Landeshauptstadt
Mainz

Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am Dienstag, 25.08.2026, 18:30 Uhr, Gästehaus INNdependence, Sitzungssaal, Gleiwitzer Str. 4, 55131 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Verabschiedung des Ortsbeiratsmitglieds Melissa Enders

2. Einführung und Verpflichtung des neuen Ortsbeiratsmitgliedes Alexandra Geurts

3. Wahl der 2. Stellvertretung des Ortsvorstehers
   - 3.1. Beschluss über die Anzahl der Stellvertretungen
   - 3.2. Bildung der Wahlkommission
   - 3.3. Wahlvorschläge
   - 3.4. Wahl der 2. Stellvertretung

Anträge

4. Lückenschluss des Gehwegs in der Neumannstraße zur Beseitigung einer Gefahrenstelle für Fußgänger (FDP)
   Vorlage: 1098/2026

5. Schulwegepläne für weiterführende Schulen in der Mainzer Oberstadt; mehr Sicherheit für den Schulweg mit dem Fahrrad und zu Fuß in der Mainzer Oberstadt (SPD)
   Vorlage: 1235/2026

6. Instandsetzung des unbenutzbaren Fahrradwegs in der Pariser Straße (AfD)
   Vorlage: 1255/2026

7. Durchgehend Tempo 30 auf „Am Römerlager“ und „Augustusstraße“ und Freigabe der Straße für den Radverkehr (GRÜNE)
   Vorlage: 1257/2026

8. Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs in der Kirsteinstraße (GRÜNE)
   Vorlage: 1258/2026

9. Klimaanpassung des Wasserspielplatzes am Fort Elisabeth (GRÜNE)
   Vorlage: 1260/2026

10. Schwierigkeiten und Einschränkung für Fußgänger am Drususwall (GRÜNE)
    Vorlage: 1270/2026

11. GFZ-Baugebiet: Entwicklung in städtischer Hand (GRÜNE)
    Vorlage: 1271/2026

12. Beschlussvorlagen
    12.1. IEK 2026 Vorbereitung Förderantrag: Priorisierung und Stadtumbaugebiet hier:
    • Beschluss zur Aufhebung des bisherigen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“
    • Beschluss zur Priorisierung der Projekte des IEK 2026
    • Beschluss zur Festlegung des neuen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“ (gem. § 171b Abs. 1 BauGB)
    • Beschluss zur Beantragung der Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung
    • Beschluss zum prioritären Einstieg in die Planungsprozesse sowie zur Vorbereitung der Bürgerbeteiligung für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“
    Vorlage: 1126/2026

<u>Anfragen</u>

13. Raubüberfall im Volkspark (AfD)
    Vorlage: 1252/2026

14. Zukunft der Hängeleuchten in der Oberstadt (AfD)
    Vorlage: 1253/2026

15. Neue Tempo 30-Schilder in der Oberstadt (AfD)
    Vorlage: 1254/2026

16. Bushaltestelle Marienhaus Klinikum (GRÜNE)
    Vorlage: 1261/2026

17. Verstopfte Straßenabläufe (SPD)
    Vorlage: 1262/2026

18. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
    18.1. Kahlschlag zerreißt Biontech (ÖDP)
    Vorlage: 0916/2026
    18.2. Jugend- und Begegnungszentrum "Berliner Treff" (ÖDP)
    Vorlage: 0927/2026

19. Sachstandsberichte
    19.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0130/2025 CDU Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
    hier: Beleuchtung der Fahrradstraßenkreuzung Ritterstraße/ Neumann-straße/ Drususwall
    Vorlage: 1076/2026
    19.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0610/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
    hier: Klare Kennzeichnung der "Bring-und Holzone" vor der Kita Heilig Kreuz (Weichselstraße 58)
    Vorlage: 1096/2026
    19.3. Sachstandsbericht zu Antrag 0612/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
    hier: Erneuerung der alten Tischtennisplatten im Volkspark
    Vorlage: 1193/2026
    19.4. Sachstandsbericht zu Antrag 0613/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
    hier: Durchgehende Kennzeichnung des Radwegs an der Philippschanze zwischen Stahlbergstraße und Prof.-Dagmar-Eißner-Weg
    Vorlage: 1101/2026
    19.5. Ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0314/2026 GRÜNE
    hier: Tempo 30 auf der Pariser Straße zw. Fichteplatz und Landwehrweg

20. Mitteilungen und Verschiedenes
    20.1. Mitteilung der Verwaltung
    hier: Beschlussvorlage Radnetz Mainz
    20.2. Sitzungstermine 2027

21. Stadtteilmittel

22. Einwohnerfragestunde gegen 19.30 Uhr
    22.1. Antwort auf Fragen in der Einwohnerfragestunde
    hier: Müll in der Berliner Siedlung und in der Unterführung Geschwister-Scholl-Straße

b) <u>nicht öffentlich</u>

23. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

24. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 18.08.2026

gez. Tim Ott
Ortsvorsteher

Fraktion der FDP im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
Jan Sebastian, Ortsbeiratsmitglied
Mainz, den 26.05.2026

Antrag: Lückenschluss des Gehwegs in der Neumannstraße zur Beseitigung einer Gefahrenstelle für Fußgänger

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, wie der Bürgersteig auf der rechten Seite der Neumannstraße (aus Richtung „Am Fort Elisabeth“ kommend) im letzten Straßenabschnitt bis zur Friedrich-Schneider-Straße verlängert und somit fachgerecht baulich geschlossen werden kann.

Begründung:

Wer von der Straße „Am Fort Elisabeth“ in Richtung Neumannstraße läuft, nutzt im rechten Straßenzug den dortigen Bürgersteig (nicht auf der ausgewiesenen Fahrradstraße, an der Stelle gibt es zwei parallel verlaufende Neumannstraßen). Im letzten Teil dieses Straßenabschnitts bricht der befestigte Bürgersteig auf der rechten Seite jedoch unvermittelt ab und endet in einer unbefestigten Grünfläche.

Durch diese bauliche Lücke entstehen im Alltag erhebliche Risiken für die schwächsten Verkehrsteilnehmer:

- **Erzwungene Ausweichmanöver:** Fußgänger, darunter auch mobilitätseingeschränkte Personen mit Kinderwagen oder Gehhilfen, sind gezwungen, entweder über die unbefestigte, unebene Grünfläche auszuweichen oder auf die Fahrbahn zu treten.
- **Gefährdung durch den Fließverkehr:** Das Ausweichen auf die Fahrbahn führt zu direkten Konflikten und potenziellen Kollisionen mit dem motorisierten Verkehr. Insbesondere bei schlechter Witterung, Dunkelheit oder parkenden Fahrzeugen, welche die Sichtachsen einschränken, verschärft sich diese Gefahrenstelle massiv. Da dieser Straßenabschnitt nun auch zu einer Einbahnstraße geworden ist fahren die Autos dort auch schneller da sie auf keinen Gegenverkehr mehr Rücksicht nehmen müssen.

Zur Veranschaulichung der aktuellen Situation und der baulichen Abbruchkante sind diesem Antrag Fotografien beigefügt. Diese zeigen die Situation jeweils aus der Perspektive von der Friedrich-Schneider-Straße mit Blick in Richtung Neumannstraße sowie in umgekehrter Richtung.

Ein lückenloser Gehweg ist an dieser Stelle erforderlich, um die Verkehrssicherheit an dieser Stelle in der Oberstadt nachhaltig zu erhöhen und eine barrierefreie, sichere Fußgängerführung zu gewährleisten.

gez. Jan Sebastian




Friedrich-Schneider-Straße

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Oberstadt
c/o Simone Bludau

Ö 5

23.07.2026

Antrag

Betr.: Schulwegepläne für weiterführende Schulen in der Mainzer Oberstadt;
mehr Sicherheit für den Schulweg mit dem Fahrrad und zu Fuß in der Mainzer Oberstadt

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird dringend gebeten, die Schulwege, aller weiterführenden Schulen, mit dem Fahrrad und zu Fuß in der Mainzer Oberstadt auf Sicherheit, Komfort und möglichst direkte Führung des Fuß- und Radverkehrs zu prüfen und Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit insbesondere für radfahrende Schülerinnen und Schüler umzusetzen.

Des Weiteren sollen Schulwegepläne für weiterführende Schulen der Mainzer Oberstadt, ähnlich der Schulwegepläne für Mainzer Grundschulen, in das Geografische Informationssystem der Stadt Mainz aufgenommen werden.

Die wichtigsten Schulwegeverbindungen sollen hinsichtlich Unfallrisiken und Konfliktpunkten analysiert werden und Lücken im Radwegenetz geschlossen werden. Gefährliche Kreuzungen und Einmündungen durch bessere Sichtbeziehungen, Markierungen und ggf. eigene Fahrradampeln entschärft werden. Fahrradstraßen auf den Routen sollen geprüft werden und Geschwindigkeitsüberwachungen verstärkt werden. Die Schulgemeinschaft soll bei der Ermittlung kritischer Stellen beteiligt werden.

Begründung:

Kinder und Jugendliche nutzen das Fahrrad für den Weg zur Schule und gehen auch zu Fuß. Jedoch ist die derzeitige Verkehrssituation in der Mainzer Oberstadt durch starken Kfz-Verkehr, unübersichtlichen Kreuzungen, Straßenbahnlinien und teilweise lückenhafter Radinfrastruktur sehr gefährlich. Die Stadt Mainz möchten den Radverkehr fördern, gerade Schulwege müssen hier besonders berücksichtigt werden. Sichere Wege fördern die selbstständige Mobilität von Kindern und Jugendlichen, reduzieren die Elterntaxis und leisten einen Beitrag zu Klimaschutz, Gesundheit und Verkehrssicherheit. Daher ist eine gezielte Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur auf Schulwegen in der Oberstadt erforderlich. Die Aufnahme in das Geografische Informationssystem soll zur Verkehrssichheit beitragen und Personen informieren.

gez.
Simone Bludau

Ö 6

AfD Mainz

im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 12.08.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 25.08.2026

Instandsetzung des unbenutzbaren Fahrradwegs in der Pariser Straße

Der Ortsbeirat Mainz-Oberstadt möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, inwiefern eine Instandsetzung des Fahrradwegs und ggfs. Gehwegs im Bereich der Pariser Straße zwischen Einmündung Freiligrathstraße und Am Fort Elisabeth möglich und sinnvoll ist. Ziel dieser Instandsetzung wäre eine durchgehende Befahrbarkeit des ursprünglichen Fahrradweges sowie ggfs. des angrenzenden Gehwegs.

Hierbei sollen die Aspekte der Priorisierung, der Kosten sowie der Erhaltung bzw. Schonung von Bäumen und Grünflächen berücksichtigt werden und in die Bewertung mit einfließen. Die Stadtverwaltung unterrichtet den Ortsbeirat zeitnah hinsichtlich des Ergebnisses der Prüfung und ggfs. der angedachten Maßnahmen sowie des Zeitplans der Umsetzung.

Begründung:

Die Stadtverwaltung hat es sich löblicherweise in den letzten Jahren verstärkt zur Aufgabe gemacht, die Mobilität für Fahrradfahrer und Fußgänger in Mainz zu erleichtern und sicherer zu gestalten. Hierbei wird leider oft auf Kosten des Individualverkehrs vorgegangen und Konflikte zwischen den verschiedenen Verkehrsarten geschaffen.

Eine kostengünstige sowie verkehrsplanerisch sinnvolle Maßnahme ist derweil die Instandsetzung von kaum oder gar nicht mehr befahrbaren Radspuren. Diese beeinträchtigen den Straßenverkehr nicht oder kaum, erfordern i.d.R. keine Neuplanung der Straßenführung und sind je nach Gegebenheit mit relativ wenig Aufwand realisierbar.

Ein besonders herausstechendes Beispiel hierfür ist der (ehemalige?) Fahrradweg an der Pariser Straße stadteinwärts zwischen Einmündung Freiligrathstraße und Am Fort Elisabeth. Hier ist zwar ein Fahrradstreifen zu erkennen und teilweise auch noch markiert, jedoch ist dieser an vielen Stellen derart überwuchert und der Asphalt durch

die angrenzenden Bäume aufgerissen, dass eine sichere Benutzung durch Radfahrer nicht mehr möglich ist. Teilweise wurden als kurzfristige Abhilfe Fahrradspuren in engen Kurven um die Bäume herum markiert, so etwa in der Einmündung Philippsschanze.

