



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Weisenau am
Mittwoch, 10.06.2026, 18:30 Uhr,
Kulturheim, Raum Menimane, Friedrich-Ebert-Str. 61, 55130 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Berichterstattung zur Beschlussvorlage
"Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen"
2. Beschlussvorlagen
2.1. „Das Mainzer Straßenbahnnetz weiter ausbauen!“ (Antrag 0943/2020)
Vorlage: 0812/2026
3. Berichterstattung durch das Netzwerk Weisenau
4. Berichterstattung zur Schulentwicklung in Weisenau

Anträge

5. Blockierte Gehwege in der Hohlstraße an Müllabfuhrtagen (CDU)
Vorlage: 1027/2026
6. Heiligkreuz-Viertel (SPD)
Vorlage: 1028/2026
7. Schwerbehindertenparkplatz am Kulturheim (SPD)
Vorlage: 1029/2026
8. Anpassung der Verkehrsführung im Wohnviertel zw. Bleichstraße/Heiligkreuzweg
und Portlandstraße/Friedrich-Ebert-Straße (GRÜNE)
Vorlage: 1030/2026
9. Entsigelung und Bepflanzung an der Weggabelung Langentalstraße/Wassergasse
(GRÜNE)
Vorlage: 1032/2026

Anfragen

10. Einsatz der Beteiligungsplattform senf.app bei städtischen Beteiligungsverfahren (CDU)
Vorlage: 1034/2026
11. Status der Verfüllung des südlichen Steinbruchs der Portland Zementwerke (SPD)
Vorlage: 1035/2026
12. Schulentwicklungsplan (GRÜNE)
Vorlage: 1036/2026
13. Bauvorhaben zum Bevölkerungsschutz-Campus "Goldgewann" in Weisenau - Errichtung einer ILS + FW 3 (ÖDP, FDP, CDU, GRÜNE)
Vorlage: 1038/2026
14. Reinigung der Bushaltestellen (ÖDP)
Vorlage: 1039/2026
15. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 15.1. Schienennetz Mainz Hbf - Worms Hbf (GRÜNE)
Vorlage: 0654/2026
 - 15.2. Inklusive Gestaltung des Heiligkreuz-Viertels (GRÜNE)
Vorlage: 0669/2026
 - 15.3. Auswertung der Bürgerbeteiligung zum Straßenbahnausbau Teilprojekt 3 (CDU)
Vorlage: 0104/2026
 - 15.4. Parksituation im Bereich des Tanzplatzes (SPD)
Vorlage: 0652/2026
 - 15.5. Wasserspiele in der Annemarie-Renger-Straße (SPD)
Vorlage: 0653/2026
 - 15.6. Entsigelung und Entsorgung (ÖDP, SPD, CDU, GRÜNE, FDP)
Vorlage: 0649/2026
16. Sachstandsberichte
 - 16.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0382/2026 der SPD, Grünen, CDU, ÖDP, FDP im Ortsbeirat Mainz-Weisenau
Vorlage: 0809/2026
 - 16.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0383/2026, GRÜNE, Ortsbeirat Mainz-Weisenau
Vorlage: 0823/2026
 - 16.3. Sachstandsbericht zu Antrag 0385/2026, SPD, Ortsbeirat Mainz-Weisenau
Vorlage: 0831/2026
 - 16.4. Sachstandsbericht zu Antrag 0386/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau
Vorlage: 0894/2026

- 16.5. Sachstandsbericht zu Antrag 0088/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau
Vorlage: 0895/2026
- 17. Verkehrskommission
 - 17.1. Ergebnisse
 - 17.2. Anträge/Anregungen
- 18. Mitteilungen und Verschiedenes
- 19. Anregungen aus der Mitte des Ortsbeirates
 - 19.1. Rückmeldung der Verwaltung
- 20. Stadtteilmittel
- 21. Einwohnerfragestunde
 - 21.1. Rückmeldung der Verwaltung
 - 21.2. Mail-Eingabe von Herrn Frank Gundel

b) nicht öffentlich

- 22. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
- 23. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 03.06.2026

gez. Ralf Kehrein
Ortsvorsteher



Beschlussvorlage

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

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

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

Beschlussvorschlag:

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

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

Sachverhalt

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Lösung

➤ Allgemeine Rahmenbedingungen

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

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

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

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

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

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

- **Förderfähigkeit, Wirtschaftlichkeit und Genehmigungsfähigkeit**

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

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

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

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

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

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

- **Umweltverträglichkeit**

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

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

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

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

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

- **Fachliche und rechtliche Ausschlusskriterien**

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

- **Denkmalpflege**
Die Auswirkungen einer Straßenbahntrasse auf Kulturdenkmäler werden von den zuständigen Denkmalschutzbehörden beurteilt. Diese kann Planungen widersprechen, sofern erhebliche Beeinträchtigungen von Einzeldenkmälern, Denkmalzonen und Boddendenkmälern zu erwarten sind und zumutbare Alternativen nicht berücksichtigt werden.
- **Vorbeugender Brandschutz**
Oberleitungen und Abspannmaste können gravierende Auswirkungen auf das Anleitern an Gebäude haben. Sofern kein zweiter baulicher Rettungsweg vorhanden ist, muss geprüft werden, ob und ggf. mit welchem Aufwand dieser bei Bedarf hergestellt werden kann. Neben eventuell höheren Baukosten kann dies auch Fragestellungen wie Flächeneingriffe auf privaten Grundstücken oder optische Beeinträchtigungen beinhalten.
- **Verkehrliche Leistungsfähigkeit und ruhender Verkehr**
Im Rahmen von Planfeststellungsverfahren ist ein Verkehrsgutachten vorgeschrieben, das für die Verkehrsabläufe den Nachweis einer ausreichenden Qualitätsstufe fordert. Im Zusammenhang mit der 2022 eingeführten „E-Klima“ und mit der Novelle der Straßenverkehrsordnung (StVO) von 2024 können nunmehr auch Vorhaben und Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes in diese Bewertung mit einfließen. Es bleibt darüber hinaus zu beachten, dass Auswirkungen auf klassifizierte Straßen (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) von den zuständigen Behörden auf Bundes- bzw. Landesebene im Rahmen des Baurechtsverfahrens beurteilt werden und dass die Inanspruchnahme von Teilen des Verkehrsraums für die Straßenbahn zu Verdrängungen des ruhenden Verkehrs führt.

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

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

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

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

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

- **Bürger:innenbeteiligung**

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

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

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

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

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

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

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

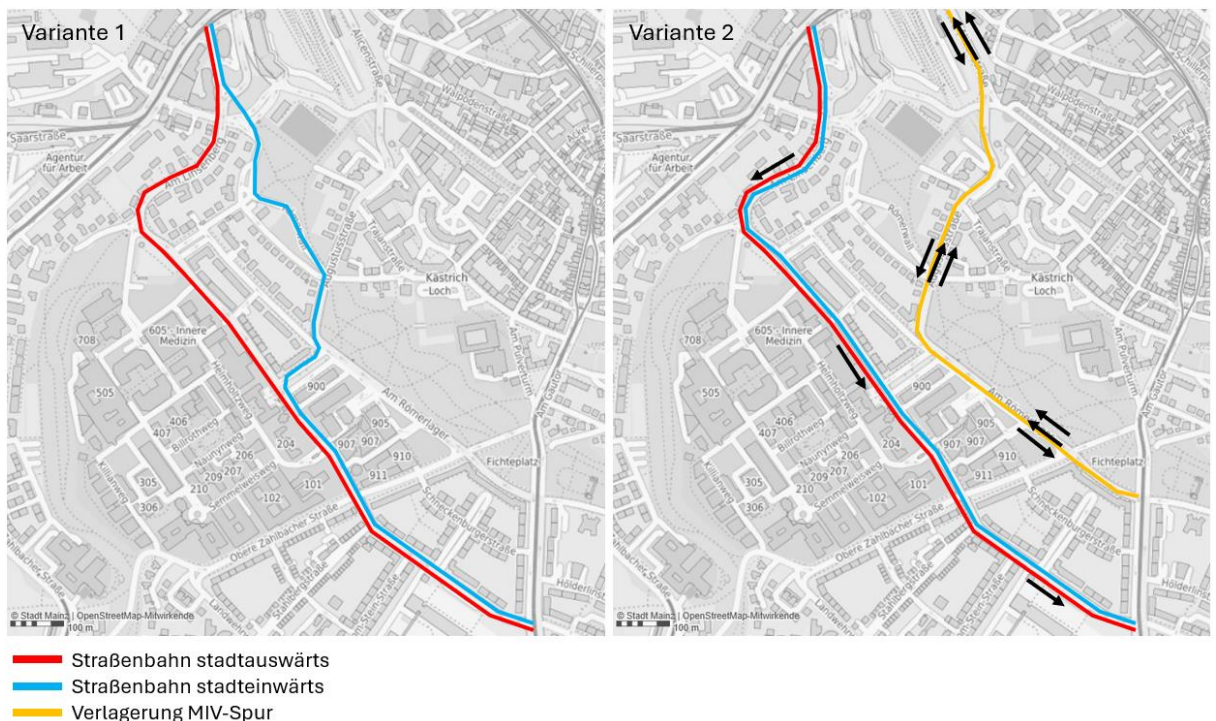
Zusätzlich:

