte in dieser Funktion zu Personenkontrollen mit dem Zweck der Feststellung der Personalien befugt?
5. Welche Verstöße sind dazu geeignet, die Sicherheit und Ordnung in den genannten Bereichen (Fußgängerzonen, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen) zu gefährden?
6. Bei welcher Quote der Sanktionierung von Zuwiderhandlungen glaubt die Verwaltung, eine effektive Abschreckung zu leisten, um die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen zu gewährleisten? Welche Anhaltspunkte hat die Verwaltung dafür, dass die Sicherheit und Ordnung bei der aktuellen Effektivität der Verkehrsüberwachung gewährleistet ist?
7. Wieso sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgänger in der Augustinerstraße in den frühen Morgenstunden zwischen 6:00 und 10:00 Uhr durch Radverkehr gefährdet und führt deswegen zu dieser Zeit (vor Öffnung der Geschäfte und der Gastronomie!) gezielt Kontrollen durch (siehe Bericht in der AZ vom 14.04.2026 zu den durchgeführten Verkehrskontrollen)?

8. Wieso darf motorisierter Lieferverkehr in dieser Zeit (unter der Woche sogar von 6:00 bis 11:00 Uhr und von 18:30 bis 19:30 Uhr sowie am Samstag von 6:00 bis 9:00 Uhr) die Augustinerstraße und andere Fußgängerzone(n) befahren (siehe Bilder 1 und 2)? Inwiefern stellt dies eine geringere bzw. keine Gefahr dar?
9. Sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen, wie z.B. Augustinerstraße aber auch der Ludwigstraße (für die ebenfalls besagte Lieferzeiten gelten!) durch Lieferverkehr *außerhalb der erlaubten Lieferzeiten* als gefährdet an? Falls nein, wie ist dies zu begründen? Falls ja, wie viele Kontrollen des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen wurden im letzten Jahr durchgeführt und wie viele Beanstandungen gab es hierbei?
10. Gilt die Ausnahmegenehmigung für Busse noch wie in der Antwort des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz vom 16.10.2014 (siehe „Frag den Staat“) dargelegt? Bitte übersenden Sie hierzu die aktuelle Ausnahmeregelung.
11. Wird die Einhaltung der Obergrenze von 20km/h bei Bussen und die Vermeidung von Gefährdungen durch die höhere erlaubte Geschwindigkeit zumindest stichprobenartig kontrolliert/überwacht? Erfahrungen aus dem Alltag zeigen, dass die Busse die Ludwigstraße als normale Straße mit Vorrang für den Busverkehr betrachten. Wie ist das mit der Ausnahmegenehmigung in Einklang zu bringen?
12. Wieso kontrolliert die Stadt nicht die für alle, mit Ausnahme von Bussen, geltende Schrittgeschwindigkeit in der Ludwigstraße? Stellt diese keine Gefahr für den Fußverkehr in der Fußgängerzone dar?

Dr. Benjamin Hofner  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bild 1: Beschilderung Ludwigstraße



Bild 2: Beschilderung Leichhof / Augustinerstraße



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026**

### **Erscheinungsbild des ehemaligen City Hotels in der Großen Bleiche**

Seit vielen Jahren gibt es zum Leidwesen der AnwohnerInnen und Geschäftsleute in der Umgebung des ehemaligen Cityhotels keinerlei Entwicklungsfortschritte seitens der aktuellen EigentümerInnen. Immer wieder hat der Ortsbeirat auf diesen Missstand und das katastrophale Erscheinungsbild der Leerstandsimmobilie hingewiesen und die Verwaltung gebeten, mit den EigentümerInnen Gespräche über deren Planungen und auch über konkrete „kleinere“ Schritte für ein besseres Erscheinungsbild bzw. eine evtl. Zwischennutzung zu führen (zuletzt in einer Anfrage der SPD vom 13.11.2024). In der Antwort auf diese Anfrage vom 10.11.25 (also erst nach einem Jahr!) betont die Verwaltung, dass sie „immer wieder Kontakt zum Vorhabenträger aufgenommen“ habe, aber dieser zur Beendigung des Leerstands bzw. zur Umsetzung des Bauvorhabens „bislang nicht(s) angezeigt“ habe. Die Verwaltung gibt in dieser Antwort immerhin zur Kenntnis: „Allerdings besteht die Möglichkeit, die Schaufenster durch eine Folierung aufzuwerten. Ein entsprechendes Konzept wird derzeit von der Verwaltung erarbeitet.“

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wenn die Verwaltung laut eigener Aussage „immer wieder Kontakt zum Vorhabenträger aufgenommen“ hat, wieso dauerte die Antwort auf o.g. Anfrage so lange und ergab so wenige konkrete Informationen, geschweige denn konkrete Ergebnisse zumindest zur Verbesserung des Verfallszustands des Gebäudes?
2. Warum ist weiterhin nach fünf (!) Monaten noch immer kein Ergebnis bzgl. der Möglichkeit der Schaufensterfolierung zu sehen? Hält die Verwaltung es für angemessen, für solch eine eher „kleine Lösung“ die Erarbeitung „eines Konzepts“ anzukündigen? Wie viele MitarbeiterInnen in welchen Ämtern sind mit welchem Zeitaufwand für ein solches Vorhaben beschäftigt?
3. Stehen der Verwaltung keinerlei konkrete rechtliche Möglichkeiten zu Verfügung, den Vorhabenträger zumindest zur Reinigung und Gestaltung der Schaufenster und zu einem akzeptablen Erscheinungsbild des Gebäudes zu verpflichten (GG: Eigentum verpflichtet)?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026**

### **Vergabe von Grünflächen für Veranstaltungen und Sondernutzungen**

Auch im vergangenen Jahr und in den ersten Monaten dieses Jahres wurden Grünflächen seitens der Stadtverwaltung für Sondernutzungen zur Verfügung gestellt. So wurde der Fischtorplatz von November bis Januar für das Weihnachtsdorf vergeben und nun im März der Ernst-Ludwig-Platz für den Aufbau von Pavillons zur medialen Berichterstattung anlässlich der Landtagswahl. Vor allem im erstgenannten Fall hatte dies gravierende Folgen für die Grünfläche und zog damit eine weitere wochenlange Folgesperrung des Platzes nach sich. Somit stand der Platz für lange Zeit der eigentlich angedachten Erholungsfunktion für AltstadtbewohnerInnen und –besucherInnen nicht zur Verfügung.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche Kriterien für die Freigabe spielen dabei z.B. die Größe der Stände/Aufbauten, die Dauer der Veranstaltung inklusive der Gesamtzeit für Auf- und Abbau sowie die Dauer der Sperrung der Grünfläche wegen evtl. erforderlicher Sanierungsarbeiten zu deren Wiederherstellung? Gibt es weitere wichtige Kriterien (z.B. Bedeutung der Veranstaltung für die Touristik o.ä.)?
2. Gibt es „KO-Faktoren“ für die Freigabe (z.B. zu erwartende starke Beeinträchtigungen für die Grünfläche und die erforderliche Sanierungsdauer)? Falls nein, warum nicht?
3. Gibt es eine transparente Kostenstruktur für die Berechnung der Gebühren, z.B. pro Quadratmeter und Tag? Werden die gleichen Kosten auch für die Dauer der Sanierungsarbeiten bzw. die Dauer einer notwendigen Sperrung des Platzes erhoben? Falls nein, werden überhaupt Kosten berechnet, bzw. falls weniger oder gar keine Kosten dafür berechnet werden, warum nicht? Welcher Wert wird bei der Erarbeitung dieser Kostenstruktur den Grünflächen gegenüber den gängigen Kosten für vergleichbare private Flächen oder versiegelte öffentliche Plätze beigemessen? Welche finanziellen Anreize werden durch die Gebührenstruktur gesetzt, um Grünflächen zu schonen und um Alternativen vergleichsweise attraktiver zu gestalten?
4. Welche Rolle spielt bei der Entscheidung für die Freigabe von Grünflächen für Veranstaltungen die beim Ordnungsamt angesiedelte Zentrale Veranstaltungskoordination?

5. Versucht die Zentrale Veranstaltungskoordination alle Möglichkeiten auszuloten, um prioritär versiegelte Alternativflächen vorzugeben? Falls ja, mit welchen Ergebnissen, falls nein, warum nicht? Wenn die ZVK gar nicht erst eingebunden wird, warum nicht und wie kann dann eine Abwägung von Alternativflächen stattfinden, wenn das Grünamt nicht für die versiegelten Alternativflächen zuständig ist?
6. Im Fall der medialen Berichterstattung zur Landtagswahl: Hat der Landtag als Sondernutzungsnehmer begründet, warum der Pavillonaufbau nicht auf den versiegelten Plätzen auf der anderen Seite der Großen Bleiche möglich war, oder wenigstens auf den versiegelten Teil des Ernst-Ludwig-Platzes beim Jubiläumsbrunnen beschränkt werden konnte (ggf. unter Hinzunahme des ebenfalls versiegelten Leo-Trepp-Platzes bzw. des Parkplatzes hinter dem Gutenberg-Karree neben dem Schloss)? Falls ja, wie? Falls nein, warum war das nicht erforderlich?
7. Wie genau wird das Grünamt in solche Entscheidungen eingebunden und führen Einwände des Grünamts zur Ablehnung solcher Vergaben? Falls letzter Punkt mit nein beantwortet wird, warum nicht?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026**

### **Zentrale Veranstaltungskoordination**

Laut der Internet-Seite der Landeshauptstadt Mainz ist das Sachgebiet „Allgemeine Ordnungs- und Sicherheitsverwaltung“ im 30 - Standes-, Rechts- und Ordnungsamt die „zentrale Koordinierungsstelle für Veranstaltungen.“ Weitergehende Informationen über diese Aufgabe sind unter <https://www.mainz.de/vv/produkte/rechtundordnungsamt/oeffentliche-veranstaltung-anmelden> zu finden, jedoch beschränkt sich das auf Hinweise zum Polizei- und Ordnungsbehördengesetz (mit unterschiedlichen Anzeigefristen, je nachdem ob mehr oder weniger als 5.000 zeitgleich anwesende Personen sind) sowie weitere Rechtsgrundlagen (z.B. Landesstraßengesetz aber nicht die Grünanlagensatzung).