Radfahrer weichen in Folge dessen zwangsläufig auf den noch weitestgehend intakten Gehweg oder die Hauptstraße aus. In beiden Fällen behindert dies unnötigerweise den Straßenverkehr und gefährdet Radfahrer wie Fußgänger gleichermaßen. Eine Instandsetzung dieses Radwegabschnitts wäre ein Schritt in Richtung einer besseren Radwegeinfrastruktur in der Mainzer Oberstadt, ohne dass hierdurch Fahrspuren für den Individualverkehr wegfallen. Dies dürfte im Sinne aller politischen Entscheidungsträger sein.

Diese Maßnahme wäre im Rahmen einer Prüfung selbstverständlich mit dem Schutz und Erhalt der Alleebäume zwischen Fußgängerweg und Straße abzuwägen und in Einklang zu bringen.







Gez. Benjamin Steiner

Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
Ortsbeiratsfraktion Mainz Oberstadt

Antrag an die Verwaltung: Durchgehend Tempo 30 auf „Am Römerlager“ und „Augustusstraße“ und Freigabe der Straße für den Radverkehr

Die Verwaltung wird gebeten, auf den Straßen „Am Römerlager“ und „Augustusstraße“ dauerhaft Tempo-30 einzuführen sowie die Straße für den Radverkehr in Richtung Bahnhof freizugeben und entsprechend zu markieren (z.B. durch Schilder, Piktogramme, Aufstellflächen vor der Ampel).

Begründung

Der direkte Weg von der Oberstadt zum Mainzer Hauptbahnhof führt über die Straße „Am Römerlager“ und die Augustusstraße. Dieser Weg ist auch für Radfahrende der schnellste und sicherste Weg, was unter anderem daran liegt, dass der parallel zum Römerlager durch die Wallanlagen verlaufende Radweg stark beschädigt ist (siehe Foto 1), sodass hier kein flüssiges Fahren möglich ist und darüber hinaus ein hohes Unfallrisiko besteht. Auf dem Weg zum Hauptbahnhof müssen Radfahrende aktuell in der Augustusstraße den Bürgersteig mitbenutzen, wofür dieser jedoch an zahlreichen Stellen viel zu schmal ist (siehe Fotos 2–4). Aus den genannten Gründen ist es unserer Meinung nach notwendig, die genannten Straßenabschnitte explizit auch für den Radverkehr freizugeben und entsprechende Vorkehrungen dafür zu treffen (Beschilderung, Piktogramme, Aufstellflächen).

In diesem Zusammenhang ist auch die konsequente Einführung von Tempo 30 auf beiden genannten Straßen sinnvoll. Diese grenzen zum einen an andere Tempo 30-Zonen an, zum anderen ist dort aktuell sowieso aufgrund der Baustelle (Am Römerlager) bzw. bei Nässe (Augustusstraße) Tempo 30 vorgesehen. Eine Vereinheitlichung der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h wäre also sehr zu begrüßen, nicht nur zugunsten der Sicherheit für Radfahrende und des Lärmschutzes für Anwohner, sondern auch zugunsten eines insgesamt gleichmäßigeren und entspannteren Verkehrsflusses.

Weitere Begründung mündlich.

Mainz, den 14.08.2026

gez. Dr. Sara Mehlmer

Anhang:

Foto 1



Fotos 2–4







Bündnis 90/Die Grünen

Antrag: Verstärkte Kontrolle des ruhenden Verkehrs in der Kirsteinstraße

Die Verwaltung wird gebeten, die Kirsteinstraße insbesondere an Werktagen verstärkt und regelmäßig zu kontrollieren und bei Verstößen gegen die geltenden Park- und Haltevorschriften konsequent einzuschreiten.

In der Kirsteinstraße kommt es insbesondere von Montag bis Freitag regelmäßig zu erheblichen Problemen durch unzulässiges Parken. Anwohnerinnen und Anwohner haben wiederholt auf die Situation und die fehlenden Kontrollen durch das Ordnungsamt hingewiesen.

Die beiden vorhandenen kostenlosen Parkmöglichkeiten reichen angesichts des hohen Parkdrucks in diesem Bereich nicht aus. Dieser entsteht unter anderem durch die Beschäftigten der umliegenden Unternehmen sowie durch die Nähe zur Universität.

Da die Kirsteinstraße relativ schmal ist, führt das verbotswidrige Abstellen von Fahrzeugen regelmäßig zu erheblichen Behinderungen des fließenden Verkehrs. Insbesondere der Gegenverkehr wird erschwert. Dadurch entstehen auch gefährliche Situationen für Fußgängerinnen und Fußgänger.

Besonders problematisch ist zudem, dass am Ende der Straße auf einer ausdrücklich freizuhaltenden Fläche regelmäßig Kleinbusse, Wohnmobile und andere Fahrzeuge über längere Zeit abgestellt werden. Diese Fläche muss aus Gründen des Brandschutzes und für die ungehinderte Zufahrt der Feuerwehr freigehalten werden.

Weitere Begründung erfolgt mündlich

Melba Lazo de Lentz
Bündnis90/ Die Grünen

16.08.2026




TDI
DN VE 808
KA AT 291


KA AT 291

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
Ortsbeiratsfraktion Mainz Oberstadt

Antrag auf Klimaanpassung des Wasserspielplatzes am Fort Elisabeth

Die Verwaltung wird gebeten, ein Konzept zur Klimaanpassung und Entsiegelung des Wasserspielplatzes am Fort Elisabeth zu erarbeiten und umzusetzen. Dabei sollen insbesondere folgende Maßnahmen geprüft und eingeplant werden:

- Rückbau der Betonflächen und Ersatz durch versickerungsfähige, naturnahe Materialien
- Pflanzung von schattenspendenden, klimaresistenten Bäumen im direkten Umfeld des Klettergerüsts, des Sandkastens und der Wasseranlagen sowie die Installation von temporären Sonnensegeln bis zur ausreichenden Kronenbildung der Bäume.
- Umgestaltung des betonierten Wasserbeckens und der Duschen zu einer klimaangepassten, beschatteten und spielerisch ansprechenden Wasserlandschaft (z. B. mit Bachläufen oder Matschtischen).

Begründung:

Der Wasserspielplatz am Fort Elisabeth erfüllt aktuell leider nicht seinen Zweck, Kindern an heißen Sommertagen Abkühlung und sicheren Spielraum zu bieten. Durch die vollständige Abwesenheit von Schattenstrukturen liegt die gesamte Anlage – sowohl das Klettergerüst und der Sandkasten als auch die Spielduschen und das Betonbecken – in der prallen Sonne (siehe Fotos). Dies führt zu einer extremen Hitzeentwicklung, wodurch die Nutzung im Hochsommer wegen akuter Sonnenbrand- und Hitzschlaggefahr nicht möglich ist.

Im Sinne der städtischen Klimaanpassungsstrategie und der Gesundheitsfürsorge für unsere jüngsten Mitbürger ist eine Umgestaltung dringend erforderlich. Durch gezielte Entsiegelung und Baumpflanzungen wird das Mikroklima vor Ort verbessert, während eine Umgestaltung der Wasserangebote den Spielwert nachhaltig steigert.

Weitere Begründung mündlich.

Mainz, den 17.08.2026

gez. Dr. Sara Mehlmer

Anhang: Fotos





Ö 10

Bündnis90/Die Grünen

ANTRAG : Schwierigkeiten und Einschränkung für Fußgänger am Drususwall

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, welche nachhaltige und wurzelschonende Lösung für die Sanierung dieses Weges geeignet ist

Begründung
Dieser etwa 100 Meter lange Weg entlang der Parkanlage befindet sich derzeit in einem schlechten und teilweise gefährlichen Zustand. Der bestehende Asphaltbelag wurde durch die starken Wurzeln der angrenzenden Bäume erheblich beschädigt. Dadurch sind zahlreiche Unebenheiten, Risse und Höhenunterschiede entstanden, die das Begehen des Weges erschweren und insbesondere für ältere Menschen sowie Personen mit eingeschränkter Mobilität ein Sicherheitsrisiko darstellen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Melba Lazo de Lentz
Bündnis90/ Die Grünen

Mainz, den 16. August 2026





BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN
Ortsbeiratsfraktion Mainz Oberstadt

Antrag: GFZ-Baugebiet: Entwicklung in städtischer Hand

Die Verwaltung wird beauftragt, dafür Sorge zu tragen, dass das Grundstück der GFZ-Kaserne im Rahmen der Grundstückbevorratung bei der Stadt verbleibt und von stadtnahen Gesellschaften entwickelt wird.

Begründung

Mit der Entwicklung des ehemaligen Kasernengebiets gibt es eine seltene Gelegenheit bezahlbaren Wohnraum in der Innenstadt zu schaffen und so auf den angespannten und immer teureren Mietmarkt Einfluss zu nehmen. Diese Gelegenheit sollte von der Stadt und den stadtnahen Gesellschaften genutzt werden.

Weitere Begründung mündlich.

Mainz, den 16.08.2026

gez. Prof. Dr. Markus Höffer-Mehlmer

Ö 12.1

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1126/2026
Amt/Aktenzeichen 61/14 12 Alt 19	Datum 14.07.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 11.08.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	19.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	25.08.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	26.08.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	27.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff:
IEK 2026
Vorbereitung Förderantrag: Priorisierung und Stadtumbaugebiet

hier:
- Beschluss zur Aufhebung des bisherigen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz„
- Beschluss zur Priorisierung der Projekte des IEK 2026
- Beschluss zur Festlegung des neuen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“ (gem. § 171b Abs. 1 BauGB)
- Beschluss zur Beantragung der Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung
- Beschluss zum prioritären Einstieg in die Planungsprozesse sowie zur Vorbereitung der Bürgerbeteiligung für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz„

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 15.07.2026

gez.
Ludwig Holle
Beigeordneter

Mainz, 11.08.2026
gez.

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:
Der **Stadtvorstand** / der **Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie** / der **Ortsbeirat Mainz-Oberstadt /** der **Ausschuss für Mobilität** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** / der **Ortsbeirat Mainz-Neustadt /** der **Ortsbeirat Mainz-Altstadt** / empfehlen, der **Stadtrat** beschließt

1. die Aufhebung des bisherigen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“ entsprechend der Abgrenzung in Anlage 3
2. die Prioritätenliste der Projekte des IEK 2026 (Anlage 1) einschließlich der Kostenschätzung (Anlage 2) zur Festlegung der im Rahmen eines Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung geplanten Projekte und Maßnahmen.
3. die Festlegung des neuen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“ gem. § 171b Abs. 1 BauGB entsprechend der Abgrenzung in Anlage 4
4. die Beantragung der Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung
5. den prioritären Einstieg in Planungsprozesse sowie die Vorbereitung der Bürgerbeteiligung für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“

Sachverhalt

1. Anlass, Ziel

In einem umfangreichen Fortschreibungsprozess mit vielfältigen Beteiligungsformaten unter Einbindung der Öffentlichkeit, politischer Vertreter:innen, Stakeholder sowie Fachexpert:innen und Verwaltung wurde in den vergangenen zwei Jahren das Integrierte Entwicklungskonzept IEK Innenstadt (im Folgenden „IEK 2015“) fortgeschrieben. Das Raumgerüst aus dem IEK 2015, bestehend aus einem urbanen und grünen Winkel, wurde dabei zu einem Netz mit neuen Bereichen, Knotenpunkten und Verbindungen weiterentwickelt. Die weiterhin aktuellen Maßnahmen des ursprünglichen IEK 2015 wurden übernommen und teilweise mit neuen Ansätzen zusammengeführt. Ein besonderer Schwerpunkt lag auf der Umgestaltung von Plätzen in Form einer stärkeren Begrünung und einer höheren Aufenthaltsqualität sowie auf der Aufwertung wichtiger Verbindungsachsen.

Insgesamt umfasst das IEK 2026 acht Fokusräume und 97 integrierte und zukunftsfähige Maßnahmen. Der Stadtrat hat das „IEK 2026“ (Beschlussvorlage 0273/2026) am 25.03.2026 beschlossen. Es dient – wie bereits das IEK 2015 – als strategischer Wegweiser für die zukünftige Entwicklung der Mainzer Innenstadt.

Das IEK 2026 stellt die Grundlage für Fördermöglichkeiten dar, die im Anschluss an den Stadtratsbeschluss geprüft wurden. Wie bereits für das IEK 2015 kommt hierfür ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung (voraussichtlich „Lebendige Zentren“) in Betracht. Voraussetzung für eine erneute Aufnahme in das Förderprogramm sind insbesondere ein von der Kommune erstelltes integriertes Entwicklungskonzept (hier: IEK 2026), die Festlegung eines Fördergebiets als Stadtumbaugebiet gemäß § 171b BauGB und damit verbunden eine Priorisierung der Maßnahmen. Ebenso ist eine Kosten- und Finanzierungsübersicht für die geplanten Maßnahmen vorzulegen.