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

Zusammenfassend werden diese Variantenoptionen wie folgt beurteilt:

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

Günstig:

- Fahrspuren B 40 stadtauswärts können beibehalten werden

Offen:

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

Nachteilig:

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

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

Günstig:

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

Offen:

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

Nachteilig:

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

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

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

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

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

- Knotenpunkt An der Philippsschanze/Pariser Straße

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

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

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

- An der Goldgrube zwischen Freiligrathstraße und Ebersheimer Weg

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

- An der Goldgrube ab Ebersheimer Weg und Am Stiftswingert

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

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

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

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

- Knotenpunkt An der Goldgrube/Am Stiftswingert/Hechtsheimer Straße

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

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

Teillast Weisenau

- Göttelmannstraße zwischen Am Rosengarten und Am Michelsberg

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

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

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

- Göttelmannstraße zwischen Am Michelsberg und Am Viktorstift

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

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

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



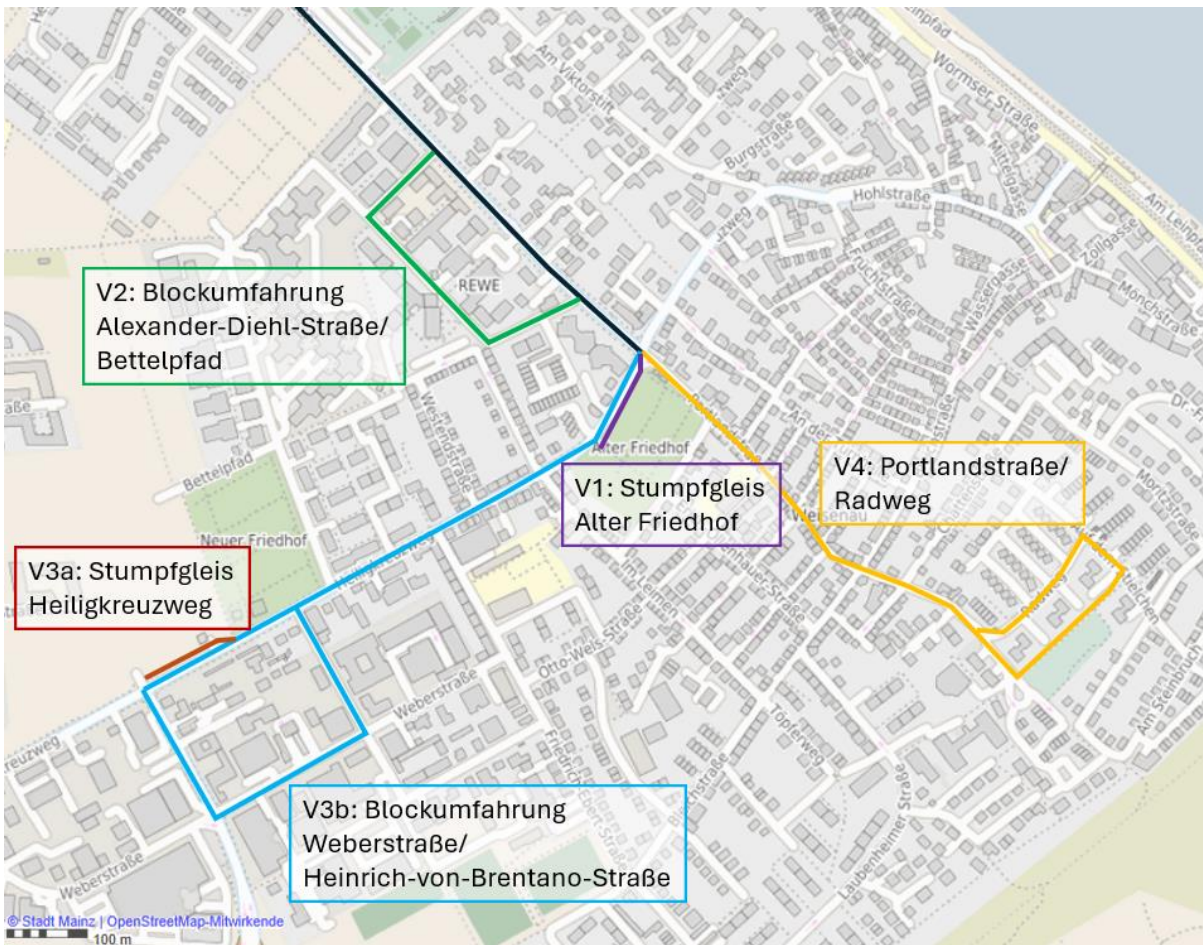
- Göttelmannstraße zwischen Am Viktorstift und Heiligkreuzweg

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

- Wendeoptionen Weisenau

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

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



Variante 1: Wenden auf Höhe des Alten Friedhofs Weisenau

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

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

Günstig:

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

kung für den Weisenauer Ortskern

Offen:

- Beurteilung der denkmalschutztechnischen Belange

Nachteilig:

- Eingeschränkte Flexibilität bezüglich des Einsatzes von Straßenbahnfahrzeugen

Variante 2: Blockumfahrung Göttelmannstraße – Alexander-Diehl-Straße

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

Günstig:

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

Nachteilig:

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

Variante 3: Verlängerung über Heiligkreuzweg

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

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

Günstig:

- Bessere Erschließung von Weisenau und den Südostbereich des Heiligkreuzviertels

Offen:

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

Nachteilig:

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

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

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

Günstig:

- Optimale Erschließung großer Teile von Weisenau

Offen:

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

Nachteilig:

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

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

Bewertung der Varianten:

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

Teilstrecke Hechtsheim/Frankenhöhe

- Hechtsheimer Straße Nord zwischen An der Goldgrube und Landwehrweg

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

- Hechtsheimer Straße Süd zwischen Landwehrweg und Heiligkreuzweg

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

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

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

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

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

Hierzu liegen verschiedene Querschnittsüberlegungen mit unterschiedlichen Herangehensweisen vor:

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

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

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

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

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

- Alte Mainzer Straße und Führung über Frankenhöhe

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



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

Wendeoption über die Obere Zahlbacher Straße

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

Zusammenfassung und Ausblick:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. Alternativen

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

3. Ausgaben / Finanzierung

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

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

4. Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Keine Auswirkungen.

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz

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

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

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

Finanzierung



Mainz, 29.05.2026

Antrag – Blockierte Gehwege in der Hohlstraße an Müllabfuhrtagen

In der Hohlstraße kommt es an den regelmäßigen Abfuhrtagen wiederholt zu erheblichen Behinderungen auf den Gehwegen. Durch die große Zahl bereitgestellter Abfalltonnen werden die Gehwege an vielen Stellen stark blockiert. Für Personen mit Kinderwagen, Rollstuhl oder Rollator ist ein gefahrloses Passieren dann nicht möglich. Dies führt dazu, dass Betroffene auf die Fahrbahn ausweichen müssen, was vermeidbare Gefährdungen mit sich bringt.