Dadurch, dass keine Hinweise auf die Zuständigkeit des 67 - Grün- und Umweltamts für Veranstaltungen auf Grünflächen enthalten sind, dass die Verwaltung die Koordination von Umleitungen für Radverkehr bei Veranstaltungen am Rheinufer bislang bestenfalls sporadisch im Einzelfall koordiniert hat, und dass die Kriterien für Lärmgutachten uns als Ergebnis eines Verhandlungsprozesses und Improvisation vorkommen (siehe die immer noch nicht beantwortete Anfrage 0087/2026) haben wir den Eindruck, dass nicht alle Veranstaltungen über die ZVK koordiniert werden.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche Sondernutzungen von öffentlichen Verkehrsflächen in der Altstadt in den vergangenen zwölf Monaten wurden als „Veranstaltungen“ eingestuft, die von der ZVK zu koordinieren sind, und welche nicht?
2. Welche Sondernutzungen von öffentlichen Grünflächen in der Altstadt in den vergangenen zwölf Monaten wurden als „Veranstaltungen“ eingestuft, die von der ZVK zu koordinieren sind, und welche nicht?
3. Welche Gestattungen von Nutzungen von sonstigen öffentlichen Flächen in der Altstadt (z.B. am Rheinufer) in den vergangenen zwölf Monaten wurden als „Veranstaltungen“ eingestuft, die von der ZVK zu koordinieren sind, und welche nicht?
4. Welche Veranstaltungen in den vergangenen zwölf Monaten in der Altstadt, bei denen die Stadt Mainz als Veranstalterin aufgetreten ist, z.B. im Rahmen der Marktsatzung (Rheinfrühling, Johannisnacht, Weihnachtsmarkt), wurden von der ZVK koordiniert, und welche nicht?

5. Welche Koordinierungsrolle übernimmt die ZVK bei Veranstaltungen, die in ihren Zuständigkeitsbereich fallen, insbesondere im Hinblick auf die Koordinierung zwischen verschiedenen Ämtern (z.B. Straßenverkehrsbehörde, Grün- und Umweltamt) und Gutachterbüros, sowie die Ausführung von Gremienbeschlüssen (z.B. 1347/2022)?
6. Nach welcher Rechtsgrundlage wird entschieden, ob die ZVK eine Koordinationsrolle bei einer Veranstaltung (wie in Fragen 1-4 aufgeführt) übernimmt oder nicht?
7. Warum wurde die Koordination von Radumwegen beim Rheinfrühling, bei den Weinsalons und beim Marktfrühstück am Fischtorplatz/Rheinufer unterlassen?

Katrin Schaadt  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



## 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><b>Betreff:</b> 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](http://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 qualitativollen 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**

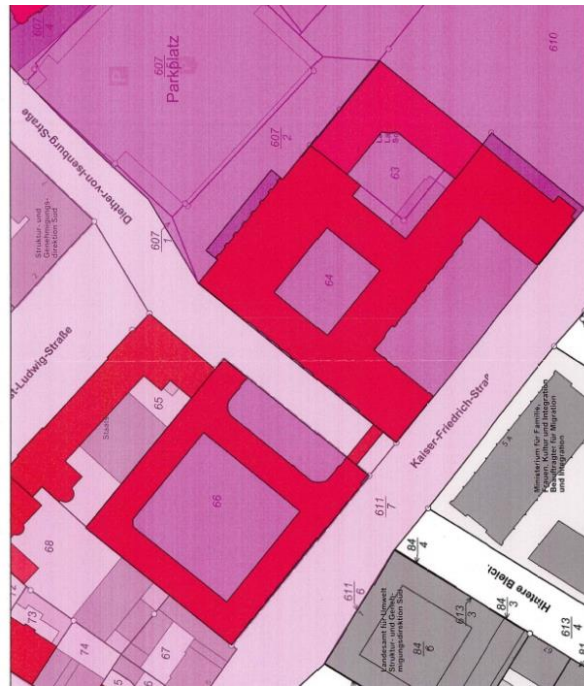
Dreigeschossiger hausteingliederter Putzbau, um 1760; Ausstattung (u. a. reiches Treppengeländer)

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

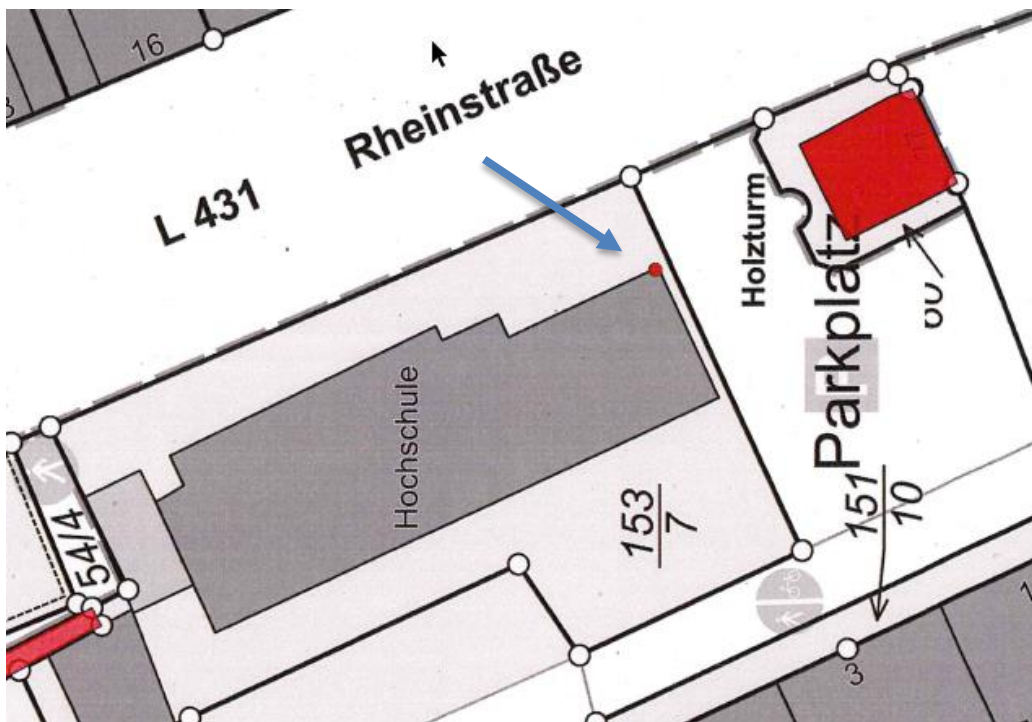


Eingangsseite Landessozialgericht, Foto 2023



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. 0822/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 28 13.012	Datum 05.05.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 12.05.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	21.05.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	03.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

<p><b>Betreff:</b>          Städtebauliche Erneuerung Rheinufer Innenstadt Nord          Hier: Beschluss zur Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) sowie Abgrenzung des Untersuchungsraums</p>
<p>Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen</p> <p>Mainz, 06.05.2026</p> <p>gez. Steinkrüger          Janina Steinkrüger          Beigeordnete</p>
<p>Mainz, 18.05.2026</p> <p>gez. Haase</p> <p>Nino Haase          Oberbürgermeister</p>

### Beschlussvorschlag:

Die Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Mainz-Neustadt werden angehört, der Ausschuss für Grün, Umwelt und Energie und der Bau- und Sanierungsausschuss empfehlen, der Stadtrat beschließt:

1. Die Verwaltung wird mit der Aufstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes als Grundlage für die Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahme „Rheinufer Innenstadt Nord“ beauftragt.
2. Das in Anlage 1 abgegrenzte Gebiet wird als Untersuchungsraum festgelegt.

3. Der Beschluss wird öffentlich bekannt gemacht.

## Sachverhalt

Die Städtebauförderung stellt für die Landeshauptstadt Mainz seit vielen Jahren ein zentrales Instrument der integrierten Stadtentwicklung dar. Sie ermöglicht es, komplexe städtebauliche Herausforderungen im räumlichen Zusammenhang zu betrachten und nachhaltig zu bearbeiten. Insbesondere bei der Transformation bedeutender Stadträume bietet sie die notwendige finanzielle und konzeptionelle Grundlage, um Maßnahmen von gesamtstädtischer Bedeutung umzusetzen und langfristig tragfähige Strukturen zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund kommt der Entwicklung des Rheinufer im Bereich der nördlichen Innenstadt eine besondere strategische Bedeutung zu. Mit Beschluss des Stadtrates vom 26.11.2025 wurden die Entscheidung zur Bewerbung um die Aufnahme in ein Programm der Städtebauförderung sowie die vorläufige Abgrenzung eines Stadterneuerungsgebietes „Rheinufer Innenstadt Nord“ getroffen. Gleichzeitig erfolgte die erforderliche Teilaufhebung bestehender Fördergebiete, um eine neue, zusammenhängende und förderrechtlich zulässige Gebietskulisse zu schaffen.