Mit dieser Beschlussvorlage werden daher die für die Antragstellung erforderlichen Beschlüsse zur Festlegung des Stadtumbaugebiets, zur Priorisierung der Maßnahmen des IEK 2026 einschließlich der Kostenschätzung dieser sowie zum Einstieg in die Planungsprozesse für die Umsetzung der ersten Projekte herbeigeführt.

2. Priorisierung und Berechnung Kosten

Aufgrund des geplanten Förderzeitraums (ca. 10-12 Jahre) und der voraussichtlich zur Verfügung stehenden Städtebaufördermittel sind nicht alle Projekte und Maßnahmen des IEK 2026 unmittelbar durchführ- und umsetzbar. Daher ist eine Priorisierung der Maßnahmen erforderlich.

<u>Vorgehensweise</u>

In einem ersten Schritt wurden die Projekte hinsichtlich folgender Kriterien geprüft, die eine zeitnahe Umsetzung bzw. eine Initiierung mittels Städtebauförderung erschweren bzw. durch eigenständige Verfahren zunächst weiterentwickelt werden müssen:

- Förderfähigkeit im Rahmen der Städtebauförderung
- hohe Abhängigkeit von privaten Akteur:innen
- Durchführung von eigenständigen Verfahren wie dem Straßenbahnausbau sowie dem Wettbewerb Regierungsviertel, um mögliche Städtebauförderprojekte zu konkretisieren

Im Anschluss daran wurden die verbliebenen Maßnahmen im Rahmen eines Workshops durch politische Vertreter:innen priorisiert. Dabei wurden 21 Maßnahmen als vorrangig eingestuft. Darüber hinaus wurde deutlich, dass sich durch die Bündelung mehrerer Maßnahmen in räumlichem Zusammenhang Synergien erzielen lassen. Zu den am höchsten priorisierten Projekten zählt das Projekt Karmeliterplatz.

Im Nachgang zum Priorisierungsworkshop beschloss der Stadtrat am 24.06.2026 mehrheitlich einen Änderungsantrag zur „Aufwertung des Bleichenviertels“ (Vorlage 1065/2026/1). In diesem wurde die Verwaltung mit der Prüfung geeigneter Maßnahmen zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität, des Sicherheitsgefühls und der wirtschaftlichen Attraktivität des Bleichenviertels (mit Fokus auf die Mittlere und Hintere Bleiche mit den dazugehörigen Querstraßen) beauftragt. Infolgedessen wurde das Projekt „Platzgestaltung Neubrunnenbad“ in die Prioritätenliste aufgenommen.

Entsprechend der Bewertung im Rahmen der Priorisierung erfolgte eine Zuordnung zu den Prioritäten A und B (Anlage 1). Die Einteilung der Projekte und Maßnahmen in eine zeitliche Rangfolge orientiert sich an der Priorisierung seitens der politischen Vertreter:innen sowie des aktuellen bzw. erwartbaren Planungs- und Umsetzungsstandes der jeweiligen Projekte.

<u>Kostenschätzung</u>
Für alle priorisierten Projekte und Maßnahmen wurde eine überschlägige Kostenschätzung erstellt, da sich die meisten Vorhaben noch in einem frühen Planungsstadium befinden. Orientierungswerte hierfür bilden die aktuellen Förderobergrenzen für städtebauliche Erneuerungsmaßnahmen. Die förderfähigen Kosten werden zu max. 90 % gefördert, der verbleibende Eigenanteil in Höhe von 10 % sowie die nicht förderfähigen Kosten sind im städtischen Haushalt anzumelden. Ergänzend sind die jeweils vorgesehenen Förderperioden für die Beantragung der Städtebauförderung dargestellt.

3. Aufhebung bisheriges Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“ und Festlegung neues Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“

Die auf Grundlage des IEK 2015 geförderte Gesamtmaßnahme im Bund-Länder-Städtebauförderungsprogramm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“, Förderzeitraum 2009–2025), befindet sich derzeit im Abschluss. Parallel zu dieser Beschlussvorlage wird den Gremien der Abschlussbericht vorgelegt. Im Anschluss erfolgen die Schlussrechnung sowie die baufachliche Prüfung.

Mit dem vorliegenden IEK 2026 sollen die Voraussetzungen für die Aufnahme einer neuen Gesamtmaßnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung – voraussichtlich erneut im Programm „Lebendige Zentren“ – geschaffen werden. Hierfür ist die Festlegung eines neuen Fördergebiets erforderlich. Die räumliche Festlegung erfolgt gemäß § 171b Abs. 1 BauGB durch Beschluss als Stadtumbaugebiet. Da sich das künftige Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“ (Anlage 4) teilweise mit dem bestehenden Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“ (Anlage 3) überschneidet, ist zunächst dessen Aufhebung erforderlich. Dadurch wird eine eindeutige Abgrenzung der bisherigen und der neuen Gesamtmaßnahme sowie der jeweiligen Fördergebiete sichergestellt.

Anschließend wird das neue Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“ gemäß §171b Abs. 1 BauGB entsprechend der Abgrenzung in Anlage 4 festgelegt. Es bildet den räumlichen Geltungsbereich für die Umsetzung der im Rahmen eines Städtebauförderprogramms in den nächsten Jahren vorgesehenen Projekte und Maßnahmen. Grundlage hierfür stellt gemäß § 171b Abs. 2 BauGB das IEK 2026 dar. Das Stadtumbaugebiet ist gem. § 171b Abs. 1 BauGB räumlich so abzugrenzen, dass sich die vorgesehenen Projekte und Maßnahmen zweckmäßig durchführen lassen. Das neue Stadtumbaugebiet umfasst daher nicht alle 97 Maßnahmen des IEK 2026, sondern ausschließlich die priorisierten Projekte und Maßnahmen. Überschneidungen mit anderen Fördergebieten sind zudem auszuschließen. Das neue Stadtumbaugebiet „Innenstadt Mainz“ hat eine Fläche von ca. 112,6 ha und ist in Anlage 4 dargestellt.

Bei der Vorbereitung und Durchführung der Stadtumbaumaßnahmen sind gemäß § 171b Abs. 3 BauGB die Vorschriften über die Beteiligung und Mitwirkung der Betroffenen sowie der öffentlichen Aufgabenträger nach §§ 137 und 139 BauGB anzuwenden. Diese Anforderungen wurden bereits im Rahmen der Fortschreibung des IEK 2026 durch zielgruppenspezifische und mehrstufige Beteiligungsformate erfüllt (vgl. Beschlussvorlage 0273/2026). Auch bei der weiteren Konkretisierung und Umsetzung der einzelnen Projekte und Maßnahmen wird die Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der relevanten Akteur:innen fortgeführt.

4. Weiteres Vorgehen

Mit den Beschlüssen zur Prioritätenliste einschließlich der Kostenschätzung sowie zur Festlegung des neuen Stadtumbaugebiets liegen die wesentlichen Voraussetzungen für die Beantragung einer Förderung im Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung (voraussichtlich „Lebendige Zentren“) vor. Das am 25.03.2026 vom Stadtrat beschlossene IEK 2026 bildet dabei weiterhin den strategischen Rahmen für die Entwicklung der Mainzer Innenstadt und dient als Diskussions- und Entscheidungsgrundlage für die Öffentlichkeit, die Innenstadtakteure und die politischen Gremien.

Beantragung der Städtebauförderung

Nach der Beschlussfassung über das Stadtumbaugebiet sowie über die Prioritätenliste mit der Kostenschätzung ist das Einvernehmen mit dem Fördermittelgeber herzustellen und ein entsprechender Neuantrag zur Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung (voraussichtlich „Lebendige Zentren“) durch die Verwaltung vorzubereiten. Gemeinsam mit dem beschlossenen IEK 2026 bilden diese Unterlagen die fachliche und förderrechtliche Grundlage für die Bewertung des Förderantrags. Sollten in der Prüfung durch den Fördermittelgeber Anpassungen erforderlich sein, werden die Gremien informiert und die ggf. notwendigen Beschlüsse eingeleitet.

Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“

Entsprechend der Priorisierung soll für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“ zeitnah in die Planungsphase eingestiegen werden. Die Verwaltung erarbeitet zurzeit einen Rahmenplan für den Karmeliterplatz inklusive Brückenplatz und Anschluss Rheinstraße. Der Entwurf soll vorrausichtlich im November 2026 im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung vorgestellt werden. Sobald im Anschluss daran die finale Rahmenplanung erstellt ist, wird diese den Gremien vorgelegt. Im nächsten Schritt kann ein Planungsverfahren eingeleitet werden.

5. Alternativen

Für die Umsetzung der im IEK 2026 vorgesehenen Maßnahmen ist aufgrund der aktuellen Haushaltslage die Inanspruchnahme von Fördermitteln erforderlich. Ein Verzicht auf die Priorisierung der Maßnahmen, die Festlegung des Stadtumbaugebiets sowie die Erstellung der Kostenschätzung würde die Voraussetzungen für eine erneute Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung nicht erfüllen. Damit stünden für die Umsetzung der Maßnahmen des IEK 2026 keine Städtebaufördermittel aus diesem Programm zur Verfügung.

6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Im Rahmen des bisherigen Verfahrens wurden keine diesbezüglichen Anregungen vorgebracht. Nach derzeitigem Kenntnisstand sind durch die vorliegenden Beschlüsse keine geschlechtsspezifischen Auswirkungen erkennbar.

7. Kosten

Mit der Beantragung der Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung entstehen der Landeshauptstadt Mainz zunächst keine unmittelbaren Investitionskosten. Finanzielle Verpflichtungen ergeben sich erst im Zuge der Planung und Umsetzung der einzelnen Projekte und Maßnahmen sowie nach einer entsprechenden Förderbewilligung.

Die hierfür erforderlichen Haushaltsmittel werden entsprechend der jeweiligen Projektfortschritte und der geltenden haushaltsrechtlichen Vorgaben für die entsprechenden Haushaltsjahre durch die Verwaltung angemeldet.

Die Kosten für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“ für die Konzeption, die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung sowie das Vergabeverfahren in Höhe von zurzeit geschätzten 275.000,00 € für die Jahre 2026 und 2027 wurden für den konsumtiven Haushalt des Stadtplanungsamtes angemeldet. Die erforderlichen Kosten für die Planung und den Bau der städtebaulichen Maßnahmen werden momentan auf ca. 7.500.000,00 € geschätzt und sollen für den investiven Haushalt 2028-2030 beantragt werden. Derzeit wird von einer Förderung von 90 % ausgegangen.

Anlagen

1. *Priorisierte Maßnahmenliste der Maßnahmen aus dem IEK 2026*
2. *Kostenschätzung für priorisierte Maßnahmen*
3. *Abgrenzung des bisherigen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“*
4. *Abgrenzung des neuen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“*

Finanzierung

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
Die Kaiserstraße - Starke Achse mit neuer Attraktivität																					
1**	Zonierung und Qualifizierung der Grünfläche	●				●		●	●	● (2)	●	●		A		●			●		
2**	Neuorganisation Straßenraum		●					●		● (1)	●	●						●	●		
Das Regierungsviertel - Alltagsleben, Demokratie und Geschichte im offenen Stadtraum																					
3**	Umgestaltung Ernst-Ludwig-Platz	●			●	●		●●	●	● (4, 5, 6, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn-ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●		
4**	Gestaltung des Umfeldes am Kurfürstlichen Schloss unter Einbeziehung der Parkplatzfläche			●				●		● (3, 5, 6, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn-ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
5*	Nachnutzung des Römisch-Germanischen-Zentralmuseums (Flächen im Schloss)					●						●						●	●	●	
6*	Umgestaltung des Umfeldes an der Barockkirche Sankt Peter	●						●		● (3, 4, 5, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn-ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
7*	Gestalterische Aufwertung des Platzbereiches Mitternacht	●						●		● (3, 4, 5, 6, 8, 9)	●	●	Wettbewerb Regierungsviertel					●	●		
8*	Umgestaltung des Deutschhausplatzes	●						●		● (3, 4, 5, 6, 7, 9)	●	●	Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
9*	Umgestaltung des Platzes der Mainzer Republik	●						●		● (3, 4, 5, 6, 7, 8)	●	●	Straßenbahn-ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
Das Bleichenviertel - Behutsame Aufwertung zwischen Innenstadt und Neustadt																					
10	Neugestaltung Neubrunnenstraße		●	●				●		● (11, 16)	●	●						●	●		
11	Platzgestaltung Neubrunnenbad	●						●		● (10, 16)	●	●		A		●			●		
12	Umgestaltung Balthasar-Maler-Platz	●						●		● (16)	●	●						●	●		
13	Freizeitfläche vor der Stadtmauer Hintere Bleiche						●			● (14, 16)								●	●		●
14	Begrünung Hintere Bleiche	●	●							● (13, 16)	●	●						●	●		
15	Neuer Straßenraum Schießgartenstraße		●	●						● (14)	●	●						●	●		
16	Pflegepatenschaften für den öffentlichen Raum	●		●						● (10, 11, 12, 13, 14, 15, 16)								●	●		●