Die Hohlstraße verfügt bereits heute über sehr begrenzte Parkmöglichkeiten. Daher ist es notwendig, Lösungen zu finden, die sowohl die Barrierefreiheit als auch die angespannte Parkraumsituation berücksichtigen. Daher sind organisatorische Anpassungen, alternative Abstellbereiche oder andere verwaltungsseitige Maßnahmen erforderlich, die eine durchgängige Passierbarkeit der Gehwege sicherstellen, ohne den Parkraum weiter einzuschränken.

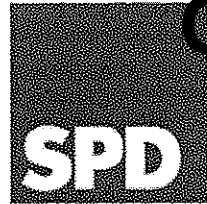
Der Ortsbeirat Mainz-Weisenau möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen,

- wie an Tagen der Müllabfuhr in der Hohlstraße sichergestellt werden kann, dass die Gehwege durch abgestellte Abfalltonnen nicht vollständig blockiert werden,
- und welche organisatorischen oder technischen Maßnahmen geeignet sind, die durchgängige Passierbarkeit für Fußgängerinnen und Fußgänger – insbesondere mit Kinderwagen, Rollatoren oder Rollstühlen – zu gewährleisten.
- Die entsprechenden Maßnahmen umzusetzen.

gez. Klaus Wilhelm

Sprecher: Klaus Wilhelm



SPD Weisenau Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann
t.hoffmann@tclh.de

Zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.2026 stellen wir folgenden

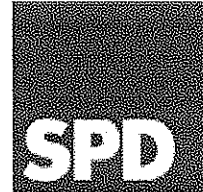
Antrag Heiligkreuz-Viertel

Die Verwaltung wird gebeten, die Grünfläche an der Annemarie-Renger-Str. in Zusammenarbeit mit dem zuständigen Vorhabensträger umgehend für die Anwohnenden und im Besonderen die Kinder nutzbar zu machen, insbesondere durch Pflege und Bewässerung. Auch die Mängel im Bereich der Wasserfontänen sollen im Sinne der Bewohnerinnen und Bewohner schnellstmöglich beseitigt werden. Sollte die Fontänenanlage kurzfristig nicht in Betrieb genommen werden können, sollte das Befahren und Beparken durch weitere transportable Pflanzkübel verhindert werden.

Begründung:

Im Bereich zwischen Bäckerei und Drogerie im Heiligkreuz-Viertel gab es vermehrt gefährliche Situationen zwischen Fahrradfahrenden, spielenden Kindern, Hundeführenden und Autos. Um die Situation zu entschärfen bieten sich die vorhandenen, aber derzeit nicht nutzbaren Optionen an. Die Grünfläche, derzeit nach einem Jahr immer noch in Aufzucht, soll für Kinder z.B. umgehend als Spielfeld für Kinder und somit als sicherer Spielbereich nutzbar gemacht werden. Die Wasserfontänen leisten im Sommer einen großen Beitrag zur lokalen Wegesicherheit, da diese gerne bespielt und zur Abkühlung genutzt werden und somit die Nutzung der Wegeverbindung über den Platz durch Fahrzeuge deutlich reduziert wird. Darüber hinaus ist Abkühlung an heißen Tagen für alle Anwohnenden, insbesondere auch für Ältere, eine Notwendigkeit.

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher



SPD
Weisenau
Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann
t.hoffmann@tclh.de

Zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.2026 stellen wir folgenden

Antrag Schwerbehindertenparkplatz am Kulturheim

Die Verwaltung wird gebeten, im unmittelbaren Umfeld zum Kulturheim einen Schwerbehindertenparkplatz einzurichten.

Begründung:

Im direkten Umfeld zum Kulturheim gibt es derzeit keinen Schwerbehinderten-Parkplatz. Mit Blick auf Teilhabe und Barrierefreiheit soll hier eine Lösung in kurzer Distanz angeboten werden.

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher

Antrag

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ortsbeirat Mainz-Weisenau



8

Frauenlobstraße 59-61

55118 Mainz

Tel.: +49 (6131) 89 243 50

Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Weisenau bringt folgenden Antrag für die Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, 10.6.2026, ein:

Der Ortsbeirat Weisenau bittet die Verwaltung, die Verkehrsführung im Wohnviertel zwischen Bleichstraße und Heiligkreuzweg, Portlandstraße und Friedrich-Ebert-Straße so anzupassen, dass im Sinne von Verkehrssicherheit und Lärmschutz keine direkte Durchfahrt von motorisiertem Individualverkehr (MIV) auf der Otto-Wels-Straße zwischen Friedrich-Ebert-Straße und Portlandstraße mehr möglich ist.

Begründung/Hinführung

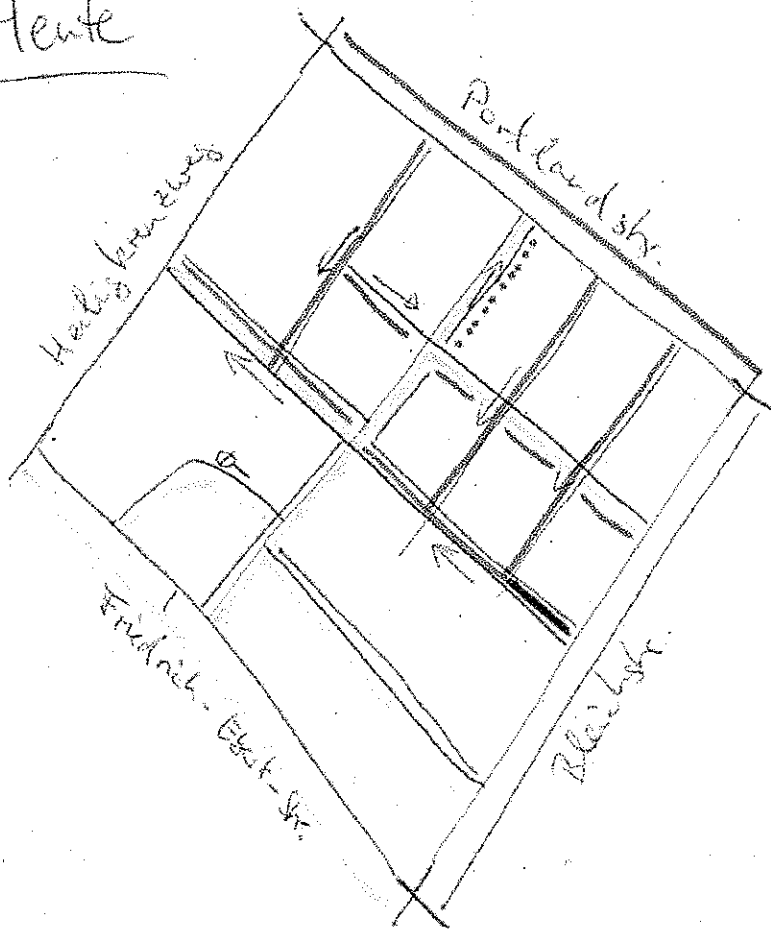
Neu geplante Wohngebiete wie das Heiligkreuzviertel oder die Großbergsiedlung zeichnen sich dadurch aus, dass kein Durchgangsverkehr von motorisierten Fahrzeugen möglich ist. Dies führt zu verringertem Verkehr mit den positiven Auswirkungen von erhöhter Verkehrssicherheit und verringerter Lärm- und Luftschadstoffbelastung. Wir wollen diese Verbesserungen auch den Anwohnenden in gewachsenen, alten Wohngebieten zu Gute kommen lassen und dabei fällt in Weisenau besonders das oben genannte Gebiet auf.