Auf dieser Grundlage konnte die Stadt Mainz erfolgreich in das Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung – Nachhaltige Stadt“ aufgenommen werden. Mit Schreiben des Ministeriums des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz vom Februar 2026 wurde die Programmaufnahme bestätigt. Die Maßnahme wird mit einem Fördersatz von bis zu 90 % unterstützt und eröffnet der Stadt Mainz damit eine Förderperspektive für die kommenden Jahre. Im Rahmen der Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der Oberzentren wurde ein mehrjähriger Förderrahmen für den Zeitraum 2026 bis 2029 in Aussicht gestellt. Für die Stadt Mainz ergibt sich daraus ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 34 Mio. €, bei einer Förderung von bis zu 31 Mio. €. Die Gesamtmaßnahme „Rheinufer Innenstadt Nord“ ist Bestandteil dieses Maßnahmenpakets und nimmt eine zentrale Rolle für die zukünftige Stadtentwicklung ein.

Die Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist an klare formale und inhaltliche Voraussetzungen geknüpft. Hierzu zählen insbesondere Beschlüsse zur Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie zur Festlegung des Fördergebietes. Diese Verfahrensschritte sind nunmehr einzuleiten und bilden die Grundlage für die Förderung der späteren Teilmaßnahmen.

Das Rheinufer im Bereich der nördlichen Innenstadt zählt zu den bedeutendsten Freiräumen der Mainzer Innenstadt. Trotz seiner herausragenden Bedeutung bestehen funktionale, gestalterische und freiraumbezogene Defizite, insbesondere hinsichtlich Aufenthaltsqualität, mangelnder Resilienz und der Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtquartieren. Gleichzeitig bietet der Uferabschnitt zwischen Kaisertor und Zollhafen ein erhebliches Potenzial, zentrale Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung – insbesondere die Anpassung an den Klimawandel sowie die qualitative Aufwertung öffentlicher Räume – wirksam umzusetzen.

Ziel der Gesamtmaßnahme ist es, das Rheinufer als zusammenhängenden Stadtraum neu zu ordnen, seine Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern und die Verbindungen zwischen Altstadt, Neustadt und Rhein deutlich zu stärken. Darüber hinaus sollen klimaangepasste und multifunktionale Freiräume entwickelt sowie die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Die Maßnahme leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklung der Gesamtstadt und zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger.

Der Beschluss zur Erarbeitung des ISEK ist der formelle Auftakt des nächsten Verfahrensschrittes und dient als Grundlage der Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahme. Hierin werden die Ziele, Maßnahmen und finanziellen Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme konkretisiert. Während im Rahmen der Programmbewerbung zunächst eine vorläufige Maßnahmenübersicht zugrunde gelegt wurde, dient das ISEK der vertieften Ausarbeitung und Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde. Das ISEK wird abschließend zusammen mit der Festlegung des Fördergebiets vom Stadtrat erneut beschlossen und bildet in den kommenden Jahren die Grundlage für die Beantragung und Bewilligung der Fördermittel zur Umsetzung der Teilmaßnahmen.

Das Untersuchungsgebiet „Rheinufer Innenstadt Nord“ wird entsprechend der beigefügten Anlage vorläufig festgelegt. Die Abgrenzung orientiert sich an den funktionalen und räumlichen Zusammenhängen des Uferraums sowie an den angrenzenden städtischen Strukturen und wird im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt. Im weiteren Verfahren werden auch die Öffentlichkeit sowie die relevanten Akteure umfassend beteiligt. Auf dieser Grundlage kann anschließend die förmliche Festlegung eines Stadtumbaugebietes vorbereitet werden.

Die Erarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erfordert aufgrund der fachlichen Breite und der einzubindenden Beteiligungsprozesse erhebliche personelle Bearbeitungskapazitäten und daher die Beauftragung eines externen Planungsbüros. Ausschreibung und Vergabe erfolgen zeitnah nach Beschlussfassung des Stadtrats im Rahmen eines geeigneten Vergabeverfahrens. Das ISEK ist der Bewilligungsbehörde innerhalb einer Frist von 12 Monaten nach Programmaufnahme vorzulegen.

## **Finanzierung**

### **1. Finanzierung**

Entsprechende Mittel sind im Haushaltsplan 2026 im Projekt Rheinufer II eingestellt. Die Kosten für die vorbereitenden Untersuchungen sowie für die externe Beauftragung zur Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sind im Rahmen der Städtebauförderung grundsätzlich förderfähig und werden im Umfang von 90% durch Bundes- und Landesmitteln getragen.

### **2. Alternativen**

Die Stadt Mainz verfolgt die Gesamtmaßnahme Rheinufer Innenstadt Nord nicht weiter und verzichtet auf Fördermittel in erheblichem Umfang.

### **Anlage:**

Plan Abgrenzung Untersuchungsgebiet



## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0822/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 28 13.012	Datum 05.05.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 12.05.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	21.05.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	03.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

<p><b>Betreff:</b>          Städtebauliche Erneuerung Rheinufer Innenstadt Nord          Hier: Beschluss zur Aufstellung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes (ISEK) sowie Abgrenzung des Untersuchungsraums</p>
<p>Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen</p> <p>Mainz,</p> <p>Janina Steinkrüger          Beigeordnete</p>
<p>Nino Haase          Oberbürgermeister</p>

### Beschlussvorschlag:

Die Ortsbeiräte Mainz-Altstadt und Mainz-Neustadt werden angehört, der Ausschuss für Grün, Umwelt und Energie und der Bau- und Sanierungsausschuss empfehlen, der Stadtrat beschließt:

1. Die Verwaltung wird mit der Aufstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes als Grundlage für die Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahme „Rheinufer Innenstadt Nord“ beauftragt.
2. Das in Anlage 1 abgegrenzte Gebiet wird als Untersuchungsraum festgelegt.
3. Der Beschluss wird öffentlich bekannt gemacht.

## 1. Sachverhalt

Die Städtebauförderung stellt für die Landeshauptstadt Mainz seit vielen Jahren ein zentrales Instrument der integrierten Stadtentwicklung dar. Sie ermöglicht es, komplexe städtebauliche Herausforderungen im räumlichen Zusammenhang zu betrachten und nachhaltig zu bearbeiten. Insbesondere bei der Transformation bedeutender Stadträume bietet sie die notwendige finanzielle und konzeptionelle Grundlage, um Maßnahmen von gesamtstädtischer Bedeutung umzusetzen und langfristig tragfähige Strukturen zu schaffen.

Vor diesem Hintergrund kommt der Entwicklung des Rheinufer im Bereich der nördlichen Innenstadt eine besondere strategische Bedeutung zu. Mit Beschluss des Stadtrates vom 26.11.2025 wurden die Entscheidung zur Bewerbung um die Aufnahme in ein Programm der Städtebauförderung sowie die vorläufige Abgrenzung eines Stadterneuerungsgebietes „Rheinufer Innenstadt Nord“ getroffen. Gleichzeitig erfolgte die erforderliche Teilaufhebung bestehender Fördergebiete, um eine neue, zusammenhängende und förderrechtlich zulässige Gebietskulisse zu schaffen.

Auf dieser Grundlage konnte die Stadt Mainz erfolgreich in das Bund-Länder-Programm „Wachstum und nachhaltige Entwicklung – Nachhaltige Stadt“ aufgenommen werden. Mit Schreiben des Ministeriums des Innern und für Sport Rheinland-Pfalz vom Februar 2026 wurde die Programmaufnahme bestätigt. Die Maßnahme wird mit einem Fördersatz von bis zu 90 % unterstützt und eröffnet der Stadt Mainz damit eine Förderperspektive für die kommenden Jahre. Im Rahmen der Landesinitiative zur Stärkung der Investitionsfähigkeit der Oberzentren wurde ein mehrjähriger Förderrahmen für den Zeitraum 2026 bis 2029 in Aussicht gestellt. Für die Stadt Mainz ergibt sich daraus ein Gesamtinvestitionsvolumen von rund 34 Mio. €, bei einer Förderung von bis zu 31 Mio. €. Die Gesamtmaßnahme „Rheinufer Innenstadt Nord“ ist Bestandteil dieses Maßnahmenpakets und nimmt eine zentrale Rolle für die zukünftige Stadtentwicklung ein.

Die Inanspruchnahme dieser Fördermittel ist an klare formale und inhaltliche Voraussetzungen geknüpft. Hierzu zählen insbesondere Beschlüsse zur Erarbeitung eines integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sowie zur Festlegung des Fördergebietes. Diese Verfahrensschritte sind nunmehr einzuleiten und bilden die Grundlage für die Förderung der späteren Teilmaßnahmen.

Das Rheinufer im Bereich der nördlichen Innenstadt zählt zu den bedeutendsten Freiräumen der Mainzer Innenstadt. Trotz seiner herausragenden Bedeutung bestehen funktionale, gestalterische und freiraumbezogene Defizite, insbesondere hinsichtlich Aufenthaltsqualität, mangelnder Resilienz und der Verknüpfung mit den angrenzenden Stadtquartieren. Gleichzeitig bietet der Uferabschnitt zwischen Kaisertor und Zollhafen ein erhebliches Potenzial, zentrale Zukunftsaufgaben der Stadtentwicklung – insbesondere die Anpassung an den Klimawandel sowie die qualitative Aufwertung öffentlicher Räume – wirksam umzusetzen.