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
Die Große Bleiche - Urbane Meile mit neuer Qualität																					
17**	Neuer Straßenraum Große Bleiche		●	●				●●	●	● (18, 19)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
18**	Autoreduzierte Zone Große Bleiche		●					●●		● (17, 19, 20, 21)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
19**	Eingangstor Große Bleiche						●	●		● (17, 18)	●	●						●	●		●
20*	Funktionale Stärkung der Steingasse			●						● (18)		●						●	●		●
21*	Funktionale Stärkung der Lotharstraße			●						● (17, 18)		●						●	●		●
22*	Hochbauliche Entwicklung der Bebauung am Standort des Erthaler Hofes sowie Gestaltung des Innenhofs.						●			● (19)								●		●	
Das Karmeliterviertel - Neue Sichtbarkeit im Herzen der Stadt																					
23	Neuordnung Knotenpunkt Schusterstraße / Quintinsstraße		●							● (24, 28)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
24**	Neuordnung Quintinsstraße mit Fritz-Arens-Platz		●	●				●		● (24, 45)	●	●		A		●			●	●	●
25**	Zukunftsorientierte Entwicklung Freifläche Altenauergasse	●					●				●	●		A		●			●		
26**	Gestaltung Karmeliterplatz					●		●	●	● (28)	●	●		A	●				●		
27	Früheres jüdisches Leben sichtbar machen						●					●						●	●		
28**	Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes in der Flachsmarktstraße, Schusterstraße und Alte Universitätsstraße.		●					●		● (23, 65)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
29*	Gestaltung Flachsmarkt zu Stärkung der Aufenthaltsqualität		●					●		● (28)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
Umfeld Ludwigsstraße																					
30**	Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone			●		●		●●	●	● (31)	●	●		B			●		●		
31	Mobile Verschattung Gutenbergplatz	●						●●	●	● (30, 35)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
32	Aufwertung und Neugestaltung Ballplatz				●	●		●			●	●						●	●		
33**	Oase Bischofsplatz					●		●			●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
34**	Raumkante Gutenbergplatz						●											●			●
35	Jugendprojekt: Pflanzen statt Beton		●					●●	●	● (30, 31, 34)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
36	Kulturformate Münsterstraße					●												●	●		●
37	Straßenraumgestaltung Weißliliengasse		●					●			●	●		B			●		●		
38	Jugendprojekt: Der energiegeladene Tritonplatz					●		●		● (40)	●	●						●	●		
39*	Umstrukturierung des Gebäudes an der Ecker Dominikaner-/Fuststraße						●											●			●
40*	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Fuststraße		●							● (38)	●	●						●	●		
41*	Verkehrliche Neuordnung und Gestaltung der Schöfferstraße		●					●		● (42)	●	●						●	●		
42*	Gestalterische Aufwertung des Umfeldes St. Johannis					●		●		● (41)	●	●		B			●		●	●	
Das Rheinufer - Die nächste Etappe auf dem Weg zum erlebbaren Fluss																					
43	Zukunftsstudie Malakoff-Passage				●					● (52)								●	●		●
44**	Gestaltung Jockel-Fuchs-Platz und Verbindung zum Rhein			●		●		●●	●	● (45)								●	●	●	
45**	Zukunft Rheinufer 45.1 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Lauterenviertel 45.2 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Rathaus bis Brückenplatz 45.3 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Brückenplatz bis Kaisertor	●		●		●		●●	●	● (44)	●	●		45.1: B 45.2: A		●	●		●		
46	Jugendprojekt: Mainzer Jugendstrand					●		●	●	● (45)	●	●		A		●			●		
47	Foto Point						●			● (45)		●						●	●		
Die südliche Altstadt - Altstadtleben neu entfalten																					
48	Neue Qualitäten in der Holzstraße		●					●		● (45, 49, 51)	●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
49	Neuer Platz am Holzturm						●	●		● (48, 51)	●	●		B			●		●		
50**	Umgestaltung Heugassenplatz	●						●			●	●		A		●			●		
51*	Umstrukturierungs des FH-Standortes an der Holzstraße					●				● (48, 49)								●		●	
52**	Verbindung Römisches Theater bis Malakoff-Terrassen - Teil Dagobertstraße		●			●		●		● (43, 53, 57)	●	●						●	●		
53	Verbindung Römisches Theater bis Malakoff-Terrassen - Teil Holzhofstraße		●			●			●		●	●						●	●		
54	Kulturelle Nutzung im Römischen Theater						●	●				●						●	●		
55	Funktionelle Aufwertung des LEIZA-Platzes	●				●				● (53, 57)		●						●	●	●	
56	Aktionsraum Kapuzinerstraße			●					●			(●)						●	●		●
57	Modellraum Neutorstraße	●	●		●			●		● (52, 55)	●	●		A		●			●		
Weitere Maßnahmen außerhalb der acht Fokusräume																					
58	Begrünung Kupferbergterrassen	●									●	●		B			●		●		
59 Ort gesucht	Modellraum: Mehr Schatten auf Wegen	●							●	●	●	●		B			●		●		
60 Ort gesucht	Natürliche Sonnensegel	●						●	●	●	●	(●)		B			●		●		●
61 Ort gesucht	Solarbäume	●								●		●						●	●		
62	Zukunftsfähige Rheinstraße		●					●●		● (64)	●	●		B			●		●		
63	Radroute Gaustraße		●								●	●		B			●		●		
64	Radweg Rathaus - Große Langgasse			●						● (62)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
65*	Konzeption der nicht-motorisierten Wegeverbindung der Einkaufspole Stadthausstraße - Brand	●								● (H, J)	●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		
66	Zukunft Zitadelle			●				●	●		●	●						●	●		
67	Neugestaltung Gaustraße			●						● (68)	●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
68	Altstadteingang Gautor			●				●		● (67)	●	●		A		●			●		
69	Farbgestaltung Betzelstraße			●							●	●						●	●		
70*	Schließung der Baulücke an der Weißliliengasse						●											●			●
71	Umgestaltung Emmerich-Josef-Straße und Terrassenstraße		●		●			●		● (58)	●	●						●	●		
72 Ort gesucht	Altstadtspielplatz				●	●				●	●	●						●	●		
73 Ort gesucht	Freihaltung und Aufwertung von Blockinnenbereichen				●													●			●
74*	Verbesserung von Zugängen aus den Wohnquartieren zum Grüngürtel.	●			●						●	●		B			●		●		
75*	Ausbau der Anbindung an den Stadtpark		●								●	●						●	●		
76 Ort gesucht	Jugendprojekt: Jugend macht Sport					●		●		nicht verortet	●	●						●	●		
77 Ort gesucht	Offener Nachbarschaftsraum				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
78 Ort gesucht	Jugendtreff in der Innenstadt				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
79 Ort gesucht	Senior:innentreff				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
80 Ort gesucht	Kunstprojekt „legal walls“						●	●	●	nicht verortet		(●)						●	●	●	●
81 Ort gesucht	Stadtmauer sichtbar machen						●		●	nicht verortet	●	(●)						●	●	●	●
Maßnahmen übergeordnete Handlungsebene																					
A	Natürliche Kühlung	●						●		● (60)	●	●							●		
B	Förderprogramm für sommerlichen Wärmeschutz	●										●						●	●		
C	Kühle Räume in der Innenstradt	●						●	●									●		●	
D	Initiative Dachflächen	●			●	●						●						●	●	●	●
E*	Konzeption der nicht-motorisierten Wegeverbindungen zur Einkaufsinnenstadt		●					●●			●	●	Straßenbahn-ausbau					●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI-SIERUNG	UMSETZUNGS-ZEITRAUM				TRÄGER-SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "**" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm-barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige-beispiel	Synergie-effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau-förderung	Initiierung + Durchführ-barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn-ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
F	Sichere Fußgängerzonen			●		●		●				●						●	●		
G	Zwischennutzungsbüro			●								●						●	●		
H	Markenkampagne Einkaufserlebnis		●	●				●		● (J)								●			●
I	Gezielte Handwerks-Förderung			●				●				●						●	●		
J*	Förderung der Initiierung eines professionellen Marketings für einzelne Einkaufsquartiere			●				●		● (H)								●			
K	Beratung und Aktivierung privater Flächen				●							●						●	●		●
L	Unterstützung von social start-ups				●													●	●		●
M	Neuaufstellung Masterplan Mainzer Plätze						●	●		●		●						●	●		
N	Vorkaufsrecht nutzen						●											●	●		●
O	Fassadenprogramm						●	●		nicht verortet	●	●						●	●		●
P	Hilfe & Sicherheit				●		●	●				●						●	●		

Kostenschätzung priorisierte Maßnahmen IEK 2026	Fläche	Kostenansatz	Kostenschätzung**	voraussichtliche Förderung (90 %)	voraussichtlicher Eigenanteil (10 %)	Umsetzungszeitraum
26 – Gestaltung Karmeliterplatz (mit Brückenplatz)	15.773 m²	375 €/m²	5.914.875 €	5.323.388 €	591.488 €	2026-2029
Gestaltung Karmeliterplatz (mit Brückenplatz) - Kosten Hochbau (Flugdach)	pauschal	pauschal	1.500.000 €	1.350.000 €	150.000 €	
1 - Zonierung und Qualifizierung der Grünfläche Kaiserstraße	22.130 m²	390 €/m²	8.630.700 €	7.767.630 €	863.070 €	2030-2033
11 - Platzgestaltung Neubrunnenbad	670 m²	pauschal	2.000.000 €	1.800.000 €	200.000 €	
24 - Neuordnung Quintinsstraße mit Fritz-Arens-Platz	8.800 m²	269 €/m²*	2.370.800 €	2.133.720 €	237.080 €	
25 - Zukunftsorientierte Entwicklung Freifläche Altenauergasse	2.140 m²	390 €/m²	834.600 €	751.140 €	83.460 €	
45 – Zukunft Rheinufer: 45.2 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Rathaus bis Brückenplatz	21.300 m²	670 €/m²	14.271.000 €	12.843.900 €	1.427.100 €	
46 – Jugendprojekt: Mainzer Jugendstrand	Kosten enthalten in '45 Zukunft Rheinufer'					
50 – Umgestaltung Heugassenplatz	2.420 m²	390 €/m²	943.800 €	849.420 €	94.380 €	
57 – Modellraum Neutorstraße	2.680 m²	250 €/m²	670.000 €	603.000 €	67.000 €	
68 – Altstadteingang Gautor	1.940 m²	390 €/m²	756.600 €	680.940 €	75.660 €	
Zwischensumme Priorität A			*37.892.375 €*	*34.103.138 €*	*3.789.238 €*	
30 – Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone	pauschal	pauschal	145.000 €	130.500 €	14.500 €	2034-2037
37 – Straßenraumgestaltung Weißliliengasse	11.000 m²	300 €/m²	3.300.000 €	2.970.000 €	330.000 €	
42 – Gestalterische Aufwertung Umfeld St. Johannis	3.570 m²	508 €/m²*	1.812.300 €	1.631.070 €	181.230 €	
45 – Zukunft Rheinufer: 45.1 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Lauterenviertel	14.900 m²	494 €/m²*	7.365.000 €	6.628.500 €	736.500 €	
49 – Neuer Platz am Holzturm	5.860 m²	340 €/m²*	1.992.800 €	1.793.520 €	199.280 €	
58 – Begrünung Kupferbergterrassen	pauschal	pauschal	100.000 €	90.000 €	10.000 €	
59 – Modellraum: Mehr Schatten auf Wegen	pauschal	pauschal	150.000 €	135.000 €	15.000 €	
60 – Natürliche Sonnensegel	1.200 m²	50 €/m²	60.000 €	54.000 €	6.000 €	
62 - Zukunftsfähige Rheinstraße	5.280 m²	390 €/m²	2.059.200 €	1.853.280 €	205.920 €	
63 – Radroute Gaustraße	3.350 m²	227 €/m²*	761.000 €	684.900 €	76.100 €	
74 – Verbesserung von Zugängen aus den Wohnquartieren zum Grüngürtel	pauschal	pauschal	300.000 €	270.000 €	30.000 €	
Zwischensumme Priorität B			*18.045.300 €*	*16.240.770 €*	*1.804.530 €*	
Gesamt			**55.937.675 €**	**50.343.908 €**	**5.593.768 €**	

* gemittelter Kostenansatz aufgrund von unterschiedlichen Flächenqualitäten

** Die Zahlen basieren auf der Annahme, dass alle Kosten förderfähig sind. Im Zuge der detaillierten Projektplanung können sich sowohl bei der Kostenschätzung als auch bei den förderfähigen Kosten Differenzen ergeben. Ebenso steht noch keine Höhe der Förderung fest. Dort, wo es möglich ist, werden Beiträge nach KAG (Kommunalabgabengesetz) erhoben.