Die Otto-Wels-Straße ist besonders zu Schulanfang und -schluss sehr belastet. Dies führt zu kritischen Situationen, da die Straße zwischen Heinrich-Schrohe-Straße und Im Leimen durch den ruhenden Verkehr eigentlich nur einspurig befahrbar ist. Häufig vorkommendes Parken vor Hofeinfahrten verstärkt zusätzlich den Mangel an Ausweichmöglichkeiten. Ein verringerter MIV würde zudem den Schulweg für Kinder sicherer machen, die zu Fuß oder auf dem Fahrrad unterwegs sind.

Zwei denkbare Optionen sind in den angefügten Zeichnungen dargestellt. Vorschlag 1 besteht in einer Einbahnstraßenregelung auf der Otto-Wels-Straße zwischen Im Leimen und Heinrich-Schrohe-Straße, Vorschlag 2 in einer Einbahnstraßenregelung auf der Otto-Wels-Straße zwischen Erich-Ollenhauer-Straße und Im Leimen. Die farbige Kennzeichnung der Straßen versucht zu veranschaulichen, welche Bereiche von Portlandstraße (rot), Bleichstraße (grün) oder Friedrich-

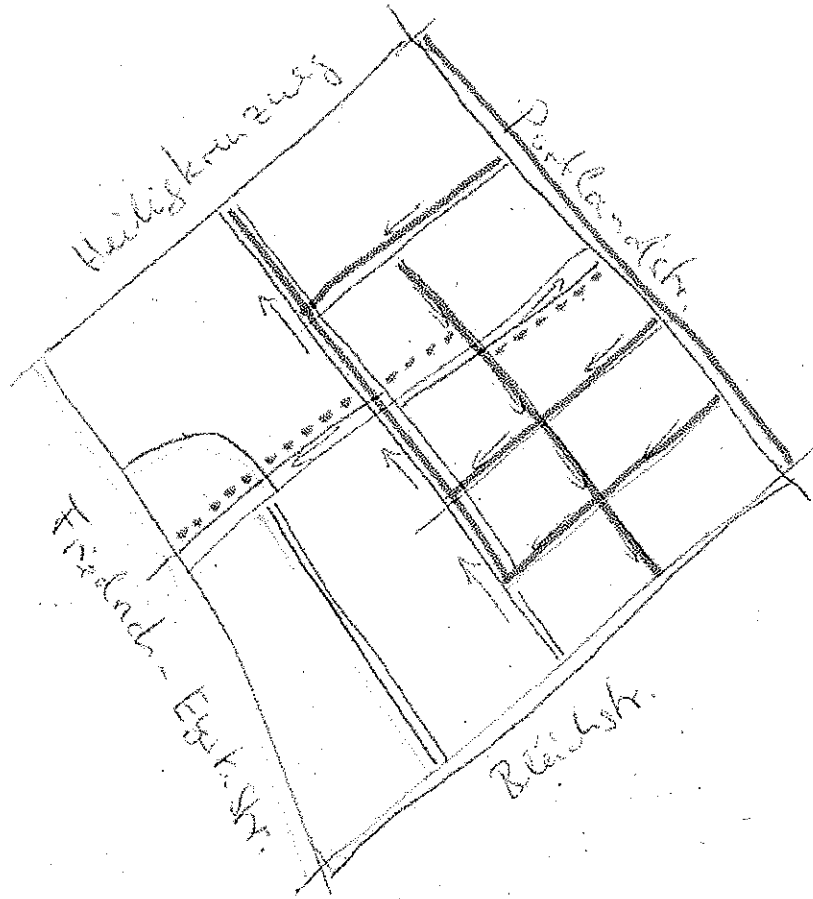
Ebert-Straße (orange) direkt oder nach einmaligem Abbiegen erreichbar wären. Vorschlag 1 scheint dabei vorteilhaft in Bezug auf die Erreichbarkeit der Otto-Wels-Straße zwischen Im Leimen und Portlandstraße. Die heutige Situation ist ebenfalls dargestellt.

Heute



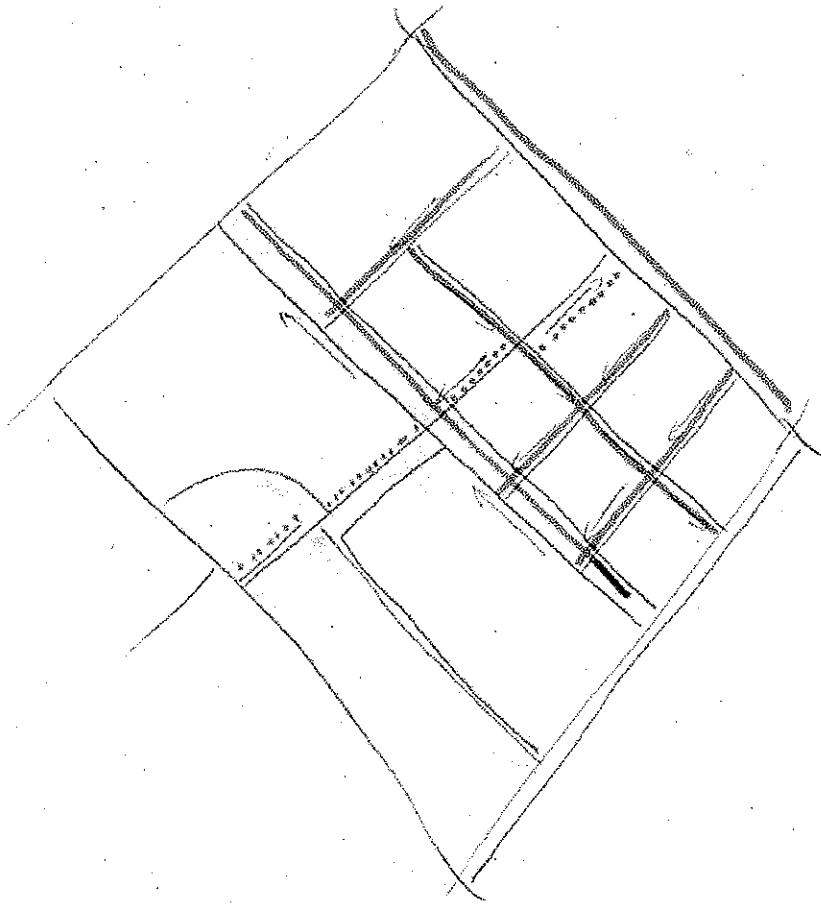
- mit einmaligem Abbiegen von Portlandstr.
- einmaliges Abbiegen von Bleichstr. | erreichbar
- einmaliges Abbiegen von F.-E.-Str.
- zweimaliges Abbiegen von Portlandstr.

Vorschlag I



- mit einmaligen Abbiegen von Portlandst.
- einmaliges Abbiegen von Bleichst. | erreichbar
- - - einmaliges Abbiegen von F.-E.-St.
- · · · zweimaliges Abbiegen von Portlandst.

Vorschlag II



- mit einmaligen Abhängen von Portlandst.
- einmaliges Abhängen von Bleichst. | Lärmschutzw
- - - einmaliges Abhängen von F.-E.-St.
- · · · zweimaliges Abhängen von Portlandst.

gez. Ronald Lehndorff, Fraktionssprecher

Antrag

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ortsbeirat Mainz-Weisenau



Frauenlobstraße 59-61

55118 Mainz

Tel.: +49 (6131) 89 243 50

Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Weisenau bringt folgenden Antrag für die Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, 10.6.2026, ein:

Der Ortsbeirat bittet die Verwaltung, an der Weggabelung Langentalstraße und Wassergasse den Bereich um den bestehenden Baum weiter zu entsiegeln und mit Pflanzen zu begrünen.

Begründung

Die genannte Fläche bietet in ihrer heutigen Form keinen weiteren Nutzen. Sie wird leider häufig als Müllablagestelle (gelbe Säcke) verwendet. Durch ihre zentrale Lage wird sie kaum als Fußweg benutzt, zumal im weiteren Verlauf von Langentalstraße und Wassergasse die Gehsteige so schmal sind, dass Fußgänger sowieso auf der Straße laufen müssen.