Ziel der Gesamtmaßnahme ist es, das Rheinufer als zusammenhängenden Stadtraum neu zu ordnen, seine Aufenthaltsqualität nachhaltig zu verbessern und die Verbindungen zwischen Altstadt, Neustadt und Rhein deutlich zu stärken. Darüber hinaus sollen klimaangepasste und multifunktionale Freiräume entwickelt sowie die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr verbessert werden. Die Maßnahme leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen und zukunftsorientierten Entwicklung der Gesamtstadt und zur Verbesserung der Lebensqualität für die Bürgerinnen und Bürger.

Der Beschluss zur Erarbeitung des ISEK ist der formelle Auftakt des nächsten Verfahrensschrittes und dient als Grundlage der Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahme. Hierin werden die Ziele, Maßnahmen und finanziellen Rahmenbedingungen der Gesamtmaßnahme konkretisiert. Während im Rahmen der Programmbewerbung zunächst eine vorläufige Maßnahmenübersicht zugrunde gelegt wurde, dient das ISEK der vertieften Ausarbeitung und Abstimmung mit der Bewilligungsbehörde. Das ISEK wird abschließend zusammen mit der Festlegung des Fördergebiets vom Stadtrat erneut beschlossen und bildet in den kommenden Jahren die Grundlage für die Beantragung und Bewilligung der Fördermittel zur Umsetzung der Teilmaßnahmen.

Das Untersuchungsgebiet „Rheinufer Innenstadt Nord“ wird entsprechend der beigefügten Anlage vorläufig festgelegt. Die Abgrenzung orientiert sich an den funktionalen und räumlichen Zusammenhängen des Uferraums sowie an den angrenzenden städtischen Strukturen und wird im Rahmen der vorbereitenden Untersuchungen überprüft und gegebenenfalls weiterentwickelt. Im weiteren Verfahren werden auch die Öffentlichkeit sowie die relevanten Akteure umfassend beteiligt. Auf dieser Grundlage kann anschließend die förmliche Festlegung eines Stadtumbaugebietes vorbereitet werden.

Die Erarbeitung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes erfordert aufgrund der fachlichen Breite und der einzubindenden Beteiligungsprozesse erhebliche personelle Bearbeitungskapazitäten und daher die Beauftragung eines externen Planungsbüros. Ausschreibung und Vergabe erfolgen zeitnah nach Beschlussfassung des Stadtrats im Rahmen eines geeigneten Vergabeverfahrens. Das ISEK ist der Bewilligungsbehörde innerhalb einer Frist von 12 Monaten nach Programmaufnahme vorzulegen.

## **2. Finanzierung**

Entsprechende Mittel sind im Haushaltsplan 2026 im Projekt Rheinufer II eingestellt. Die Kosten für die externe Beauftragung zur Erstellung des integrierten städtebaulichen Entwicklungskonzeptes sind im Rahmen der Städtebauförderung grundsätzlich förderfähig und werden im Umfang von 90% durch Bundes- und Landesmitteln getragen.

## **3. Alternativen**

Die Stadt Mainz verfolgt die Gesamtmaßnahme Rheinufer Innenstadt Nord nicht weiter und verzichtet auf Fördermittel in erheblichem Umfang.

### **Anlage:**

Plan Abgrenzung Untersuchungsgebiet

Flur 26

..... Abgrenzung Untersuchungsgebiet



5540241.33

448950.64



Vervielfältigung für eigene Zwecke zugelassen  
 Veröffentlichung oder Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des ausfertigenden Amtes  
 Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung, OpenStreetMap -  
 Mitwirkende



Landeshauptstadt  
 Mainz

06.05.2026  
 Datum  
 1 : 1500  
 Maßstab

Rheinufer    Innenstadt    Nord  
 Untersuchungsgebiet



## 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

<p><b>Betreff:</b> 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</p>
<p>Mainz, 18.05.2026</p> <p>gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>
<p>Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen</p> <p>Mainz, 01.06.2026</p> <p>gez. Haase</p> <p>Nino Haase Oberbürgermeister</p>

**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“ Reinigungs-klasse (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>„Birnb Baumsgasse“</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>	<p>Neuregelung aufgrund weiterer Widmungen, nunmehr komplett im Teil A</p>
Mainz-Lerchenberg	<p>„Hindemithstraße, jedoch nur Innenbereich des Einkaufszentrums einschließlich der Zugänge“</p>	<p>Erhöhung der Reinigungshäufigkeit entsprechend dem Verschmutzungsgrad von Rkl 51 auf Rkl 52</p>

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:**

<b>Straßenbezeichnung</b>	<b>Stadtteil</b>	<b>Straßen- schlüssel</b>	<b>Rkl</b>
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:**

<b>Straßenbezeichnung</b>	<b>Stadtteil</b>	<b>Straßen- schlüssel</b>	<b>Rkl</b>
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:**

<b>Straßenbezeichnung</b>	<b>Stadtteil</b>	<b>Straßen- schlüssel</b>	<b>Rkl</b>
Birnbaumgasse	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:**

<b>Straßenbezeichnung</b>	<b>Stadtteil</b>	<b>Straßen- schlüssel</b>
Betty-Winterfeld-Straße	Fi	79409

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

<b>Straßenbezeichnung</b>	<b>Stadtteil</b>	<b>Straßen- schlüssel</b>
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



## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0829/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 07.05.2026	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
Ausschuss für Mobilität	Kenntnisnahme	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.06.2026	Ö

<p><b>Betreff:</b> Leistungsfähigkeit Binger Straße/ Modalfilter Große Bleiche</p>
<p>Mainz, 13. 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 Ausschuss für Mobilität sowie der Ortsbeirat Altstadt nehmen die dargestellten Maßnahmen zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Teilprojekts 1 „Lückenschluss Binger Straße“ zur Kenntnis.

Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt und der Stadtrat beschließt, die Umsetzung des Modalfilters im Bereich Große Bleiche/Ernst-Ludwig-Platz zur Herausnahme des Durchgangsverkehrs.

## Sachverhalt

Mit den Beschlüssen zum Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes gemäß Stadtratsauftrag 0943/2020 sowie zum Teilprojekt 1 „Lückenschluss Binger Straße“ wurde die Grundlage für eine leistungsfähige Querverbindung der Straßenbahn zwischen Alicenplatz und Münsterplatz geschaffen. Wesentliches Ziel des Projektes ist die Entlastung des hoch belasteten ÖPNV-Knotenpunkts Hauptbahnhof sowie die Schaffung einer leistungsfähigen und betrieblich stabilen Ost-West-Verbindung im Mainzer Straßenbahnnetz.

Bereits vor der Realisierung des Straßenbahn-Lückenschlusses stellte die Achse Binger Straße eine bedeutende Verbindung des öffentlichen Verkehrs dar und wurde von mehreren Buslinien genutzt. Mit der Umsetzung des Teilprojekts 1 wurde zugleich das Ziel verfolgt, den Straßenraum an die heutigen und zukünftigen Mobilitätsanforderungen anzupassen. Die bisherige Gestaltung der Binger Straße wurde den jetzigen Anforderungen an Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit sowie an die gewachsene Bedeutung des Umweltverbundes nicht mehr gerecht (BV 0314/2022). Vor diesem Hintergrund wurde die Planung der neuen Binger Straße insbesondere darauf ausgerichtet, einen leistungsfähigen und stabilen Straßenbahn- und Busbetrieb zu ermöglichen, die Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr deutlich zu verbessern, barrierefreie Haltestellen zu schaffen sowie gleichzeitig die Erreichbarkeit der Innenstadt und der vorhandenen Parkieranlagen weiterhin sicherzustellen.

Im Zuge der Leistungsfähigkeitsbetrachtungen wurde deutlich, dass die Funktionsfähigkeit der neuen Straßenbahntrasse maßgeblich von der Verkehrsbelastung auf der Achse Große Bleiche abhängig ist. Dementsprechend wurde zugrunde gelegt, dass der Durchgangsverkehr auf der Achse Große Bleiche/Ernst-Ludwig-Platz reduziert und der Straßenabschnitt künftig im Wesentlichen nur noch für die Zufahrten zu den Parkieranlagen befahrbar sein soll. Gleichzeitig war vorgesehen, den Abschnitt insbesondere für den ÖPNV sowie den Radverkehr weiterhin durchgängig nutzbar zu halten.

Unter diesen Rahmenbedingungen konnte im Rahmen der Verkehrsmodellierung eine grundsätzlich ausreichende Leistungsfähigkeit der Verkehrsabläufe sowie der neuen Straßenbahntrasse nachgewiesen werden.

Mit der Fertigstellung des Teilprojekts 1 „Lückenschluss Binger Straße“ und der geplanten Überführung der neuen Straßenbahntrasse in den Regelbetrieb nach den Sommerferien 2026 ist nunmehr auch die Umsetzung der dieser Verkehrsorganisation zugrunde liegenden verkehrslenkenden Maßnahmen erforderlich.