Stand: 09.07.2026

Stadtumbaugebiet "Innenstadt Mainz" - Aufhebung

Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 29.05.2026
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung"

N

Maßstab 1 : 2500

Legende

Sonstige Planzeichen

Grenze des Stadtumbaugebiets

Sonstige Darstellung

Katastergrundlage 1 : 2500

CAD - Planelemente

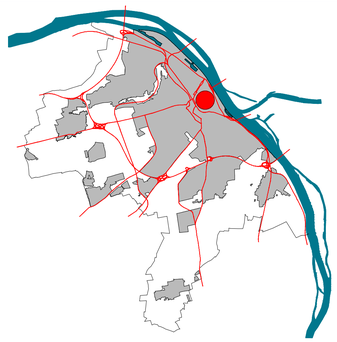
Planteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz - Aufhebung.dwg	06.07.2026
Digitale Stadtgrundkarte	SGK Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	29.05.2026
Textliche Festsetzungen		

Bearbeiter/in	Sturm		
	Späth		
Zeichner/in	Ehrlich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		
Mainz, Beigeordneter		Ausgefertigt, Mainz, Oberbürgermeister	

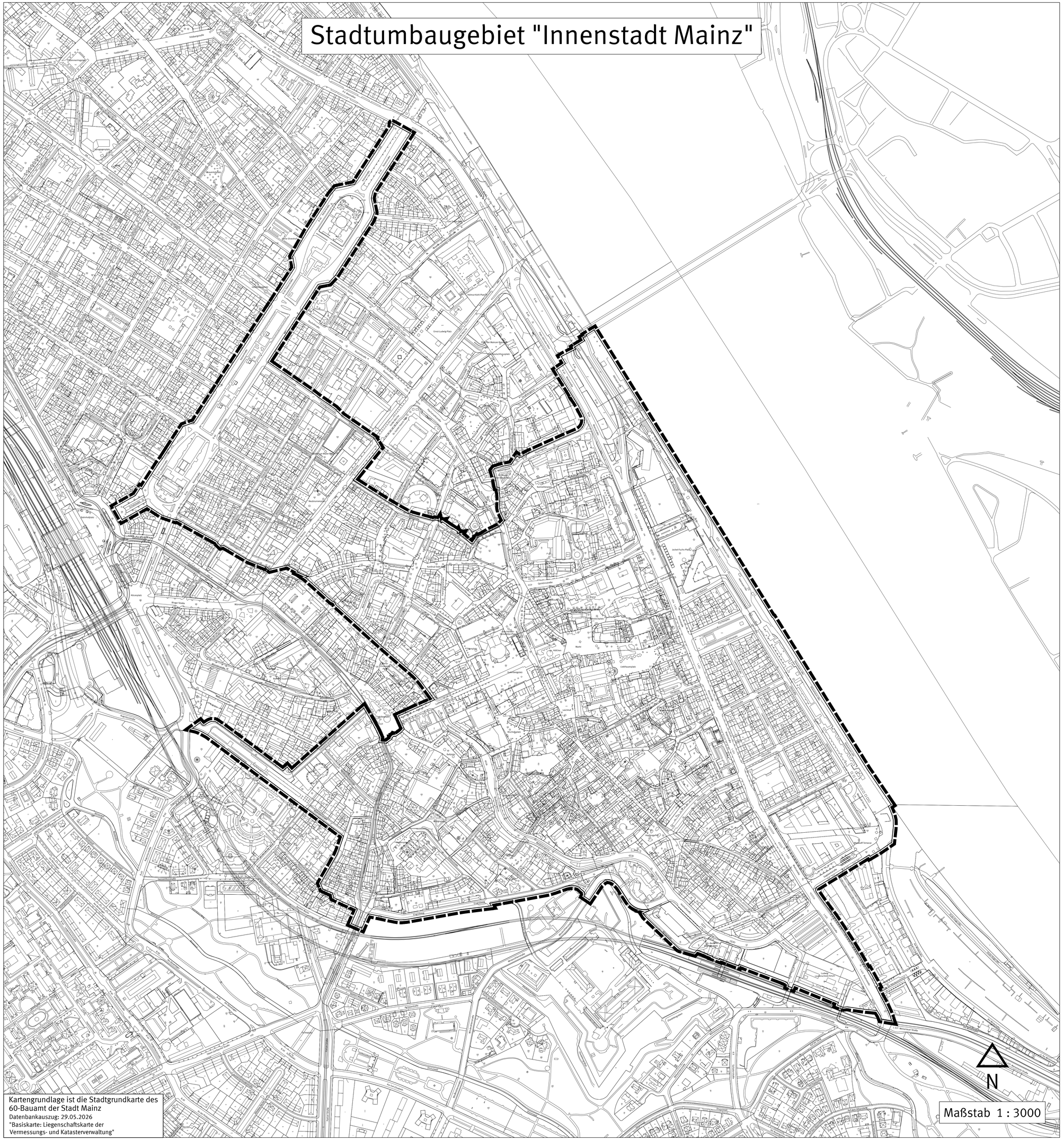
Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Stadtumbaugebiet - Aufhebung

"Innenstadt Mainz"

Landeshauptstadt
Mainz



Stadtumbaugebiet "Innenstadt Mainz"



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 29.05.2026
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung"

Legende

Sonstige Planzeichen

Grenze des Stadtumbaugebiets

Sonstige Darstellung

Katastergrundlage 1 : 3000

CAD - Planelemente

Planteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	06.07.2026
Digitale Stadtgrundkarte	SGK Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	29.05.2026
Textliche Festsetzungen		

Bearbeiter/in	Sturm		
	Späth		
Zeichner/in	Ehrlich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		

Mainz,	Ausgefertigt, Mainz,
Beigeordneter	Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Stadtumbaugebiet

"Innenstadt Mainz"

Landeshauptstadt
Mainz



im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 12.08.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 25.08.2026

Raubüberfall im Volkspark

In der Nacht des 30. Mai 2026 wurde laut Presseberichten in der Gegend des Volksparks ein 18-jähriger Mann Opfer eines schweren Raubüberfalls, welcher eine schwere Gehirnerschütterung und in Folge dessen eine zumindest zeitweise Amnesie zur Folge hatte.

Bereits wenige Monate zuvor kam es am 6. März ebenfalls im Volkspark zu einem brutalen Überfall, bei dem ein 16-Jähriger von mehreren Männern geschlagen und mit einem Messer angegriffen worden sein soll. Die Täter raubten hierbei Bargeld und Schlüssel des Opfers. Im Rahmen der Fahndung kontrollierten Polizeibeamte eine Gruppe von 16- bis 29-jährigen Männern, wobei eine Machete sichergestellt wurde.

Aufgrund der Häufung gewaltsamer Vorfälle rund um den Volkspark und dessen Bedeutung als Naherholungsgebiet für Familien und Jugendliche frage ich an:

1. Konnten im Falle des Raubüberfalles am 30. Mai Tatverdächtige ermittelt werden? Wenn ja, welche soziodemographischen Merkmale sind hinsichtlich der Tatverdächtigen bekannt? Bitte aufschlüsseln nach Geschlecht, Alter, Migrationshintergrund und Nationalität.
    a. Konnten im Falle des Raubüberfalles am 06. März Tatverdächtige ermittelt werden? Wenn ja, welche soziodemographischen Merkmale sind hinsichtlich der Tatverdächtigen bekannt? Bitte aufschlüsseln nach Geschlecht, Alter, Migrationshintergrund und Nationalität.
2. Wie hat sich die Zahl der Raubüberfälle in der Mainzer Oberstadt in den letzten fünf Jahren entwickelt? Bitte aufschlüsseln nach Kalenderjahr seit 2021.
    a. Wie hat sich die Zahl der Raubüberfälle im Mainzer Volkspark in den letzten fünf Jahren entwickelt? Bitte aufschlüsseln nach Kalenderjahr seit 2021.

3. Ergreift die Stadt Mainz seit den Vorfällen am 30. Mai bzw. 06. März verstärkt Maßnahmen zur Sicherstellung der öffentlichen Sicherheit in der Oberstadt und speziell im Bereich des Volksparks? Wenn ja, welche sind dies konkret (bspw. Ordnungsamt)? Wenn nein, wieso nicht?
    a. Steht die Stadt Mainz hinsichtlich Prävention und Aufklärung von Raubüberfällen in Kontakt und Zusammenarbeit mit der Polizei? Wenn ja, wie läuft diese Zusammenarbeit konkret ab? Wenn nein, wieso nicht?
4. Welche darüber hinausgehenden Maßnahmen ergreift die Stadt Mainz im Zuge der jüngsten Raubüberfälle und generell im Bereich der Mainzer Oberstadt, um Kriminalität zu erschweren und das Sicherheitsempfinden der Bürger zu erhöhen, wie etwa bessere Beleuchtung von Parks und Grünflächen? Wenn ja, welche sind dies konkret? Wenn nein, wieso wurden/werden keine Maßnahmen ergriffen?

Gez. Benjamin Steiner

Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt

Ö 14

AfD Mainz
im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 12.08.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 25.08.2026

Zukunft der Hängeleuchten in der Oberstadt

Das Stadtbild der Straßenbeleuchtung in der Mainzer Oberstadt prägen zum Teil noch sogenannte Hängeleuchten, wie etwa an der Philippsschanze, an der Goldgrube, im Stiftswingert sowie in der Göttelmannstraße. Einst bestehende Hängelampenvorrichtungen wurden etwa in der Pariser Straße zwischen Philippsschanze und Fichteplatz durch moderne sogenannte Ansatzleuchten ersetzt und die nicht mehr benötigten Überspannungsanlagen weitgehend entfernt.

Hierzu frage ich an:

1. Wie viele Ansatzleuchten, Aufsatzleuchten sowie Hängeleuchten sind in der Mainzer Oberstadt installiert? Bitte je nach Möglichkeit aufschlüsseln nach Anzahl und/oder Straßenmeter.
2. Wie viele Straßenbeleuchtungen wurden in den letzten fünf Jahren umgerüstet und in welcher Form (etwa Hängeleuchte zu Ansatzleuchte)?
3. Sind weitere Umbauten Straßenbeleuchtung wie etwa in der Pariser Straße geplant? Wenn ja, wo und wann?
   a. Ist langfristig eine vollständige Ersetzung der Hängeleuchten in der Oberstadt geplant? Wenn ja, bis wann und in welcher Reihenfolge?
4. Welche Vorteile hinsichtlich Kosten, Betrieb, Leuchtkraft, Sicherheit etc. verspricht sich die Stadtverwaltung durch den Umbau der Straßenbeleuchtung in der Pariser Straße bzw. in der Oberstadt allgemein? Welche Nachteile würden evtl. entstehen?
5. Welche Kosten verursacht der Umbau der Straßenbeleuchtung? Bitte angeben je Laterne und nach Kalenderjahr seit 2021.

6. Spielen denkmalschutzrechtliche Gesichtspunkte beim Umbau und der Modernisierung der Straßenbeleuchtung eine Rolle? Wenn ja, inwiefern?
7. Einige Trägersäulen der Überspannungsanlagen hat sich starker Rost gebildet. Wie bewertet die Stadtverwaltung diesen Umstand hinsichtlich Stadtbild und Sicherheitsgefährdungen? Bezieht die Stadtverwaltung den teils schlechten Zustand der Trägersäulen und der sonstigen Vorrichtungen für Hängelampen in ihre Planungen mit ein? Wenn ja, inwiefern?
8. Wie viel Prozent der Straßenleuchten sind bereits auf LED oder eine vergleichbare moderne Beleuchtungsart umgestellt? Ist eine weitere Umstellung bzw. vollständige Ersetzung geplant? Wenn ja, wann und in welcher Reihenfolge?
    a. Welche Zusammenhänge existieren hier mit dem Umbau der Beleuchtungsvorrichtungen? Ist konkret etwa geplant, die Umstellung auf LED mit dem Umbau zu verbinden oder geschieht dies unabhängig voneinander?
    b. Existieren Hängeleuchten mit LED-Technik oder ähnlicher moderner Beleuchtungsart und ist hier ein langfristiger Betrieb geplant?