Anwohner haben den Bereich um den Baum bereits in Eigeninitiative gestaltet, um den Bereich zu verschönern. Dieses Bestreben ließe sich durch die beantragten Maßnahmen unterstützen.



Ansicht der Weggabelung Langentalstraße und Wassergasse (Quelle: Google Maps)

gez. Ronald Lehndorff, Fraktionssprecher



Mainz, 29.05.2026

Einsatz der Beteiligungsplattform *senf.app* bei städtischen Beteiligungsverfahren

Für mehrere städtische Beteiligungsverfahren – unter anderem beim **Teilprojekt 3 des Straßenbahnausbaus** sowie bei der **kommunalen Wärmeplanung** – wurde die digitale Beteiligungsplattform *senf.app* eingesetzt. Die Plattform wirbt auf ihrer eigenen Homepage mit einer Vielzahl von Vorteilen, insbesondere mit **schnellen, automatisierten und ressourcenschonenden Auswertungsmöglichkeiten** sowie einer **hohen Effizienz bei der Verarbeitung großer Datenmengen**.

Im **Januar 2026** hat die CDU-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Weisenau eine Anfrage zu den **Ergebnissen der Bürgerbeteiligung zum Straßenbahnausbau im November 2025** gestellt. Bis zum Zeitpunkt dieser Anfrage liegen jedoch **keine Auswertungsergebnisse** vor. Gleichzeitig teilte die Verwaltung mit, dass die Auswertung der Beteiligung **mit erheblichen personellen und zeitlichen Aufwänden verbunden** sei und daher noch nicht abgeschlossen werden konnte.

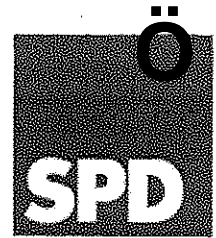
Zwischen der **Selbstdarstellung der Plattform** – die ausdrücklich mit automatisierten, KI-gestützten und schnellen Auswertungsprozessen wirbt – und den **Aussagen der Verwaltung** ergibt sich somit eine **offensichtliche Diskrepanz**, die klärungsbedürftig ist.

Vor diesem Hintergrund bittet die CDU-Fraktion die Verwaltung um Beantwortung der folgenden Fragen:

1. **Welche konkreten Gründe** haben dazu geführt, dass die Auswertung der Beteiligung zum Teilprojekt 3 des Straßenbahnausbaus trotz der beworbenen automatisierten Funktionen von *senf.app* bislang nicht vorliegt?
2. **Welche Funktionen der Plattform** wurden für die Auswertung tatsächlich genutzt, und welche Schritte mussten zusätzlich manuell durch die Verwaltung durchgeführt werden?
3. **Wie bewertet die Verwaltung** die Diskrepanz zwischen der Selbstdarstellung der Plattform (automatisierte, schnelle Auswertung) und dem tatsächlichen Aufwand innerhalb der Verwaltung?
4. **Nach welchen Kriterien** wurde *senf.app* für städtische Beteiligungsverfahren ausgewählt?
5. **Hat eine Ausschreibung** oder ein Vergabeverfahren stattgefunden?
 - Wenn ja:
 - Gegen welche anderen Anbieter oder Beteiligungsplattformen hat *senf.app* sich durchgesetzt?
 - Welche Bewertungsmaßstäbe wurden angewendet?
 - Wenn nein:
 - Auf welcher Grundlage erfolgte die Entscheidung für *senf.app*?
6. **Welche Kosten** sind der Stadt Mainz bisher durch den Einsatz von *senf.app* entstanden (Lizenz, Betrieb, Auswertung, Zusatzleistungen)?
7. **Plant die Verwaltung, *senf.app* auch bei zukünftigen Beteiligungsverfahren einzusetzen, und wenn ja, unter welchen Voraussetzungen?**

gez. Klaus Wilhelm

Sprecher: Klaus Wilhelm



SPD

Weisenau

Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann
t.hoffmann@tclh.de

Zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.2026 stellen wir folgende

Anfrage

zum Status der Verfüllung des südlichen Steinbruchs der Portland Zementwerke

Der Steinbruch Weisenau/Laubenheim sollte nach der Verwerfung der Pläne zur Einrichtung einer DK I/DK II Schadstoffdeponie in 2022 nun mit unbelastetem Material verfüllt und danach zu einem Naherholungsgebiet umgestaltet werden.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Welche Mengen wurden seitdem in diesem Bereich des Steinbruchs eingelagert?
2. Liegt die Verfüllung im Zeitplan bzw. wann wird die Verfüllung ungefähr abgeschlossen sein?
3. Gibt es schon angepasste Pläne zur Umgestaltung zu einem Naherholungsgebiet?
Falls ja, können diese Pläne dem Ortsbeirat vorgestellt werden?
4. Wird es zur Umgestaltung vorab eine Bürgerbeteiligung geben?

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher

Anfrage

BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Ortsbeirat Mainz-Weisenau



Frauenlobstraße 59-61
55118 Mainz
Tel.: +49 (6131) 89 243 50

12

Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Weisenau bringt folgende Anfrage für die Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, 10.6.2026, ein:

Der neue Schulentwicklungsplan von November 2025 besagt, dass im Bereich von Weisenau, Hechtsheim und der Oberstadt eine weitere Grundschule benötigt wird.

Dazu stellen wir folgende Fragen:

- 1) Wie plant die Verwaltung mit dem festgestellten Bedarf umzugehen?
- 2) Wo würde ein neuer Grundschulstandort die räumliche Abdeckung in den genannten Stadtteilen am besten darstellen?
- 3) Gibt es im Heiligkreuzviertel oder der näheren Umgebung Flächen, auf denen eine Grundschule gebaut werden könnte?
- 4) Hätte ein Planungsstart für eine weitere Grundschule negativen Einfluss auf Planung und Bau der Schillerschule am neuen Standort Friedrich-Ebert-Straße?
- 5) Besteht die Gefahr, dass die alte Schillerschule an der Portlandstraße aufgrund des festgestellten Bedarfs auch nach Fertigstellung des Neubaus weiter als Schulgebäude genutzt werden wird, anstelle der geplanten Nutzung als neue Ortsmitte?

gez. Ronald Lehndorff, Fraktionssprecher

Gemeinsame Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.2026

Bauvorhaben zum Bevölkerungsschutz-Campus „Goldgewann“ in Weisenau – Errichtung einer ILS (+FW 3)

Am 20. Mai wurde der Ortsbeirat darüber informiert, dass auf dem Gelände „Goldgewann“ ein „Bevölkerungsschutz-Campus“ entstehen soll. Vorrangig sollen eine Integrierte Leitstelle für Mainz, so wie für die angrenzenden Landkreise und ein neues Gerätehaus für die Freiwillige Feuerwehr Weisenau entstehen. Der erste Arbeitstitel „Brand- und Katastrophenschutz-Zentrum“ suggierte bei den Bürgerinnen und Bürgern, dass hier zumindest auch um eine dritte Feuerwache der Berufsfeuerwehr und ein Übungsgelände entstehen soll. Auf einer der gezeigten Folien wurde auch explizit darauf hingewiesen, dass im Süden von Mainz eine dritte Feuerwache fehlt und diese auch Sinn machen würde. Da dies zu erheblichen Einschränkungen und Belastungen für die Einwohner und das dort ansässige Gewerbe führen würde, ergeben sich hieraus neue Bedenken und Fragen.