### 1. Lösung

Der Modalfilter im Bereich Große Bleiche / Ernst-Ludwig-Platz dient der Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Teilprojekts 1 „Lückenschluss Binger Straße“ sowie der Stabilisierung der Verkehrsabläufe im unmittelbar angrenzenden Innenstadtbereich. Bereits im Rahmen der bisherigen Beschlussfassungen und Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zum Straßenbahnausbau wurde deutlich, dass die Funktionsfähigkeit der neuen Straßenbahntrasse maßgeblich von der Verkehrsbelastung auf der Achse Große Bleiche abhängig ist. Insbesondere Rückstaus im Bereich Münsterplatz, Große Bleiche und Ernst-Ludwig-Platz wirken sich unmittelbar auf die Betriebsqualität und Zuverlässigkeit des Straßenbahnverkehrs aus. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass

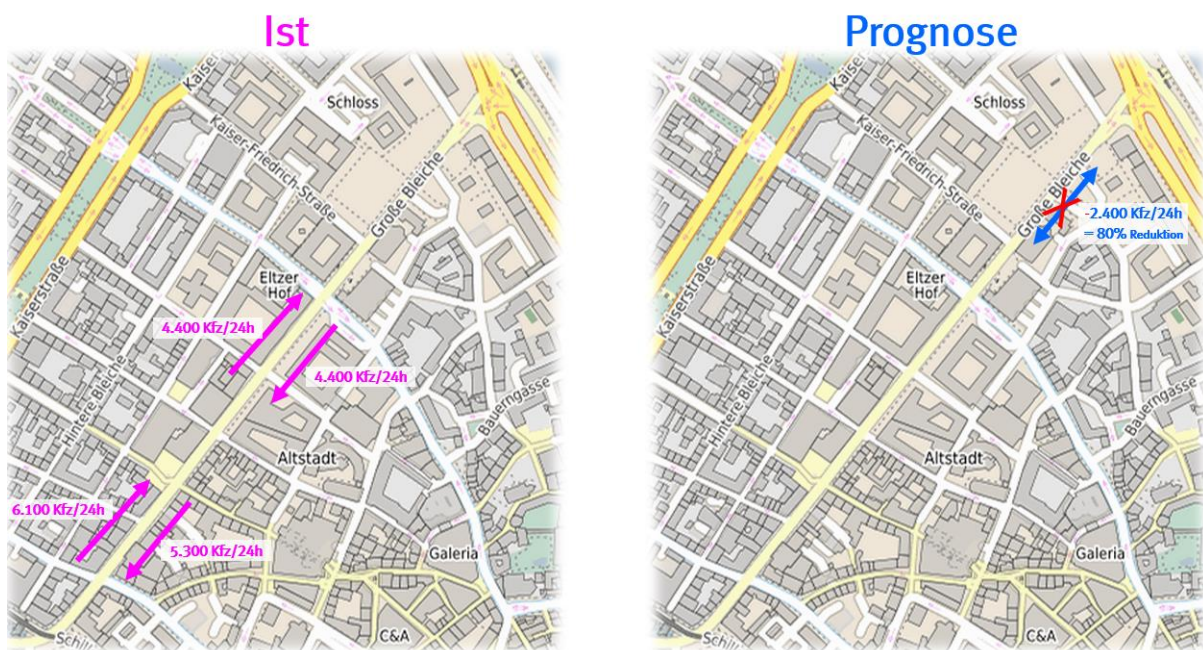
die neue Straßenbahnverbindung künftig eine zentrale Funktion innerhalb des Mainzer ÖPNV-Netzes übernehmen und den hoch belasteten Hauptbahnhofsvorplatz entlasten soll. Vor diesem Hintergrund ist eine stabile und möglichst störungsarme Betriebsabwicklung von besonderer Bedeutung.

Die bisherigen Untersuchungen zeigen, dass die bestehende Verkehrsbelastung auf der Großen Bleiche in erheblichem Umfang durch Durchgangsverkehre geprägt ist. Gleichzeitig wurde im Rahmen der Leistungsfähigkeitsuntersuchungen zum Lückenschluss der Straßenbahn deutlich, dass die dort künftig verfügbaren Kapazitäten für den motorisierten Individualverkehr gegenüber dem bisherigen Zustand reduziert sind und eine unveränderte Abwicklung der bisherigen Kfz-Verkehrsmengen daher nicht mehr möglich wäre.

Vor diesem Hintergrund stellt der Modalfilter im nördlichen Abschnitt der Großen Bleiche zwischen Peter-Altmeier-Allee und Kaiser-Friedrich-Straße eine notwendige verkehrsorganisatorische Maßnahme zur Sicherstellung leistungsfähiger und stabiler Verkehrsabläufe dar. Ziel ist es insbesondere, nicht notwendige Durchgangsverkehre aus dem Straßenzug Große Bleiche herauszunehmen und dadurch die Leistungsfähigkeit der neuen Straßenbahntrasse sowie die Stabilität der Verkehrsabläufe insgesamt zu sichern.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt, der angrenzenden Nutzungen, der Ministerien sowie der bestehenden Parkieranlagen bleibt dabei weiterhin gewährleistet. Der Modalfilter dient dementsprechend nicht der vollständigen Sperrung der Innenstadt für den motorisierten Individualverkehr, sondern einer gezielten Verkehrslenkung zugunsten eines funktionsfähigen Gesamtsystems.

Die bekannten Verkehrsfrequenzen beziehen sich auf den Zeitraum nach Ablauf der Coronapandemie bis zur Gegenwart, also auf die Jahre 2023 bis 2025.



Gemäß repräsentativer Verkehrserhebungen in der Großen Bleiche im Abschnitt zwischen Gärtnergasse und Neubrunnenplatz wurden in Fahrtrichtung Rhein ca. 6.100 Kfz/24h sowie in Fahrtrichtung Binger Straße ca. 5.300 Kfz/24h erhoben. Weiter nördlich in Richtung Regierungsviertel betragen die Verkehrsfrequenzen in Höhe des Landesmuseums etwa 4.400 Kfz/24h je Richtung.

Die Verkehrsmengen im IST-Zustand in Fahrtrichtung Rhein betragen zwischen Gärtnergasse und Neubrunnenplatz derzeit ca. 6.100 Kfz/24h, vor dem Landesmuseum etwa 4.400 Kfz/24h und davon etwa 3.000 Kfz/24h geradeaus weiterführend nördlich der Bauhofstraße. Insbesondere dieser letztgenannte Verkehrsstrom ist überwiegend dem Durchgangsverkehr zuzuordnen und dürfte sich durch den Modalfilter deutlich reduzieren. Vorliegend wird davon ausgegangen, dass sich dieser Verkehrsstrom künftig um etwa 80 % reduziert, sodass rund 2.400 Kfz/24h die Große Bleiche künftig nicht mehr als Durchgangssachse in Richtung Rhein nutzen werden. Damit reduziert sich die Verkehrsbelastung in Fahrtrichtung Rhein im Bereich des Landesmuseums um etwa 55 %.

Auch in Fahrtrichtung Binger Straße wird infolge des Modalfilters von einer deutlichen Verkehrsreduzierung ausgegangen, da insbesondere Durchgangsverkehre künftig auf andere, leistungsfähigere Hauptverkehrsachsen verlagert werden. Insgesamt wird daher davon ausgegangen, dass der Modalfilter eine erhebliche Reduzierung der Verkehrsbelastung entlang der Großen Bleiche zwischen Gärtnergasse und Bauhofstraße bewirken wird und damit einen wesentlichen Beitrag zur Sicherstellung der Leistungsfähigkeit des Straßenbahn-Lückenschlusses sowie zur Stabilisierung der innerstädtischen Verkehrsabläufe leistet.

Darüber hinaus trägt die Maßnahme zur Entflechtung konflikträchtiger Verkehrsbeziehungen sowie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei. Insbesondere im Bereich der hoch frequentierten Innenstadtachsen entstehen zusätzliche Potenziale zur Verbesserung der Querbarkeit und Aufenthaltsqualität sowie zur Stärkung des Fuß- und Radverkehrs. Gleichzeitig verbleibt die grundsätzliche Erreichbarkeit der Innenstadt für den Quell- und Zielverkehr erhalten. Die Maßnahme verfolgt insofern einen ausgewogenen Ansatz zwischen der Sicherstellung der Funktionsfähigkeit des Wirtschafts- und Dienstleistungsstandortes Innenstadt, der Erreichbarkeit für unterschiedliche Verkehrsarten sowie den Anforderungen eines leistungsfähigen Umweltverbundes.

Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Auswirkungen der Maßnahme nach Inbetriebnahme des Straßenbahn-Lückenschlusses im Regelbetrieb durch die Verwaltung beobachtet und verkehrlich evaluiert werden. Hierzu sollen insbesondere die relevanten Verkehrsströme, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte sowie die Betriebsstabilität der neuen Straßenbahntrasse betrachtet werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit und Leistungsfähigkeit der neuen ÖPNV-Achse dauerhaft sicherzustellen und auf mögliche Entwicklungen im Verkehrsablauf frühzeitig reagieren zu können.

Sofern sich im Rahmen der Evaluation weiterer Handlungsbedarf ergeben sollte, können ergänzende verkehrsorganisatorische Maßnahmen geprüft und bewertet werden, um die Leistungsfähigkeit der Binger Straße sowie der angrenzenden Innenstadtachsen langfristig stabil und robust sicherzustellen.

## **2. Alternativen**

Ein Verzicht auf die zeitnahe Umsetzung des Modalfilters würde die Rahmenbedingungen für den Regelbetrieb der Straßenbahnführung in der Binger Straße wesentlich verändern und die Leistungsfähigkeit der neuen ÖPNV-Achse erheblich beeinträchtigen. Ohne diese verkehrslenkende Maßnahme besteht das Risiko, dass Rückstaus im Bereich Große Bleiche, Münsterplatz und Alicenplatz unmittelbar auf die neue Straßenbahntrasse zurückwirken.