Gez. Benjamin Steiner

Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt

Ö 15

AfD Mainz
im Ortsbeirat Oberstadt

Mainz, 16.08.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 25.08.2026

Neue Tempo 30-Schilder in der Oberstadt

Auf den Hauptverkehrs- sowie Bundesstraßen An der Philippsschanze, in der Pariser Straße sowie Geschwister-Scholl-Straße gilt seit Mai 2026 zwischen 22 und 6 Uhr in der Nacht Tempo 30 wegen Lärmschutz. Zudem wurde vor geraumer Zeit eine allgemeine Tempo 30-Regelung An der Goldgrube ab der Kreuzung Pariser Straße eingeführt.

Ich frage daher die Verwaltung:

1. Wo gelten seit Anfang 2025 in der Mainzer Oberstadt überall neue Tempo 30-Verordnungen? Bitte aufschlüsseln nach Datum und Straßenabschnitt und konkreter Regelung (allgemeine Tempo 30-Verfügung, zeitbegrenzt wegen Lärmschutz, etc.).
2. Seit wann gilt die neue Tempo 30-Regelung An der Goldgrube?
3. Seit wann gelten die neuen Tempo 30-Regelungen An der Philippsschanze, auf der Pariser Straße sowie auf der Geschwister-Scholl-Straße?
4. Bitte nennen Sie für sämtliche seit 2025 erlassenen neuen Tempo 30-Regelungen die jeweilige verkehrsrechtliche Anordnung bzw. die damit verbundene Rechtsgrundlage.
5. Bitte nennen Sie, sofern die jeweilige Tempo 30-Neuregelung nicht auf den Straßenschildern begründet wird (z.B. An der Goldgrube) den konkreten Anlass (z.B. Lärmschutz, Feinstaubbelastung, Schulweg, etc.).
6. Bitte nennen Sie für sämtliche Abschnitte, auf denen seit 2025 Tempo 30 wegen Lärmschutz eingeführt wurde, die dieser Regelung zugrunde liegenden Studien, etwa Lärmmessungen und die hierbei ermittelten Dezibelwerte.

a. Bitte nennen Sie für sämtliche weitere Abschnitte, denen ein anderer Anlass der Tempo 30-Neuregelung zugrunde liegt, die jeweiligen Studien und die hierbei ermittelten Daten.

Gez. Benjamin Steiner

Ortsbeirat für Mainz-Oberstadt

Ö 16

Ortsbeiratsfraktion Mainz Oberstadt

Anfrage: Bushaltestelle Marienhaus Klinikum

Im Frühjahr wurde die Bushaltestelle “Marienhaus Klinikum" auf der Seite von Biontec wieder hergestellt.
Die Haltestelle ist, wie auf der Seite des Marienhaus Klinikums, weder begrünt noch barrierefrei.

Wir fragen daher:
Weshalb wurde die nach den Bauarbeiten von Biontec neu errichtete Bushaltestelle nicht begrünt?
Weshalb wurde die Bushaltestelle nicht barrierefrei errichtet?
(Wann) Ist geplant, die Missstände zu beheben?
Sieht die MVG die Umsetzung kommunaler Beschlüsse als Ihre Aufgabe?

Begründung:

Barrierefreiheit und Klimaanpassung sollten gerade bei der neuen Errichtung von Haltestellen Selbstverständlichkeit sein.
Bereits 2019 hat der Mainzer Stadtrat beschlossen, Haltestellen sukzessive zu begrünen.
Die durch den Klimawandel immer häufiger auftretenden Hitzewellen sind gerade für vulnerable Gruppen von besonderer Gefahr.
Auch sollte gemäß der UN Behindertenrechtskonvention die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen nicht in Frage stehen.
Die Bushaltestelle bedient ein überregional bedeutendes Krankenhaus und wird besonders häufig von beeinträchtigten und vulnerablen Menschen frequentiert.

Weitere Begründung mündlich.
Mainz, 16. August 2026 gez. Natascha Grünebach

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN



BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN



Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Oberstadt

Ö 17

17.08.2026

ANFRAGE

Betreff:
Verstopfte Straßenabläufe

In verschiedenen Straßen der Mainzer Oberstadt sind Straßenabläufe bzw. Gullys teilweise stark mit Laub, Unkraut und Schmutz zugesetzt. Dadurch kann insbesondere bei Starkregen das Regenwasser nicht ausreichend abfließen.

Wir fragen die Verwaltung:

1. In welchen Abständen werden die Straßenabläufe in der Oberstadt kontrolliert und gereinigt?

2. Ist der Verwaltung bekannt, dass derzeit zahlreiche Abläufe verstopft bzw. stark verschmutzt sind?

3. Kann kurzfristig eine Kontrolle und Reinigung der betroffenen Straßenabläufe in der Oberstadt erfolgen?

4. Besteht für Bürgerinnen und Bürger eine einfache Möglichkeit, verstopfte Abläufe direkt an die zuständige Stelle zu melden?

gez. David Wilk

Beispiel vom Römerwall



Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0916/2026 der ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt betreffend
Kahlschlag zerreißt Biontech (ÖDP)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wurden Oberbürgermeister Haase bzw. zuständige Dezernate kontaktiert in Bezug einer möglichen Standortschließung?
Nein. Es steht keine Schließung in Mainz in Abrede.

2. Wird der Standort Mainz weiter, wie geplant, ausgebaut oder nicht?
Der Verwaltung liegen keine anderslautenden Informationen vor.

3. Das Bundeskriminalamt wurde bei den besonderen Bauauflagen in einem langen Prozess für die Baupläne und Sicherheitsbedingungen miteinbezogen.
Bestehen weiterhin die geforderten hohen Baubedarfe von Biontech auf dem gesamten ehemaligen GFZ-Gelände?
Fanden hier schon Gespräche statt? Wenn ja mit welcher Ausrichtung?
siehe 2.

4. Wird Biontech geplante Investitionen reduzieren und möglicherweise Verträge nicht erfüllen?
siehe 2.

5. Steht die Stadt Mainz in Verkaufsverhandlungen?
Wir bitten um Präzisierung der Frage: mit wem soll die Stadt Mainz über was in Verkaufsverhandlungen stehen?

Mainz, 10. Juni 2026

gez.

Nino Haase
Oberbürgermeister

Ö 18.1

ÖDP Mainz-Oberstadt Mainz 20.05.2026

Kahlschlag zerreißt Biontech

Herr Ugur Sahin Biontech-Vorstandschef und Frau Vorständin Özlem Türeci verkünden ihren baldigen Rückzug aus dem Biontech Management, Mainz.
Am 05.Mai hatte das Unternehmen verkündet, bis Ende 2027 außer der Zentrale und den Bürostandorten in Berlin und München alle weiteren deutschen Niederlassungen zu schließen.
Das heißt Marburg, Idar-Oberstein, Berlin, Wiesbaden und Curevac Tübingen, vor vier Monaten nach einer unschönen Übernahme und einem Rechtsstreit wegen Patentstreit übernommen, bangen vorrausichtlich 2000 betroffene Mitarbeiter um ihre Arbeitsplätze.
Der Mainzer Standort sei nicht betroffen.
Und doch verbreiten sich nach Aussage von Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen große Arbeitsplatzverluste auf Grund von fehlender Kommunikation und Informationen d.h. verständliche Ängste deren Zukunftsplanungen und Arbeitsplatzsicherungen betreffend.

Wir fragen an.

1. Wurden Oberbürgermeister Haase bzw. zuständige Dezernate kontaktiert in Bezug einer möglichen Standortschließung?

2. Wird der Standort Mainz weiter, wie geplant, ausgebaut oder nicht?

3. Das Bundeskriminalamt wurde bei den besonderen Bauauflagen in einem langen Prozess für die Baupläne und Sicherheitsbedingungen miteinbezogen.
   Bestehen weiterhin die geforderten hohen Baubedarfe von Biontech auf dem gesamten ehemaligen GFZ-Gelände?
   Fanden hier schon Gespräche statt? Wenn ja mit welcher Ausrichtung?
4. Wird Biontech geplante Investitionen reduzieren und möglicherweise Verträge nicht erfüllen?
5. Steht die Stadt Mainz in Verkaufsverhandlungen?

Alles weitere mündlich

Gez. Dagmar Wolf Rammensee

Landeshauptstadt Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0927/2026 der ÖDP im Ortsbeirat betreffend **Jugend- und Begegnungszentrum "Berliner Treff" (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zunächst einige Informationen zum Begegnungszentrum „Berliner Treff“:
Das Begegnungszentrum wurde im Rahmen der Sozialen Stadt Oberstadt errichtet und am 23.04.2004 feierlich eröffnet. Zum 01.01.2005 hat der „Förderverein Jugend Berliner Siedlung“ die Betriebsführung des Gebäudes übernommen. Die Kinder- und Jugendarbeit wurde von den beiden aktiven Trägern Ev. Thomaskirchengemeinde und Wohnbau „Bunte Hütte/Helfende Hände“ angeboten. Hierzu konnten die Räumlichkeiten im Begegnungszentrum genutzt werden. Die Thomaskirchengemeinde, die bereits seit 1994 die offene Kinder- und Jugendarbeit in der Mainzer Oberstadt durchführte, musste diese allerdings zum 30.06.2005 einstellen.
In einem Vergabeverfahren wurde ein neuer Träger zur Überlassung des Begegnungszentrums und der Durchführung der offenen Kinder- und Jugendarbeit gesucht. Zum 01.09.2005 hat der Verein „Spielende, lachende, lernende Kinder e. V.“ die Trägerschaft übernommen. In der Übergangszeit zwischen dem 30.06.2005 und dem 01.09.2005 hat das Jugendamt Angebote für Jugendliche gemacht.
Um der gewachsenen Verantwortung gerecht werden zu können, übergab der Verein „Spielende, lachende, lernende Kinder e. V.“ die Trägerschaft am 31.12.2009 an die neu gegründete Stiftung Juvente Mainz. Diese ist bis heute die Trägerin des Begegnungszentrums.

Die in der Anfrage angegebenen Öffnungszeiten sind nicht korrekt. Montags und mittwochs öffnet der Treff ebenfalls bereits um 15:30 Uhr.

1. *Genügen bei dem nachweislich hohen Bedarf und der Notwendigkeit den Jugendlichen Raum zu bieten die genannten Öffnungszeiten?*
   Für alle Kinder-, Jugend- und Kultureinrichtungen in der Stadt Mainz liegt eine Bedarfsplanung zugrunde. Freie Träger erhalten zum Betrieb einer Einrichtung eine Zuwendung von der Stadtverwaltung Mainz. Die aktuellen Öffnungszeiten im Berliner Treff werden von der Verwaltung als ausreichend bewertet. Den Besucher:innen des Begegnungszentrums wird ein wichtiger Entwicklungsraum geboten, an dem sie sich ungezwungen aufhalten können, aber auch den Kontakt zu dem pädagogischen Personal für Beratung und Unterstützung suchen können. Der Träger teilt mit, dass das Haus während den Öffnungszeiten sehr gut besucht wird.

2. *Nennen Sie die Gründe der geringen Öffnungszeiten.*
   Die Verwaltung teilt nicht die Auffassung, dass die Öffnungszeiten zu gering sind. Der Träger erhält eine jährliche Zuwendung in Höhe von 115.235,00 € von der Stadtverwaltung Mainz, um die Erhaltung des Angebots zu gewährleisten.

Der Träger beschäftigt in der Einrichtung die in der Beantwortung auf Frage drei aufgeführten Personalressourcen. Inklusive notwendiger Verwaltungszeiten ergeben sich damit die genannten Öffnungszeiten.

3. *Wie viele Pädagogen bzw. anderes geschultes Personal arbeiten im Zentrum?*
   Es arbeiten zwei pädagogische Fachkräfte mit jeweils 20 Wochenarbeitsstunden sowie zwei studentische Hilfskräfte mit jeweils zehn Wochenarbeitsstunden im Begegnungszentrum.

4. *Wie lautet ihr Personalschlüssel?*
   In der offenen Kinder- und Jugendarbeit existieren keine fixen Personalschlüssel, da sich die Kinder und Jugendliche nicht anmelden müssen. Zu den Öffnungszeiten sind immer mindestens zwei Mitarbeiter:innen in der Einrichtung.