Da die Verwaltung nun plant, den Bauantrag zu stellen, stellen wir folgende Fragen an die Stadtverwaltung Mainz:

- Wie sieht das Verkehrskonzept aus a) ohne Feuerwache 3, b) mit Feuerwache 3?
- Wie wirkt sich dieses Bauvorhaben auf den Kundenverkehr u.a. von ALDI Süd, Lidl und die KFZ-Werkstatt aus?
- Können die Tennisplätze am jetzt vorhandenen Ort, mit einem ILS und einer FW 3, sinnvoll weiterbetrieben werden, oder soll für diese ein neuer Standort gesucht werden?
- Wann wird die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und die anderen noch fehlenden Gutachten erstellt und ist dieses für die Mitglieder des Ortsbeirates Weisenau sowie idealerweise für alle Weisenauerinnen und Weisenauer einsehbar?
- Da der Zivilschutz an erster Stelle stehen soll, ist es geplant, das Gelände zum Schutz vor Vandalismus, Störenfrieden etc. einzuzäunen?
- Ist es möglich, dass es nur eine Zufahrt über die Max-Hufschmidt-Straße gibt und so die wichtigen Fuß- und Radwege sowie der Baumbestand entlang der Wohnbebauung unberührt bleiben?
- Kann das Gelände im südlichen Teil, welches an die Edelweißscheuer angrenzt, als Multifunktionsfläche (Sport- und Festplatz, aber auch Übungsplatz für die Feuerwehr) ausgegliedert und so der Nutzung für die Bevölkerung erhalten bleiben, da ursprünglich das komplette Gelände als Sportererweiterungsfläche vorgesehen war?
- Ist es richtig, dass im notariell beurkundeten Kaufvertrag die Klausel aufgenommen wurde, dass der Verkauf ausschließlich unter der

Bedingung erfolgt, dass die Fläche keinesfalls für sportbezogene Nutzung verwendet werden darf?

- Welche Personen dürfen diesen Kaufvertrag einsehen?
- Werden die während der Offenlegung eingegangenen Einwendungen der Weisenauerinnen und Weisenauer mit dem Bauantrag bei der zuständigen Behörde eingereicht, damit diese in deren Entscheidungsfindung einfließen können? Wenn nein, warum nicht?
- Während des besagten Informationsgespräches wurden voraussichtliche Baukosten von ca. 50 Mio. Euro genannt. Beinhaltet diese Schätzung eine Feuerwache 3?
- In Budenheim wird ein Gerätehaus für 11 Mio. Euro geplant und gebaut. Vor diesem Hintergrund erscheinen Baukosten für eine ILS und ein Gerätehaus als relativ niedrig angesetzt. Erst recht, wenn noch eine Feuerwache 3 hinzu kommt. Wie wurden die vorläufigen Baukosten ermittelt und wurden absehbare Preissteigerungen mitberücksichtigt a) ohne und b) mit Feuerwache 3? Ist vor allem bei Variante b) nicht von erheblich höheren Kosten auszugehen?
- Sind die für die Stadt Mainz geplanten Kosten von ca. 6 Mio. Euro schon in den/ einen Haushalt eingestellt und von der ADD genehmigt?

gez. die Fraktionssprecher

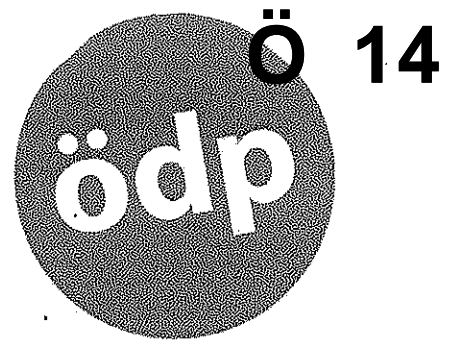
Dr. Gitta Weber, ÖDP

Herbert Egner, FDP

Klaus Wilhelm, CDU

Carola Brabandt, Die Grünen

Mainz, den 03.06.2026



**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Weisenau**

Dr. Gitta Weber
Fraktionssprecherin
Südoststraße 7
55130 Mainz-Weisenau

Mainz, 02.06.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10.06.2026

Reinigung der Bushaltestellen

Hiermit möchten wir fragen, wer für die Reinigung der Bushaltestellen zuständig ist und wie oft das durchgeführt wird.

Gerade die künstlerisch sehr ansprechend gestaltete Haltestelle in der Jakob-Anstatt-Straße ist leider sehr verdreckt. Das gilt für die meisten Haltestellen v.a. mit Unterstellmöglichkeit.

gez. Dr. Gitta Weber
Fraktionssprecherin

Antwort zur Anfrage Nr. 0669/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Weisenau** betreffend **Inklusive Gestaltung des Heiligkreuz-Viertels (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Verwaltung kann nur Aussagen über den öffentlichen Raum treffen. Weitergehende Maßnahmen bezüglich der privaten Bereiche werden in der Stellungnahme nicht abgedeckt.

1) Welche Maßnahmen im Hinblick auf Barrierefreiheit im umfassenden Sinn sind für die Gestaltung der öffentlichen Verkehrswege im Heiligkreuz-Viertel vorgesehen?

Bei der Erschließung wurden die Belange der Barrierefreiheit berücksichtigt, unter anderem durch breite Gehwege, eine durchgehende Verkehrsberuhigung sowie taktil erfassbare Querungsmöglichkeiten und entsprechende Bordsteinabsenkungen für mobilitätseingeschränkte Personen.

2. Welche Leitsysteme für Blinde bei der Gestaltung der Verkehrswege sind vorgesehen? Inwiefern ergibt sich aus dieser Planung ein durchgängiges taktiler Orientierungssystem, das für Blinde mit Langstock nutzbar ist?

Wie in allen vergleichbaren Fällen im Stadtgebiet Mainz wurden an bedeutenden Querungstellen sowie zur Sicherung von Treppenanlagen entsprechende taktile Leitelemente vorgesehen, um die Orientierung und Sicherheit für Menschen mit Sehbeeinträchtigungen zu gewährleisten.

3) Welche Maßnahmen sind und werden getroffen, um den Bedarfen dieser Menschen Rechnung zu tragen? Bitte um Beschreibung der Maßnahmen nach Bedarfen von Menschen mit

- Sehbeeinträchtigung und Blindheit*
- Hörbeeinträchtigung*
- Mobilitätseinschränkungen*

Zum einen werden bzw. wurden die in der Beantwortung der Fragen 1) und 2) beschriebenen Maßnahmen im öffentlichen Bereich durchgeführt, damit Menschen mit einer Behinderung den öffentlichen Bereich selbständig nutzen können (beispielsweise durch Blindenleitsysteme). Des Weiteren wurde in dem für die Bebauung des Gebietes maßgeblichen städtebaulichen Vertrag festgelegt, dass über die Anforderungen der Landesbauordnung hinaus mindestens 25 % der neu geschaffenen Wohneinheiten barrierefrei gemäß der DIN 18040-2 (Barrierefreie Wohnungen) gebaut werden. In dieser DIN gibt es in insgesamt fünf Abschnitten ein ganzes Bündel von Maßnahmen, die die barrierefreie Nutzung von Wohnungen möglich machen. Für mobilitätseingeschränkte Menschen sind dies beispielsweise Rampen, Aufzüge und großzügige Bewegungsflächen. Für Menschen mit einer Sehbehinderung sind dies Kontraste, akus-

tische Ansagen im Aufzug und Stufenvorderkantenmarkierungen. Für Menschen mit einer Hörbeeinträchtigung sind dies gute visuelle Informationssysteme.

4) An welche Einrichtungen können sich Menschen mit einer Beeinträchtigung und Behinderung wenden, wenn sie ihre momentanen Bedarfe nach einem inklusiven Leben im Heiligkreuz-Viertel nicht gewährleistet sehen.

Zum einen gibt es im Heiligkreuz-Viertel den Nachbarschaftstreff "Kreuzpunkt im Viertel" (Annemarie-Renger-Straße 1g). Hier kann man sich informieren und gegebenenfalls mit anderen Betroffenen zusammentun.

Zum anderen kann man sich jederzeit an den Beauftragten für Menschen mit Behinderung der Stadt Mainz, Bernd Quick, wenden. Seine Kontaktdaten sind folgende: Tel.: 06131-122542, E-Mail: bernd.quick@stadt.mainz.de

Mainz, 24. April 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0653/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau betreffend
Wasserspiele in der Annemarie-Renger-Straße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Warum sind die Wasserfontänen abgeschaltet?

Das Fontänenbecken im Heiligkreuz- Areal wurde aus wasserhygienischen Gründen nicht mehr in Betrieb genommen. Bei Beprobungen des Wassers sind gesundheitsschädliche Verkeimungen festgestellt worden. Aufgrund der Anlagentechnik ist dieses Problem aktuell nicht lösbar.