Insbesondere an den sensiblen Knotenpunkten und Haltestellenbereichen würde dies zu Behinderungen bei der Haltestellenbedienung, Einschränkungen der Betriebsstabilität sowie zu Verzögerungen im Straßenbahn- und Busverkehr führen. Aufgrund der engen Taktung des ÖPNV-Systems würden sich solche Verzögerungen nicht auf einzelne Fahrten beschränken, sondern sich systemisch fortpflanzen und verstärken („Kaskadeneffekt“).

Darüber hinaus bestünde die Gefahr, dass die mit dem Straßenbahn-Lückenschluss verfolgten Ziele, insbesondere die Entlastung des Hauptbahnhofes, die Schaffung einer leistungsfähigen Ost-West-Verbindung sowie die Verbesserung der Zuverlässigkeit des ÖPNV, nicht in dem vorgesehenen Umfang erreicht werden können.

Auch die Verkehrssicherheit sowie die Funktionsfähigkeit der übrigen Verkehrsabläufe im Innenstadtbereich würden beeinträchtigt. Ohne eine gezielte Verkehrslenkung verblieben zusätzliche Konfliktpunkte und Rückstaupotenziale im Bereich der hoch belasteten Innenstadtachsen.

Ein Verzicht auf die Maßnahme würde damit nicht nur die Leistungsfähigkeit der neuen Straßenbahntrasse gefährden, sondern insgesamt zu einer geringeren Stabilität und Robustheit der Verkehrsabläufe im gesamten Innenstadtbereich führen.

### **3. Ausgaben / Finanzierung**

Die erforderlichen Kosten für Markierung und Beschilderung werden aus Bordmitteln der Abteilungen Verkehrswesen und Straßenverkehrsbehörde finanziert.

### **4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine.

### **5. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Maßnahme unterstützt die Ziele der Landeshauptstadt Mainz zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Durch die Verbesserung der Leistungsfähigkeit und Attraktivität des ÖPNV sowie die Aufwertung der Bedingungen für den Fuß- und Radverkehr wird die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen gestärkt.

## **Finanzierung**



## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0830/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 07.05.2026	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
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	02.06.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö
Stadtrat	Vorberatung	17.06.2026	Ö

<p><b>Betreff:</b> Verbesserung der innerstädtischen Radverkehrsführung hier: Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche</p>
<p>Mainz, 15. Mai 2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>
<p>Mainz, 19. Mai 2026 gez. Haase Nino Haase Oberbürgermeister</p>

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Mobilität sowie der Ortsbeirat Altstadt nehmen die dargestellten Maßnahmen zur Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche zur Kenntnis. Der Ausschuss für Mobilität empfiehlt und der Stadtrat beschließt die Einrichtung einer Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche. Die Verwaltung wird beauftragt, die Maßnahme einschließlich begleitender Informations- und Kommunikationsmaßnahmen umzusetzen.

## Sachverhalt

Die Landeshauptstadt Mainz verfolgt das Ziel, den Umweltverbund nachhaltig zu stärken und die Bedingungen für den Fuß-, Rad- und öffentlichen Verkehr kontinuierlich zu verbessern. Grundlage hierfür bilden unter anderem die Mobilitätsbefragung 2023, die Ziele des Klimaschutzmasterplans sowie die strategische Ausrichtung der Stadt auf eine sichere, leistungsfähige und nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Die Mobilitätsbefragung 2023 zeigt, dass sich das Mobilitätsverhalten in Mainz in den vergangenen Jahren deutlich verändert hat. Während der Anteil des Radverkehrs im Jahr 2008 noch bei rund 12 % lag, beträgt er heute etwa 31 %. Gleichzeitig werden rund 72 % der Wege im Binnenverkehr im Umweltverbund zurückgelegt. Diese Entwicklung verdeutlicht die zunehmende Bedeutung des Radverkehrs im Alltagsverkehr sowie die Notwendigkeit, die bestehende Infrastruktur und Verkehrsorganisation an die tatsächlichen Nutzungen und Anforderungen anzupassen.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei die Bereitstellung sicherer, verständlicher und durchgängiger Radverkehrsverbindungen. Untersuchungen und Erfahrungen aus der Praxis zeigen, dass die Nutzung des Fahrrads maßgeblich von der wahrgenommenen Verkehrssicherheit sowie von der Qualität und Kontinuität der Infrastruktur abhängt. Insbesondere im innerstädtischen Bereich sind klare und konfliktarme Verkehrsführungen von hoher Bedeutung.

Die bestehende Radverkehrsführung im Bereich der Kaiserstraße sowie der Großen Bleiche weist hierbei strukturelle Defizite auf. Die Straßenräume sind durch eine hohe Nutzungsdichte, intensive Fußverkehrsströme, Linienbusverkehr, Lieferverkehre sowie begrenzte Flächenverfügbarkeiten geprägt. Gleichzeitig bestehen insbesondere auf der Kaiserstraße keine durchgängigen und leistungsfähigen Radverkehrsanlagen. Dies führt zu Nutzungskonflikten sowie teilweise zu einem Ausweichen des Radverkehrs auf Gehwege.

### 1. Lösung

Vor dem geschilderten Hintergrund kommt der Hinteren Bleiche als parallel verlaufender Verbindung eine besondere Bedeutung innerhalb des innerstädtischen Radverkehrsnetzes zu. Die Straße weist bereits heute eine hohe Bedeutung für den Radverkehr auf und wird von zahlreichen Radfahrer:innen als alternative Verbindung zwischen Binger Straße und Bauhofstraße genutzt. Gleichzeitig verfügt die Hintere Bleiche im Vergleich zu den benachbarten Hauptachsen über eine deutlich geringere Verkehrsbelastung sowie eine für den Radverkehr geeignete Straßenraumstruktur.

Die Einrichtung einer Fahrradstraße knüpft damit an bereits bestehende Verkehrsbeziehungen an und dient insbesondere der geordneten, sicheren und verständlichen Führung des Radverkehrs innerhalb der Innenstadt.

Die Realisierung der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche dient der Stärkung einer sicheren und leistungsfähigen Radverkehrsverbindung innerhalb der Mainzer Innenstadt sowie der Entlastung konfliktträchtiger Straßenräume. Gleichzeitig verfolgt die Maßnahme das Ziel, die unterschiedlichen Nutzungsansprüche im öffentlichen Raum klarer zu ordnen und die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen zu verbessern.

Die Hintere Bleiche übernimmt hierbei eine wichtige Netzfunktion innerhalb des innerstädtischen

Radverkehrsnetzes. Aufgrund ihrer Lage zwischen der Großen Bleiche und der Kaiserstraße stellt sie eine direkte und gut nutzbare Parallelverbindung dar, welche eine Verteilung des Radverkehrs in die angrenzenden Quartiere ermöglicht. Die Straße weist im Vergleich zu den benachbarten Hauptachsen eine geringere Belastung durch den motorisierten Verkehr auf und ermöglicht eine kontinuierliche Verkehrsführung mit vergleichsweise wenigen Konfliktpunkten. Dadurch eignet sie sich in besonderer Weise als innerstädtische Fahrradstraße.

Gleichzeitig trägt die Maßnahme zur Entlastung der hoch beanspruchten Straßenräume entlang der Großen Bleiche sowie der Kaiserstraße bei. Beide Achsen sind durch eine Vielzahl konkurrierender Nutzungen geprägt. Hierzu zählen insbesondere intensive Fußverkehrsströme, Linienbusverkehr, Lieferverkehre, Außengastronomie, Querungsbewegungen sowie eine hohe Komplexität der Knotenpunkte. Die bestehende Flächenverfügbarkeit ermöglicht dort nur eingeschränkt die Schaffung leistungsfähiger und durchgängiger Radverkehrsanlagen.

Durch die Bündelung des Radverkehrs auf der Hinteren Bleiche kann der Radverkehr gezielt auf eine hierfür geeignete Verbindung geführt werden. Gleichzeitig werden Nutzungskonflikte auf den Hauptachsen reduziert und insbesondere der Fußverkehr entlastet. Dies betrifft insbesondere Bereiche, in denen es bislang aufgrund fehlender oder unzureichender Radverkehrsinfrastruktur zu Konflikten zwischen Rad- und Fußverkehr kommt.

Die Maßnahme leistet darüber hinaus einen wichtigen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Eine klare und eindeutige Verkehrsführung trägt regelmäßig dazu bei, Konflikte im Straßenraum zu reduzieren und die gegenseitige Wahrnehmbarkeit der Verkehrsteilnehmer:innen zu verbessern. Insbesondere die Führung des Radverkehrs auf geeigneten Fahrbahnflächen anstelle einer Verlagerung auf Gehwege unterstützt eine sichere und nachvollziehbare Verkehrsorganisation.

Von besonderer Bedeutung ist hierbei auch die Situation im Umfeld der Binger Straße. Diese weist aufgrund der topographischen Situation, der signalisierten Knotenpunkte, der Haltestellenbereiche sowie der künftig erweiterten Schieneninfrastruktur eine erhöhte Komplexität für den Radverkehr auf. Insbesondere im Bereich der Haltestellen sowie bei Schienenquerungen entstehen zusätzliche Konfliktpotenziale. Durch die Attraktivierung der Führung über die Hintere Bleiche wird eine alternative und konfliktärmere Verbindung geschaffen, wodurch die Nutzung besonders sensibler Streckenabschnitte reduziert werden kann.