5. *Welche pädagogischen Qualifikationen sind Voraussetzung für die Arbeit?*
   Die Rahmenkonzeption der kommunalen Kinder- und Jugendarbeit in Mainz gibt hier hauptamtliche päd. Fachkräfte (z.B. Dipl. Sozialarbeiter:innen/Dipl. Sozialpädagog:innen, Dipl. Pädagog:innen) sowie Helfer:innen in der Jugendarbeit (i.d.R. Studierende) vor.

6. *Bieten Sie Antiaggressionstraining an?*
   Aktuell bietet dies der Träger nicht an.

7. *Welche Angebote, den Bedarfen der Jugendlichen angepasst, bieten Sie an?*
   Der Träger bietet folgende Angebote an:
   - Offener Bereich
   - geschlechtsspezifische Angebote
   - Projektangebote und Sonderveranstaltungen
   - Ferienprogramme
   - Teilnahme an kommunalen Veranstaltungen und Kooperation mit anderen Akteuren der Kinder- und Jugendarbeit oder der Jugendhilfe

8. *Können Sie eine Zunahme von Gewalt und Aggressionsproblemen erkennen?*
   Nein. Eine Zunahme von Gewalt und Aggressionsproblemen ist bis auf Einzelfälle in der früheren Vergangenheit nicht erkennbar.

Mainz, 18.08.2026

gez.

Jana Schmöller
Beigeordnete

Ö 18.2

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

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

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

Wir fragen daher an

1.Die regulären Öffnungszeiten bieten die Zeiten:

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

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

Alles weitere mündlich

Dagmar Wolf Rammensee

Ö 19.1

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1076/2026
Amt/Aktenzeichen VIII/61	Datum 12.06.2026	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am ---

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	25.08.2026	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zum Antrag 0130/2025 (CDU), Ortsbeirat Oberstadt
hier: Beleuchtung der Fahrradstraßenkreuzung Ritterstraße / Neumannstraße / Drususwall

Mainz,15.06.2026

gez.
Ludwig Holle
Beigeordneter

Der Beleuchtungsvorschlag der Mainzer Netze GmbH wurde inzwischen mit den Fachämtern und der Polizei abgestimmt und anschließend dem Stadtvorstand vorgestellt.
Der Stadtvorstand beschloss am 5.Mai 2026 die Installation der beiden historischen Kandelaber am Drususwall und der technischen Leuchte auf der Fahrradstraßenkreuzung in der Ritterstraße / Neumannstraße.
Die Mainzer Netze GmbH wird mit der Installation für 2026 beauftragt.
Die Verwaltung geht davon aus, dass die Maßnahme bis Ende 2026 umgesetzt werden kann.

Ö 19.2

Beschlussvorlage für Ausschüsse		Landeshauptstadt Mainz
öffentlich		Drucksache Nr. 1096/2026
Amt/Aktenzeichen 61/0610/2026	Datum 01.07.2026	**TOP**

Beratungsfolge Gremium	**Zuständigkeit**	**Datum**	**Status**
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	25.08.2026	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0610/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
hier: Klare Kennzeichnung der "Bring-und Holzone" vor der Kita Heilig Kreuz

Mainz, 9.7.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Nach den Vorschriften der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) existieren keine offiziellen Bodenmarkierungen für Hol- und Bringzonen. Auch im Verkehrszeichenkatalog sind keine Markierungen vorgesehen, mit denen Hol- und Bringzonen gekennzeichnet werden können.

Die im Antrag angeregte zusätzliche Kennzeichnung durch einen Schriftzug oder ein Symbol innerhalb der vorhandenen Parkflächen ist straßenverkehrsrechtlich nicht vorgesehen und kann daher nicht angeordnet werden. Die Straßenverkehrsbehörde darf ausschließlich die in der StVO vorgesehenen Verkehrszeichen und Verkehrsmarkierungen verwenden. Dem Antrag kann somit nicht entsprochen werden.

Ö 19.3

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1193/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Ob	Datum 05.08.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	25.08.2026	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0612/2026, Bündnis 90 / Die GRÜNE, Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
hier: Erneuerung der alten Tischtennisplatten im Volkspark

Mainz, 05.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:
Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:
Die Verwaltung kann noch zwei alte Tischtennisplatten im Volkspark gegen neue Platten austauschen.

Ö 19.4

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1101/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 01.07.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	25.08.2026	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0613/2026 der BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
Durchgehende Kennzeichnung des Radwegs an der Philippschanze zwischen Stahlbergstraße und Prof.-Dagmar-Eißner-Weg

Mainz, 09.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:
Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:
Das Anliegen, die vorgesehene Radverkehrsführung im betreffenden Abschnitt deutlicher kenntlich zu machen, ist aus Sicht der Verwaltung nachvollziehbar. Im Gegensatz zum südlich vorgelagerten Abschnitt im Bereich der Universitätsmedizin, in dem der Gehweg für den Radverkehr freigegeben ist, wurde für den weiteren Abschnitt bewusst eine Führung des Radverkehrs auf dem für Busse freigegebenen Sonderfahrstreifen gewählt. Hintergrund ist, dass in diesem Bereich aufgrund der angrenzenden Wohnbebauung, der vorhandenen Bushaltestellen sowie des nahegelegenen Gutenberg-Gymnasiums mit höheren Fußverkehrsaufkommen und damit auch mit erhöhten Konfliktpotenzialen zwischen Fußgänger:innen und Radverkehr zu rechnen ist. Die Führung des Radverkehrs auf dem Sonderfahrstreifen trägt dazu bei, diese Konflikte zu reduzieren und gleichzeitig eine direkte und komfortable Radverkehrsführung anzubieten. Die entsprechende Nutzungsmöglichkeit ist bereits durch die vorhandene Beschilderung geregelt. Um die Radverkehrsführung für alle Verkehrsteilnehmer:innen noch besser erkennbar zu machen und dem Anliegen des Antrags Rechnung zu tragen, wird die Verwaltung die vorhandene Fahrbahnmarkierung „BUS“ auf dem Sonderfahrstreifen um Fahrrad-Piktogramme ergänzen. Hierdurch wird die Mitbenutzung des Sonderfahrstreifens durch den Radverkehr deutlicher hervorgehoben, die Orientierung verbessert und die gewünschte Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn zusätzlich unterstützt.

Ö 19.5

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am 02.06.2026

Punkt 12.3 Sachstandsbericht zu Antrag 0314/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Oberstadt
hier: Tempo 30 auf der Pariser Straße zwischen Fichteplatz und Landwehrweg
Vorlage: 0788/2026

Da die Begründung im Sachstandsbericht keinen Aufschluss über die rechtliche Grundlage ergebe, bittet Frau Mehlmer nach Kenntnisnahme des Sachstandsberichts des Dezernates V vom 07.05.2026 die Verwaltung, die konkrete Rechtsgrundlage, wieso Tempo 30 nicht eingeführt werden kann, zu benennen.

Die Frage wird wie folgt beantwortet:

In § 45 der StVO sind die Möglichkeiten der Straßenverkehrsbehörde geregelt, Tempo 30 km/h anzuordnen.

Nach Absatz 9 dürfen Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden, wo dies aufgrund der besonderen Umstände zwingend erforderlich ist. Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen insbesondere nur dann angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung erheblich übersteigt.

Dies ist in der Pariser Straße nicht erkennbar.

Mainz, 28. Juli 2026

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Landeshauptstadt
Mainz

Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Alle Ortsbeiräte
der Landeshauptstadt Mainz

Beigeordnete
Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt und Mobilität

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße 1

Ansprechperson
Franziska Voigt
Tel. 06131 12-3400
Fax 06131 12-2053
franziska.voigt@stadt.mainz.de

Mainz, 18. August 2026

Mitteilung an Ortsbeiräte zu Radnetz Mainz
hier: Überführung des gemeinsam entwickelten Arbeitstandes in die politische Beschlussfassung – Vorlage 1181/2026

Sehr geehrte Ortsbeiratsmitglieder,

Die Verwaltung bringt das gesamtstädtische „Radnetz Mainz" nun zur Beschlussfassung in den Mobilitätsausschuss und anschließend in den Stadtrat ein. Mit dem Beschluss soll ein übergeordneter Orientierungs- und Planungsrahmen für die weitere Entwicklung des Radverkehrs in Mainz geschaffen werden.

Das Radnetz stellt die für den Radverkehr wichtigen Verbindungen im gesamten Stadtgebiet zusammen und ordnet sie entsprechend ihrer jeweiligen Funktion und Bedeutung in Hauptnetz, Aufbaunetz und Ergänzungsnetz ein. Damit entsteht erstmals ein zusammenhängendes und stadtweit einheitliches Netzkonzept. Der Beschluss legt jedoch weder konkrete Baumaßnahmen noch bestimmte Führungsformen wie Radwege, Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen fest. Welche Lösung an einem bestimmten Straßenabschnitt geeignet und umsetzbar ist, wird erst im Rahmen der jeweiligen vertieften Planung und unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten sowie aller betroffenen Belange geprüft.

Der für die Beschlussfassung im Ausschuss für Mobilität vorgesehene Entwurf ist das Ergebnis eines umfassenden Erarbeitungs- und Beteiligungsprozesses. Hierzu gehörten neben fachlichen und politischen Abstimmungen insbesondere auch mehrere Beteiligungs- und Austauschformate mit den Ortsbeiräten und ihren Mitgliedern. Die zahlreichen Hinweise aus den Stadtteilen waren für die Erarbeitung ausgesprochen hilfreich. Sie wurden fachlich geprüft und haben an vielen Stellen zu Ergänzungen, Anpassungen oder einer veränderten Einordnung von Netzverbindungen geführt. Auch die Ergebnisse weiterer Beteiligungsformate und der Bürgerbeteiligung sind in das Radnetz eingeflossen.

Da die Ortsbeiräte damit bereits intensiv an der Erarbeitung beteiligt waren und die eingegangenen Hinweise umfassend ausgewertet wurden, ist vor der Beschlussfassung keine erneute formale Befassung der tangierten Ortsbeiräte vorgesehen. Mit dieser Mitteilung soll gleichwohl transparent darüber informiert werden, dass der gemeinsam entwickelte Arbeitsstand nun in die politische Beschlussfassung überführt wird.

Der Netzbeschluss bildet die strategische Grundlage für die weitere Planung. Sobald aus dem Radnetz konkrete Maßnahmen für einzelne Straßen oder Stadtteile entwickelt werden, erfolgt die jeweils erforderliche Prüfung und Beteiligung erneut auf der Ebene des konkreten Vorhabens. Die zuständigen Ortsbeiräte werden dabei entsprechend einbezogen.

Das Radnetz ist zugleich ein wichtiger fachlicher Baustein des Mobilitätsplans Mainz. Es führt die für den Radverkehr erarbeiteten Grundlagen in den gesamtstädtischen Planungsprozess ein und ermöglicht es, künftige Maßnahmen nicht mehr nur einzeln, sondern im Zusammenhang eines durchgängigen und schlüssigen Gesamtnetzes zu betrachten.

Mit freundlichen Grüßen

[redacted]

Janina Steinkrüger

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1181/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 03.08.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 11.08.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	26.08.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff:
Radnetz Mainz – Umsetzung des Stadtratsauftrags aus dem Änderungsantrag 1068/2018/1
hier: Beschluss des gesamtstädtischen Routennetzes mit drei Netzebenen und Erledigung des Antrags

Mainz, 05. August 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 14. August 2026
I.V.
Daniel Köbler
Bürgermeister

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

1. Das als Anlage 1 beigefügte Radnetz Mainz mit den drei funktionalen Netzebenen Hauptnetz, Aufbaunetz und Ergänzungsnetz wird als strategisches, gesamtstädtisches Netzkonzept für den Radverkehr beschlossen.
2. Das Radnetz ist bei künftigen städtischen Verkehrs-, Straßenraum- und Stadtentwicklungsplanungen als fachliche Planungsgrundlage zu berücksichtigen und in den Mobilitätsplan Mainz einzubinden. Der Beschluss legt keine konkrete Führungsform, keinen Ausbaustandard und keine Einzelmaßnahme fest. Er ersetzt nicht die für Einzelvorhaben erforderlichen Planungen, Abwägungen, Beteiligungen, Genehmigungen, verkehrs-

rechtlichen Anordnungen sowie gesonderten politischen und haushalterischen Entscheidungen.