2. Wenn die Anlage defekt ist, wie kann sie ggf. wieder instandgesetzt werden?

Aktuell wird verwaltungsintern geprüft, wie dieser Mangel gegenüber dem Bauträger offiziell kommuniziert wird. Da die Anlage noch nicht im Echtbetrieb abgenommen wurde, müsste der Bauträger auch die Mängelbeseitigung durchführen.

3. Ist absehbar, wann die Anlage wieder funktionsfähig ist?

Aktuell kann noch keine Aussage über eine zukünftige Inbetriebnahme getätigt werden. Hier muss das weitere Verfahren abgewartet werden.

Mainz, 23.04.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0809/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.04.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0382/2026 der SPD, Grünen, CDU, ÖDP, FDP im Ortsbeirat Mainz-Weisenau
hier: Bevorzugte Trassenführung im Rahmen der Straßenbahnplanung des Teilprojektes 3

Mainz, 07. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Der Ortsbeirat Mainz-Weisenau wird im Rahmen des Teilprojektes 3 fortlaufend über den Projektstand informiert und regelmäßig durch Berichterstattungen der Mainzer Mobilität in die aktuellen Arbeitsschritte eingebunden. Dadurch besteht die Möglichkeit, Entwicklungen nachzuvollziehen, Fragen aufzugreifen und den jeweiligen Bearbeitungsstand transparent darzustellen.

Gegenwärtig befindet sich das Projekt in einem laufenden fachlichen und dialogorientierten Beteiligungs- und Prüfprozess. In diesem Rahmen werden gemeinsam mit dem Interessenbeirat sowie den zuständigen Fachstellen unterschiedliche Trassenansätze untersucht, bewertet und weiterentwickelt. Vor diesem Hintergrund ist es sachgerecht, die Ergebnisse dieses struk-

turierten Verfahrens zunächst abzuwarten, bevor eine belastbare Vorzugsvariante festgelegt wird. Im Laufe dieses Jahres soll sich die bevorzugte Trassenführung vertiefter herausbilden und fachlich fundiert darstellen lassen.

Unabhängig von einzelnen Trassenoptionen gilt bereits heute, dass zentrale Planungsmaßstäbe selbstverständlich in die Abwägung einfließen. Hierzu zählen unter anderem der Erhalt wertvoller Grünstrukturen, die Möglichkeiten zur Entsiegelung, der Umgang mit bestehendem Baumbestand, Fragen der Verkehrssicherheit, Anforderungen an Barrierefreiheit, städtebauliche Qualität, Belange des Denkmalschutzes sowie Aspekte der Stadtbildpflege. Ebenso sind Leistungsfähigkeit des ÖPNV, Erschließungswirkung und die gesamtstädtische Netzfunktion zu berücksichtigen.

Der aktuelle Sachstand der Planungsüberlegungen sowie des Variantenvergleichs wird im Rahmen einer Beschlussvorlage transparent in die politischen Gremien eingebracht. Dabei wird selbstverständlich auch der Ortsbeirat erneut eingebunden.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0823/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Weis	Datum 06.05.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö

<p>Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0383-2026, GRÜNE, Ortsbeirat Mainz-Weisenau hier: Babbelbänke für Weisenau</p> <p>Mainz, 08.05.2026</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Aufgrund der aktuellen Haushaltslage der Stadt Mainz kann die Verwaltung nicht an allen von Ihnen vorgeschlagenen Standorten neue Bänke aufstellen. Gerne können aber schon vorhandene Bänke von Ihnen mit einer entsprechenden Beschilderung oder Kennzeichnung als Babbelbank deklariert werden. Vorschläge hierfür können Sie gerne an das Grün- und Umweltamt richten. In Bretzenheim wurde die Babbelbank in Absprache mit der Verwaltung durch eine private Initiative in Eigenleistung farblich beschriftet.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0831/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Weis	Datum 07.05.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0385/2026, SPD, Ortsbeirat Mainz-Weisenau
hier: Neue errichtete Spielplätze im Heiligkreuz-Viertel

Mainz, 11.05.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Den Einbau von Sonnensegeln muss die Verwaltung aus wirtschaftlichen und personellen Gründen leider ablehnen, auch wenn der Wunsch nachvollziehbar erscheint. Sonnensegel müssten im Bedarfsfall häufig aufgrund von Witterungseinflüssen zur Abwehr von Schäden ab- und aufgebaut werden. Diese Arbeiten sind weder personell noch durch Paten leistbar. Auch müssen bei dieser Thematik alle Stadtteile in Mainz berücksichtigt werden. Eine entsprechende Ausstattung vieler Grünanlagen, Spielplätze oder Plätzen mit Aufenthaltscharakter ist bei der aktuellen Haushaltslage nicht darstellbar. Die Verwaltung muss daher auf die Eigeninitiative der Eltern hinsichtlich entsprechender Sonnenschutzkleidung für ihre Kinder oder die Nutzung selbstmitgebrachter Sonnenschirme oder Pavillons ähnlich wie im Schwimmbad oder am Badesee appellieren.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0894/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 19.05.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0386/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau hier: Vergrößerung der Verkehrsinsel in der Max-Hufschmidt-Str. bei Auffahrt A60 Richtung Frankfurt

Mainz, 27. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die bestehende Querungssituation wurde durch die Verwaltung überprüft. Dabei wurde insbesondere untersucht, ob eine Vergrößerung der Mittelinsel beziehungsweise eine Reduzierung der Fahrbahnbreiten im Bereich der Auffahrt zur A60 möglich ist.

Im Ergebnis ist festzustellen, dass eine bauliche Vergrößerung der Verkehrsinsel an dieser Stelle nicht umgesetzt werden kann. Der Knotenpunkt weist aufgrund der Fahrbeziehungen zur Auffahrt der A60 einen hohen Anteil abbiegender Fahrzeuge auf, darunter regelmäßig auch größere Fahrzeuge. Die vorhandenen Fahrbahnbreiten und Kurvenradien sind erforderlich, um die Schleppkurven dieser Fahrzeuge sicher abzubilden und ein konfliktfreies Abbiegen zu gewährleisten.

Eine Vergrößerung der Mittelinsel beziehungsweise eine Verringerung der verfügbaren Fahrbahnbreite würde dazu führen, dass insbesondere größere Fahrzeuge die Abbiegesituation nicht mehr regelkonform bewältigen könnten. Dies hätte negative Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit und die Leistungsfähigkeit des Knotenpunkts.

Um die Situation für den Rad- und Fußverkehr dennoch zu optimieren, wird die Lichtsignalanlage (Ampel) entsprechend angepasst. Ziel ist es, die Signalzeiten künftig so zu schalten, dass die Querung der Fahrbahnen in einem Zug möglich wird, ohne dass ein Zwischenhalt auf der Mittelinsel erforderlich ist.

Durch die Anpassung der Signalanlagenschaltung kann die Aufenthaltsdauer auf der Mittelinsel deutlich reduziert beziehungsweise vollständig vermieden werden. Damit werden die Sicherheit und der Komfort für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen an dieser Querungsstelle verbessert, ohne die notwendigen Fahrbeziehungen des Knotenpunkts einzuschränken.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich

Drucksache Nr.

0895/2026

Amt/Aktenzeichen

61/68

Datum

20.05.2026

TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	10.06.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0088/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau hier: Optimierung der Sicherheit und des Verkehrsflusses Kreuzung Max-Hufschmidt-Str./Weberstraße

Mainz, 27. Mai 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger

Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die Kreuzung Max-Hufschmidt-Straße / Weberstraße ist ein stark frequentierter Verkehrsknotenpunkt. In Abhängigkeit von den täglichen Verkehrsbelastungen und den jeweiligen Hauptfahrtrichtungen werden an der Signalanlage vier unterschiedliche Programme mit variierenden Umlauf- und Grünzeiten geschaltet. Die Steuerung erfolgt verkehrabhängig, sodass beispielsweise bei Rückstau in der Weberstraße die Grünzeit automatisch verlängert wird. Darüber hinaus ist die Anlage mit der Signalanlage am Knotenpunkt Heiligkreuzweg / Max-Hufschmidt-Straße koordiniert.