Darüber hinaus trägt die Einrichtung der Fahrradstraße zur Verbesserung der Bedingungen für den Fußverkehr sowie zur Stärkung der Barrierefreiheit bei. Insbesondere auf der Kaiserstraße ist zu beobachten, dass Radverkehr aufgrund fehlender geeigneter Infrastruktur teilweise auf Gehwege ausweicht. Dies führt zu Nutzungskonflikten und Beeinträchtigungen insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen. Durch die gezielte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn der Hinteren Bleiche können Gehwege wieder stärker ihrer eigentlichen Funktion vorbehalten werden. Dies unterstützt zugleich die Ziele der Landeshauptstadt Mainz im Bereich Barrierefreiheit und sichere Gehwege.

Die Fahrradstraße wird mit dem Zusatzzeichen „Anlieger frei“ eingerichtet. Dadurch bleibt die Erreichbarkeit für Anwohner:innen, Lieferverkehre, Handwerksbetriebe, Dienstleistungen sowie weitere berechtigte Verkehre weiterhin gewährleistet. Die Maßnahme führt somit nicht zu einer Sperrung des Quartiers für den motorisierten Individualverkehr, sondern zu einer klareren Ord-

nung und Priorisierung der Verkehrsabläufe entsprechend der Funktion des Straßenraums.

Die Maßnahme umfasst dabei bewusst nicht den oberen Abschnitt der Hinteren Bleiche zwischen Bahnhofstraße und Binger Straße. Die Querung der Bahnhofstraße bleibt aufgrund ihrer zentralen Funktion für den Straßenbahn- und Busverkehr als bedeutende ÖPNV-Achse für den Radverkehr untergeordnet. Vor diesem Hintergrund konzentriert sich die Einrichtung der Fahrradstraße auf den Abschnitt der Hinteren Bleiche zwischen der Gärtnergasse und der Bauhofstraße.

Im Bereich der Einmündung Bahnhofstraße/Hintere Bleiche ist vorgesehen, die Fahrbeziehung für linksabbiegenden Kfz-Verkehr aus der Bahnhofstraße in die Hintere Bleiche künftig mittels Poller zu unterbinden. Hintergrund sind wiederkehrende Konfliktsituationen mit dem öffentlichen Nahverkehr. Insbesondere beim Anfahren von Straßenbahnen und Bussen aus dem Haltestellenbereich in Richtung Parcusstraße/Hauptbahnhof kommt es regelmäßig zu Behinderungen und kritischen Verkehrssituationen durch linksabbiegende Kraftfahrzeuge. Durch die Anpassung der Verkehrsführung sollen diese Konflikte reduziert sowie die Leistungsfähigkeit und Betriebsstabilität des ÖPNV verbessert werden. Das Rechtsabbiegen aus der Bahnhofstraße in die Hintere Bleiche in Fahrtrichtung Binger Straße bleibt weiterhin möglich, sodass sich Verkehre über diese Verbindung verteilen können.

Mit der Einrichtung der Fahrradstraße sind ergänzende Anpassungen der Verkehrsorganisation und des Straßenraums verbunden, die sich aus den Anforderungen an eine sichere und gut erkennbare Fahrradstraße ergeben. Hierzu zählen insbesondere die Festlegung der Hinteren Bleiche als Vorfahrtsstraße, Anpassungen bei Stellplätzen insbesondere in Kreuzungsbereichen zur Verbesserung von Sichtbeziehungen und Verkehrsabläufen sowie Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit und Verkehrssicherheit der Fahrradstraße.

Ziel ist eine klare, verständliche und konfliktarme Verkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen. Gleichzeitig bleiben Lade- und Liefermöglichkeiten erhalten, um die Erreichbarkeit für Gewerbe, Dienstleistungen und Anwohner:innen weiterhin sicherzustellen.

Nach Beschlussfassung erfolgt zunächst eine begleitende Informations- und Kommunikationsphase über die Sommerferien 2026. Ziel ist es, Anwohner:innen, Gewerbetreibende sowie weitere Nutzer:innen frühzeitig über die Regelungen und die Funktionsweise der Fahrradstraße zu informieren sowie Fragen zur Maßnahme aufzugreifen.

Hierzu sind ergänzend zu einer schriftlichen Bürgerinformation offene Sprechstundenformate im Stadthaus Große Bleiche vorgesehen. Mitarbeiter:innen des fahrRad-Büros stehen dort an insgesamt drei Terminen für Fragen, Hinweise und Erläuterungen unmittelbar vor Ort zur Verfügung. Darüber hinaus werden die grundlegenden Regelungen und Funktionen einer Fahrradstraße über ergänzende Informationsmaterialien erläutert.

Die Umsetzung der Maßnahme einschließlich der erforderlichen Beschilderung und Markierung ist zum Ende der Sommerferien 2026 vorgesehen.

Ergänzend ist vorgesehen, die Auswirkungen der Maßnahme nach Umsetzung verkehrlich zu beobachten und zu evaluieren. Hierbei sollen insbesondere die Verkehrsabläufe, die Entwicklung möglicher Nutzungskonflikte sowie die Auswirkungen auf Verkehrssicherheit und Verkehrsverteilung betrachtet werden. Ziel ist es, die Funktionsfähigkeit der Maßnahme dauerhaft sicherzustellen und mögliche Optimierungsbedarfe frühzeitig zu erkennen.

## 2. Alternativen

Ein Verzicht auf die Einrichtung der Fahrradstraße würde die bestehenden Defizite innerhalb der Radverkehrsführung im Bereich der Innenstadt fortschreiben. Insbesondere die Konfliktsituationen zwischen Rad- und Fußverkehr entlang der Kaiserstraße sowie der Großen Bleiche würden weiterhin bestehen bleiben.

Gleichzeitig würde auf eine geeignete und bereits heute genutzte Parallelverbindung für den Radverkehr verzichtet. Dies hätte zur Folge, dass der Radverkehr weiterhin verstärkt auf hoch belastete und konfliktträchtige Hauptachsen konzentriert bliebe, obwohl dort nur eingeschränkte Flächenverfügbarkeiten bestehen.

Darüber hinaus würden Potenziale zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit sowie zur klareren Ordnung der Verkehrsabläufe ungenutzt bleiben. Auch die Ziele der Landeshauptstadt Mainz zur Förderung des Umweltverbundes und zur Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsverbindungen könnten in diesem Bereich nur eingeschränkt erreicht werden.

### **3. Ausgaben / Finanzierung**

Die erforderlichen Kosten für Beschilderung, Markierung sowie begleitende Informations- und Kommunikationsmaßnahmen werden aus bestehenden Haushaltsmitteln der Radverkehrsförderung finanziert.

### **4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen**

Keine.

### **5. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Maßnahme unterstützt die Ziele der Landeshauptstadt Mainz zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Reduzierung verkehrsbedingter Emissionen. Durch die Verbesserung der Bedingungen für den Alltagsradverkehr sowie die Schaffung sicherer und attraktiver Radverkehrsverbindungen wird die Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen gestärkt.

Die Einrichtung der Fahrradstraße leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität sowie zur Entwicklung einer klima- und umweltverträglichen Mobilität innerhalb der Mainzer Innenstadt.

## **Finanzierung**



## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0858/2026
Amt/Aktenzeichen 80/23 Mz 04 1/25	Datum 12.05.2026	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 26.05.2026			
<b>Beratungsfolge Gremium</b>	<b>Zuständigkeit</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	10.06.2026	Ö
Wirtschaftsausschuss	Entscheidung	11.06.2026	Ö

<p><b>Betreff:</b> Grundstücksangelegenheit; Erwerb des Grundstücks Gemarkung Mainz, Flur 4, Nr. 199, Verkehrsfläche, Große Langgasse von dem Exjesuiten- und Welschnonnen Schulfonds</p>
<p>Mainz, 19.05.2026</p> <p>gez. Manuela Matz Beigeordnete</p> <p><u>Anlage:</u> Lageplan</p>

### **Beschlussvorschlag:**

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt empfiehlt, der Wirtschaftsausschuss beschließt den Erwerb des nachfolgend genannten Grundstücks von dem Exjesuiten- und Welschnonnen Schulfonds:

Gemarkung	Flur	Parzelle	Bezeichnung	Größe (m <sup>2</sup> )	Eigentümer
Mainz	4	199	Verkehrsfläche Große Langgasse	287	Exjesuiten- und Welschnonnen Schulfonds

Für den Erwerb des vorgenannten Grundstücks mit einer Fläche von 287 m<sup>2</sup> wird ein Kaufpreis von 398.499,50 € (ca. 1.388,50 €/m<sup>2</sup>) zuzüglich der Kaufnebenkosten in Höhe von ca. 31.500,50 € (Grund-erwerbsteuer, Notar- und Gerichtskosten) veranschlagt. Somit belaufen sich die Gesamtkosten auf 430.000,00 €.

Besondere Vertragsbedingungen wurden nicht vereinbart. Es gelten im Übrigen die allgemeinen Vertragsbedingungen der Stadt Mainz.

## 1. Sachverhalt:

Die Stadt beabsichtigt das o.g. Grundstück in der Altstadt von dem Exjesuiten- und Welschnonnen Schulfonds zu erwerben. Bei dem Grundstück handelt es sich um einen ehemaligen Parkplatz, der an eine im Bau befindliche, von der Wohnbau Mainz entwickelte Wohnbebauung grenzt. Der Erwerb soll die Umgestaltung zu einem öffentlichen Platz ermöglichen. Das Grundstück soll somit einer öffentlichen Nutzung für den Gemeinbedarf zugeführt werden.

Wie dem beigefügten Lageplan entnommen werden kann, liegt das unbebaute Grundstück zwischen Steingasse 6 und Große Langgasse 16, 55116 Mainz.

Durch die Entwicklung des Platzes würde eine schattenspendende Grünanlage geschaffen werden, wie sie im Maßnahmenkatalog im Rahmen der *Strategie zur Anpassung an den Klimawandel* der Stadt Mainz sowie im *Hitzeaktionsplan für Rheinland-Pfalz* als städteplanerische Maßnahme zur Anpassung an die klimatische Situation empfohlen wird.

Zudem würde durch die Entwicklung eine Aufwertung dieses über viele Jahre hinweg unansehnlichen Platzes erfolgen.

Unter der Beteiligung verschiedener Fachämter wurde versucht herauszufinden, inwiefern das Grundstück mit Altlasten belastet ist und ob eine Unterkellerung besteht.

Die Fläche diente im 17. Jahrhundert als Kloster und im 19. Jahrhundert als Schule. Nach Kriegsende fand eine Nutzung als Parkplatz statt.

Unabhängig von der Vornutzung muss allerdings damit gerechnet werden, dass die aufgefüllten Böden (kriegsbedingter Trümmerschutt) im Untergrund des Grundstückes schadstoffbelastet sein können und daher ggf. erhöhte Entsorgungskosten anfallen.

Weiterhin ist mit Bauwerks- bzw. Fundamentresten im Untergrund zu rechnen.

Eine Kelleranlage ist in den Stadtplänen nicht immer abgebildet, sodass nicht mit Sicherheit gesagt werden kann, ob diese noch besteht.

Es liegen keine Eintragungen im Altlasten- und Verdachtsflächenkataster der Stadt Mainz vor.

Aus den Baugrund- und Bodenuntersuchungen (Kurzbericht Ingenieurbüro Dr. Westhaus, 04.10.2023) gehen bisher keine Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen hervor.

Eine abschließende Klärung könnte nur durch umfangreiche weitere Bohrungen bzw. Aushub herbeigeführt werden.

Zudem ist nicht klar, ob Altlasten bzw. Unterkellerung auch für die zukünftige Nutzung als öffentliche Platzfläche von Relevanz sind. So hätte eine solche Fläche voraussichtlich keine höheren Anforderungen an die Tragfähigkeit als der vorher dort bestehende Parkplatz.

Sollten in Zukunft doch Kosten für die Sanierung der Altlasten entstehen, sind diese durch die Stadt Mainz zu tragen.

Auf dem o.g. Grundstück bestehen aktuell noch 4 Stellplatzbaulasten zugunsten der Welschnonnengasse 1, die zunächst von der Stadt übernommen werden. Auf dem benachbarten städtischen Grundstück bestehen ebenfalls noch 6 Stellplatzbaulasten zugunsten der Welschnonnengasse 1. Die Stadt ist momentan im Gespräch mit dem Grundstückseigentümer und der Bauaufsicht hinsichtlich einer Ablösung oder Verlagerung der Stellplatzbaulasten.

Der Bodenrichtwert 2026 beträgt in dem Bereich 5.500,00 €/m<sup>2</sup>. Für öffentliche Verkehrsflächen wird durch die Geschäftsstelle des Gutachterausschusses der Stadt Mainz grundsätzlich ein Wert von 25% des Bodenrichtwerts vorgeschlagen. Im vorliegenden Fall sind dies 1.375,00 €/m<sup>2</sup>.

Bei einer Fläche von 287 m<sup>2</sup> ergibt sich somit ein Kaufpreis von 394.625,00 €.

Das Angebot wurde mit der Geschäftsstelle des Gutachterausschusses abgestimmt, die ebenfalls den Kaufpreis für angemessen erachtet.

Da der Mietvertrag für die Baustelleneinrichtung noch eine Laufzeit bis 30.09.2026 hat, besteht ein Anspruch des Exjesuiten- und Welschnonnen Schulfonds gegen die Stadt Mainz auf Auszahlung der Mieteinnahmen für den Zeitraum Januar bis September 2026 in Höhe von 3.874,50 €.

Dieser Betrag ist zum eigentlichen Kaufpreis hinzuzurechnen, sodass sich Gesamtkosten von 398.499,50 € zuzüglich Kaufnebenkosten in Höhe von ca. 31.500,50 € ergeben.

## **2. Lösung:**

Die Stadt erwirbt das genannte Grundstück zu den im Beschlussvorschlag dargestellten Bedingungen und kann dieses langfristig als öffentlichen Platz herstellen und somit zu einer Aufwertung des Stadtbilds beitragen.

## **3. Alternativen:**

Die Stadt verzichtet auf den Grunderwerb. Das Grundstück verbleibt im Eigentum der Stiftung. Der öffentliche Platz kann nicht hergestellt werden.

## **4. Ausgaben/Finanzierung:**

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

a) Einmalige Ausgaben:

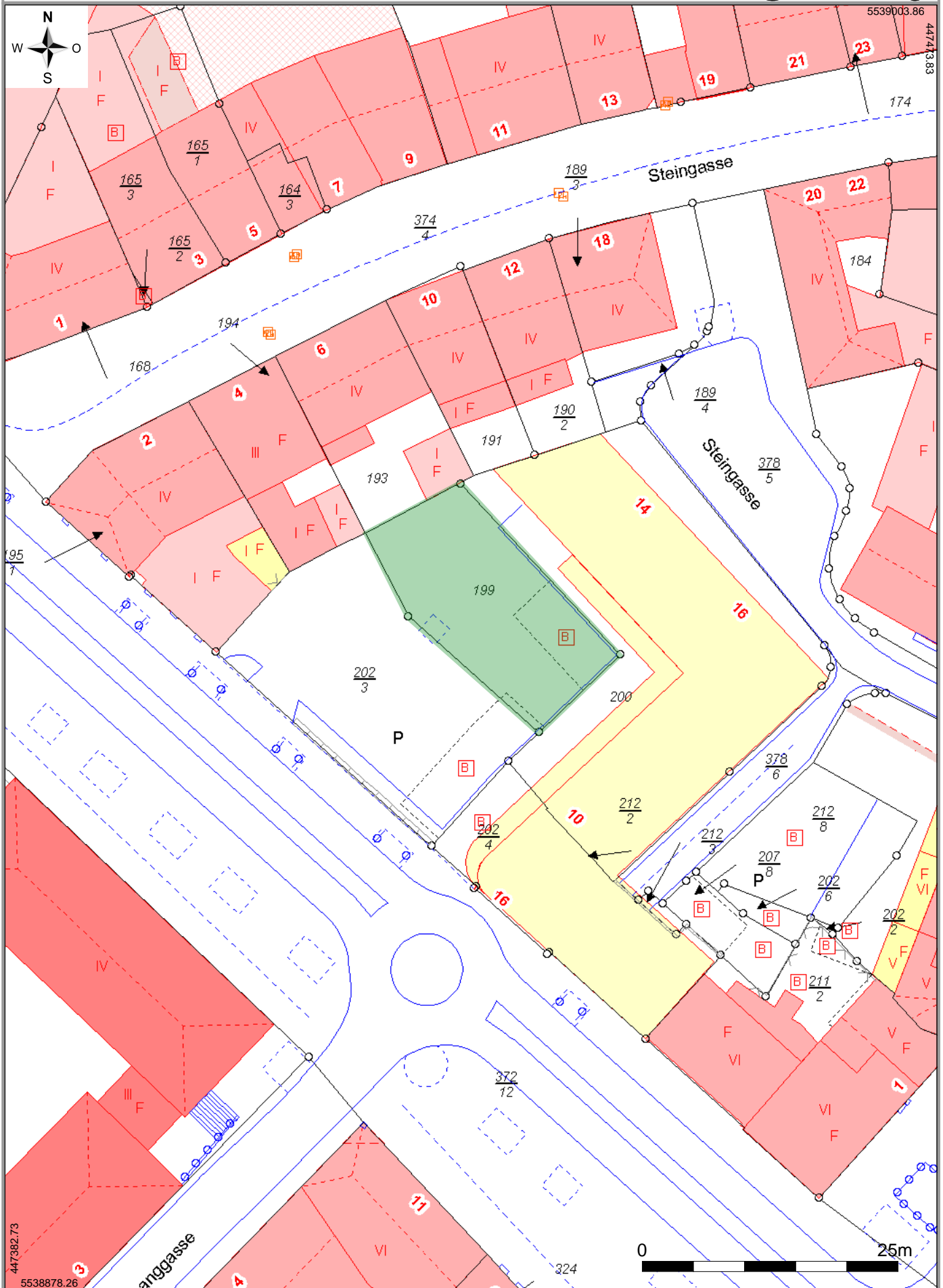
Grunderwerbskosten:	394.625,00 €
Ausgleich mietvertraglicher Verpflichtungen:	3.874,50 €
Kosten für Notar und Gericht sowie Grunderwerbsteuer:	<u>31.500,50 €</u>
	430.000,00 €

PSP-Element: 7.000199  
Sachkonto: 7851

Die Haushaltsmittel in Höhe von insgesamt ca. 430.000 € sind im Haushalt veranschlagt.

b) Laufende Ausgaben einschl. Folgekosten  
(z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst): keine

**Einnahmen:** keine



Landeshauptstadt  
Mainz

09.04.2026  
Datum

1 : 500  
Maßstab

Flur 4, Nr. 199

Erwerb des Grundstücks Gemarkung Mainz, Flur 4, Nr. 199