Mit der weiteren Bebauung des Heiligkreuzviertels ist künftig mit einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen zu rechnen. Nach den vorliegenden Verkehrsprognosen bewegen sich die erwarteten Belastungen jedoch weiterhin innerhalb der Leistungsfähigkeit der Signalanlage, da die zusätzlichen Verkehrsströme überwiegend entgegen den Hauptfahrtrichtungen während der morgendlichen und abendlichen Spitzenzeiten verlaufen. Für den geplanten neuen Feuerwehrstandort an der BAB 60, Abfahrt Weisenau, wird zudem eine Feuerwehrschtaltung (Sonderprogramm zur bevorzugten Durchfahrt von Einsatzfahrzeugen) eingerichtet, um Einsatzfahrzeugen im Alarmfall eine möglichst ungehinderte Fahrt auf der Max-Hufschmidt-Straße zu ermöglichen.

In den vergangenen fünf Jahren ereigneten sich zwei Unfälle zwischen linksabbiegenden Fahrzeugen aus der Weberstraße und querenden Fußgängern auf der Max-Hufschmidt-Straße. Im Zuge der Erneuerung der Signalanlage im Jahr 2023 wurden daher zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen umgesetzt. So wurde ein Fußgängerschutzblinker installiert und der Beginn der Grünphase für den Fußverkehr um mehrere Sekunden vor der Freigabe für abbiegende Fahrzeuge aus der Weberstraße vorgezogen. Eine vollständig getrennte Signalisierung des Fußverkehrs über die Max-Hufschmidt-Straße ist aus Gründen der Leistungsfähigkeit nicht möglich. Die Installation eines weiteren Fußgängerschutzblinkers wurde festgelegt, um die Aufmerksamkeit der Fahrzeugführer:innen zusätzlich zu erhöhen.



Stellungnahme des Dezernats II zu Anregungen des Ortsbeirates Mainz-Weisenau in seiner Sitzung am 11.03.2026

Die nachfolgende Stellungnahme bezieht sich auf den Teilbereich „Elektrohäuschen in der Straße am Alten Wasserwerk“.

Die Mainzer Netze GmbH weist darauf hin, dass es nicht zielführend wäre, die mit Graffiti besprühte Station einfach neu anstreichen zu lassen, weil sie anschließend innerhalb kürzester Zeit wieder zugeschmiert würde. Der Ortsbeirat oder der Ortsvorsteher solle sich diesbezüglich direkt mit der Mainzer Netze GmbH in Verbindung setzen. Dann könne geprüft werden, ob diese Station in das Stadtwerke-Graffiti-Projekt „Aus Grau wird Kunst“ aufgenommen und von einem der Künstler gestaltet werden könne.

Die Projektmittel seien jedoch begrenzt. Die Kosten für Reinigung und Gestaltung einer solchen großen Station werden von der Mainzer Netze GmbH auf einen mittleren vierstelligen Betrag geschätzt. Aus diesem Grund könne eine solche große Station nur vereinzelt in das Programm „Aus Grau wird Kunst“ aufgenommen werden, zumal die Liste der Kabelverteilerschränke, die in den kommenden Monaten und Jahren umgestaltet werden sollen, bereits sehr lang sei. Eine Umgestaltung sei nach Prüfung erst in den Jahren 2027 oder 2028 möglich.

Mainz, 04.05.2026

Daniel Köbler
Bürgermeister



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Weisenau
Herrn Ortsvorsteher Ralf-Michael Kehrein

über

10 - Hauptamt

Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt und Mobilität

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 5.029
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße

Ansprechperson
Herr Rudloff
Tel. 06131 12-33 50
Fax 06131 12-3357
Norbert.rudloff@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 27.05.2026

Stellungnahme zu Pkt. 15 der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Weisenau am 11.03.2026; Bank Westendstraße

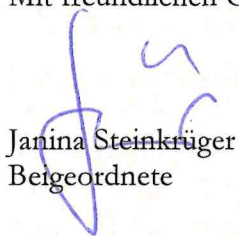
Aktenzeichen: 67 00 66 Wei

Sehr geehrter Herr Kehrein,

die Bank wurde in Zusammenarbeit mit der städtischen offenen Seniorenarbeit auf Hinweis von Senioren in der Westendstraße aufgestellt. Die Verwaltung wird den Standort nochmal überprüfen und gegebenenfalls die Bank wieder entfernen.

Bitte unterrichten Sie den Ortsbeirat entsprechend.

Mit freundlichen Grüßen


Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Aufnahme auf die Tagesordnung: Nutzung öffentlicher Flächen im Heiligkreuz-Viertel

Frank Gundel an martina.weimar, ralf.kehrein

01.05.2026 11:48

Von "Frank Gundel" <frank.gundel@gmail.com>
 An martina.weimar@stadt.mainz.de, ralf.kehrein@stadt.mainz.de
 Bitte Antwort an "Frank Gundel" <frank.gundel@gmail.com>

Sehr geehrte Frau Weimar, sehr geehrter Herr Kehrein,

ich bitte Sie, das Thema „Nutzung öffentlicher Flächen und nachbarschaftliches Miteinander im neuen Heiligkreuz-Viertel“ auf die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ortsbeirats zu setzen.

Hintergrund sind wiederholte Vorfälle im Bereich zwischen den Geschäften (u. a. rund um Apotheke und Supermarkt) sowie angrenzenden Aufenthaltsflächen im Heiligkreuz-Viertel. Dazu zählen unter anderem Ballspiele in unmittelbarer Nähe von Sitzbereichen und Passanten, einzelne gefährdende Situationen sowie ein konkreter Vorfall, bei dem ein Hund durch äußere Einwirkungen in Panik geriet und sich verletzte.

Die anschließenden Diskussionen unter Anwohnern zeigen deutlich, dass die Situation nicht als Einzelfall wahrgenommen wird, sondern strukturellen Klärungsbedarf besteht. Gleichzeitig ist die Debatte zunehmend emotional und polarisiert, was eine sachliche Lösung erschwert.

Aus meiner Sicht besteht daher Handlungsbedarf, um klare, nachvollziehbare Rahmenbedingungen zu schaffen und weitere Eskalationen zu vermeiden.

Ich rege an, im Rahmen der Sitzung folgende Punkte konkret zu behandeln und – soweit möglich – Maßnahmen zu beschließen oder anzustoßen:

- Klärung und ggf. Konkretisierung der zulässigen Nutzung der betroffenen Flächen im Heiligkreuz-Viertel (insbesondere hinsichtlich Ballspielen in hochfrequentierten Bereichen)
- Prüfung, ob bestimmte Zonen als ungeeignet für Ballspiele ausgewiesen werden sollten (z. B. durch Beschilderung oder andere geeignete Maßnahmen)
- Stärkere Sichtbarmachung alternativer Flächen, die für Bewegung und Ballspiele besser geeignet sind
- Prüfung niederschwelliger Maßnahmen zur Sensibilisierung für gegenseitige Rücksichtnahme im öffentlichen Raum
- Bewertung, ob ordnungsrechtliche Maßnahmen erforderlich oder sinnvoll sind, falls sich gefährdende Situationen häufen
- Perspektivisch: Entwicklung eines einfachen, für alle verständlichen Nutzungskonzepts für zentrale Flächen im Heiligkreuz-Viertel

Ziel sollte es sein, eine ausgewogene Lösung zu finden, die sowohl den berechtigten Interessen von Familien und spielenden Kindern als auch dem Sicherheits- und Ruhebedürfnis anderer Anwohner gerecht wird.

Ich bitte Sie zudem um eine kurze Rückmeldung, ob und wann das Thema auf die Agenda gesetzt wird.

Für Rückfragen oder eine kurze Schilderung der Vorfälle stehe ich gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

Frank Gundel