3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Verbindungen des Radnetzes schrittweise zu konkretisieren und im Rahmen der verfügbaren personellen und finanziellen Ressourcen umzusetzen. Dabei sind insbesondere Verkehrssicherheit, Lückenschlüsse, Nachfrage und Netzwirkung, Umsetzbarkeit, Synergien mit anderen Vorhaben sowie Fördermöglichkeiten zu berücksichtigen.
4. Das Radnetz ist bei wesentlichen Änderungen der verkehrlichen oder städtebaulichen Rahmenbedingungen bedarfsgerecht fortzuschreiben. Wesentliche Änderungen am Hauptnetz sind den zuständigen städtischen Gremien vorzulegen.
5. Der Stadtrat stellt fest, dass die Verwaltung mit der Durchführung des BYPAD-Verfahrens, dem Beschluss der daraus entwickelten 3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr und der Vorlage des Radnetzes Mainz den strategischen Auftrag aus dem gemeinsamen Änderungsantrag 1068/2018/1 umgesetzt hat. Zugleich ist der mit der Beschlussvorlage 0576/2022 erteilte Auftrag zur Erstellung des Radnetzes abgeschlossen. Der Änderungsantrag 1068/2018/1 wird damit für erledigt erklärt.

Sachverhalt

1. Sachverhalt

Mit dem gemeinsamen Änderungsantrag 1068/2018/1 zur „Zukunft des Fahrradverkehrs in Mainz“ beauftragte der Stadtrat die Verwaltung im Jahr 2018, die rechtlichen und fachlichen Grundlagen unterschiedlicher Radverkehrsführungen erneut im Runden Tisch Radverkehr zu erläutern und ein BYPAD-Verfahren (Bicycle Policy Audit) unter Mitwirkung von Verwaltung, Politik und Verbänden sowie mit externer Begleitung durchzuführen. Ziel war es, auf Grundlage einer strukturierten Bestandsaufnahme breit getragene Handlungsschwerpunkte für die künftige Radverkehrsförderung zu entwickeln.

Der Änderungsantrag stellte zugleich klar, dass eine generelle Festlegung auf eine einzige Art von Radverkehrsinfrastruktur weder überall rechtlich und räumlich möglich noch aus Gründen der Verkehrssicherheit sinnvoll ist. Diese fachliche Grundannahme prägt auch das nun vorliegende Radnetz: Zunächst werden Bedeutung und Funktion der Verbindungen im gesamtstädtischen Netz bestimmt; die jeweils geeignete Führungsform wird erst in der vertieften Planung unter Berücksichtigung der örtlichen Rahmenbedingungen festgelegt.

Mit der Beschlussvorlage 0576/2022 konkretisierte der Stadtrat den strategischen Auftrag und beauftragte die Verkehrsverwaltung ausdrücklich mit der Erstellung eines Radnetzes Mainz. Das Radnetz sollte vorhandene und geplante Ansätze in einer integrierten Gesamtstruktur zusammenführen, den Mainzer Mapathon einbeziehen und gemeinsam mit dem BYPAD-Audit sowie einer umfassenden Beteiligung erarbeitet werden. Seit Ende 2023 wurden beide Bausteine unter dem Dach des Projekts „Radkonsens Mainz“ bearbeitet.

Am 4. Februar 2026 beschloss der Stadtrat mit der Vorlage 1900/2025/1 die im BYPAD-Prozess entwickelten 3x11 Ziele zum Fuß- und Radverkehr. Zu den radverkehrsspezifischen Zielen gehören die Entwicklung eines Radnetzes mit drei Netzebenen bis 2026 und dessen schrittweise Umsetzung. Das Netz soll alle stadt- und stadtteilrelevanten Quellen und Ziele verbinden, regionale Pendelbeziehungen berücksichtigen und unter intensiver Beteiligung der Bevölkerung sowie unter Einbeziehung des Mainzer Mapathon entwickelt werden.

Die Mobilitätsbefragung 2023 unterstreicht die Bedeutung des Radverkehrs für die Mainzer Alltagsmobilität. Ausgewertet wurden 2.884 Haushaltsfragebögen mit Angaben von 6.266 Personen. Bezogen auf alle Wege der Mainzer Bevölkerung beträgt der Radverkehrsanteil 26 Prozent; 2019 waren es 21 Prozent. Bei Wegen, deren Start und Ziel innerhalb des Mainzer Stadtgebiets liegen, werden 31 Prozent mit dem Fahrrad zurückgelegt. 77 Prozent der Haushalte verfügen über mindestens ein Fahrrad.

Gleichzeitig zeigt das BYPAD-Audit weiterhin strukturellen Handlungsbedarf. Die Radverkehrsförderung der Stadt Mainz erreichte in der gewichteten Gesamtbewertung 2,24 Punkte und damit die Entwicklungsstufe 2 („isolierter Ansatz“). Als zentrale Lücke wurde benannt, dass trotz vieler befahrbarer Verbindungen und umgesetzter Einzelmaßnahmen bislang kein zusammenhängendes und im Stadtbild wahrnehmbares Radverkehrsnetz erkennbar ist. Das Radnetz Mainz schließt diese strategische Lücke.

Das Radnetz ist ein gesamtstädtischer Orientierungs- und Planungsrahmen. Es ordnet die Verbindungen nach ihrer funktionalen Bedeutung und macht sichtbar, wo der Radverkehr künftig besonders leistungsfähig, durchgängig und sicher geführt werden soll. Es ist dagegen

kein Bauprogramm und keine Vorfestlegung auf eine bestimmte Führungsform wie Fahrradstraße, Radfahrstreifen oder baulich getrennter Radweg. Der Netzbeschluss begründet keine unmittelbaren Baurechte oder Baupflichten und entfaltet keine unmittelbare Außenwirkung gegenüber Dritten.

Die konkrete Ausgestaltung jeder Verbindung bleibt einer vertieften Planung vorbehalten. Dabei sind die örtlichen Gegebenheiten, die Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit, des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs, der Stadtentwicklung, des Klima- und Umweltschutzes sowie die jeweils geltenden technischen Regelwerke und rechtlichen Anforderungen zu berücksichtigen.

2. Lösung

Die vorliegende Lösung ist das Ergebnis eines mehrjährigen, aufeinander aufbauenden Arbeitsprozesses. Der Auftrag von 2018 zielte zunächst auf eine fachlich fundierte und zwischen Verwaltung, Politik und Interessenvertretungen abgestimmte Gesamtstrategie. Der Beschluss von 2022 überführte diesen strategischen Ansatz in einen konkreten Planungsauftrag: Für das gesamte Stadtgebiet sollte ein zusammenhängendes Routengerüst entwickelt werden, das nicht bei Einzelmaßnahmen stehen bleibt, sondern Quellen und Ziele, Stadtteile, regionale Anschlüsse, Knotenpunkte und die Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln systematisch zusammendenkt.

Im Jahr 2023 wurden Vergabe und Projektaufbau vorbereitet. Nach Abschluss der Ausschreibung im Winter 2023/2024 erarbeiteten Ramboll und Mobycon das Radnetz; das BYPAD-Verfahren wurde durch PGV-Alrutz begleitet. Die Verwaltung koordinierte beide Bausteine und führte sie im Radkonsens Mainz zusammen. Die parallele Bearbeitung war bewusst gewählt: Das BYPAD untersuchte Strukturen, Stärken und Schwächen der Mainzer Rad- und Fußverkehrspolitik und leitete daraus Ziele und Handlungsschwerpunkte ab. Das Radnetz übersetzt den räumlichen Teil dieses strategischen Anspruchs in ein gesamtstädtisches Routengerüst.

Der Prozess wurde nicht als einmalige zeichnerische Netzfestlegung, sondern als schrittweise fachliche Verdichtung organisiert. Auf einen datenbasierten ersten Netzentwurf folgten der Austausch mit Fachstellen und Verbänden, öffentliche Beteiligungen, Online-Beteiligungen, die Auswertung und räumliche Bündelung der Hinweise, Netzbefahrungen sowie wiederholte fachliche Prüfungen und Überarbeitungen. Dadurch konnten sowohl gesamtstädtische Verkehrsbeziehungen als auch lokales Wissen und konkrete Hinweise aus den Stadtteilen berücksichtigt werden.

Ausgangspunkt der Netzplanung war nicht die Frage, wo bereits Radwege vorhanden sind. Ein ausschließlich am Bestand orientiertes Vorgehen würde bestehende Lücken und unzureichende Verbindungen fortschreiben. Untersucht wurde deshalb zunächst, zwischen welchen Quellen und Zielen heute und künftig relevante Radverkehrsbeziehungen bestehen und über welche Korridore diese möglichst direkt, sicher und zusammenhängend geführt werden können. Erst anschließend wurde dieser fachliche Wunschlinien- und Korridoransatz mit dem vorhandenen Straßen- und Wegenetz, bestehenden Planungen und den örtlichen Gegebenheiten abgeglichen.

Die Methodik verbindet damit nachfragebezogene Daten, räumliche Potenziale, vorhandene Planungen, Ortskenntnis und Hinweise aus der Beteiligung. Wesentliche Grundlagen waren:

- die aus der Mobilitätsbefragung 2023 abgeleitete Radverkehrsnachfrage und ihre Umlegung in einem Verkehrsmodell mit 401 Verkehrszellen im Mainzer Stadtgebiet und 239 Zellen im Umland,
- der Abgleich der modellierten Nachfrage mit den Routen des Mainzer Mapathon, Daten aus dem Stadtradeln, Radverkehrszählungen sowie bestehenden und bereits geplanten Maßnahmen,
- die Einbeziehung der Einwohnerdichte, wichtiger Quellen und Ziele, künftiger Stadtentwicklungsgebiete sowie der regionalen Anschlüsse und Pendelbeziehungen,
- die Berücksichtigung der Topografie mit dem Ziel, unnötige Steigungen möglichst zu vermeiden, sowie
- Netzbefahrungen und die fachliche Plausibilisierung der Strecken im Bestand.

Die unterschiedlichen Grundlagen wurden nicht schematisch addiert, sondern fachlich gegeneinander geprüft. Eine heute stark genutzte Strecke konnte ebenso bedeutsam sein wie eine Verbindung, die aufgrund fehlender oder unattraktiver Infrastruktur bislang nur wenig genutzt wird, aber ein hohes Verlagerungs- oder Erschließungspotenzial besitzt. Auf diese Weise bildet das Netz sowohl die heutige Nachfrage als auch die angestrebte Entwicklung der Stadt ab. Die Aufnahme einer Verbindung in das Radnetz ersetzt jedoch nicht die spätere Prüfung ihrer technischen, verkehrlichen, rechtlichen und wirtschaftlichen Machbarkeit im Einzelfall.

Beteiligung

Zu Beginn des fachlichen Prozesses fand im April 2024 ein Austausch mit Fachstellen, den beauftragten Büros und Verbänden statt. Die öffentliche Beteiligung umfasste vier Formate: zwei Präsenzveranstaltungen am 25. September 2024 im Bürgerhaus Hechtsheim mit knapp 200 Teilnehmer:innen und am 16. September 2025 im LEIZA mit knapp 300 Teilnehmer:innen sowie jeweils anschließende Online-Beteiligungen.

Die Teilnehmenden konnten Strecken ergänzen, eine Höher- oder Herabstufung vorschlagen und die Entfernung einzelner Verbindungen anregen. Die eingegangenen Linien wurden wegen ihrer unterschiedlichen Länge und Genauigkeit zunächst räumlich gebündelt. Aus den Bereichen mit besonders hoher Vorschlagsdichte wurden 21 Fokusbereiche abgeleitet und einzeln fachlich geprüft. Dabei wurden unter anderem Direktheit, Anbindung von Quellen und Zielen, Topografie, Schutzbelange, Netzdichte, vorhandene und geplante Verbindungen sowie die grundsätzliche Umsetzbarkeit betrachtet.

Hinweise aus der Beteiligung wurden damit weder ungeprüft übernommen noch lediglich dokumentiert. Sie wurden angenommen, angepasst oder nach fachlicher Prüfung verworfen. So entstand in mehreren Überarbeitungsschleifen ein Netz, das die Kenntnisse und Bedürfnisse der Stadtgesellschaft aufnimmt und zugleich die für ein belastbares gesamtstädtisches Planwerk erforderliche fachliche Konsistenz wahrt.

Ergebnis und Bedeutung der drei Netzebenen

Das Radnetz Mainz bildet ein durchgehendes, hierarchisch gegliedertes Routengerüst für das gesamte Stadtgebiet und die wesentlichen Anschlüsse in das Umland. Die drei Netzebenen beschreiben die funktionale Bedeutung einer Verbindung:

- **Hauptnetz:** wichtigste, direkte und leistungsfähige Achsen mit erwartbar hoher Nutzung und herausragender Verbindungsfunktion. Diese Verbindungen erhalten bei künftigen Planungen ein entsprechend hohes Gewicht; Komfort, Sicherheit, Durchgängigkeit und ein möglichst flüssiger Verkehrsablauf stehen besonders im Fokus.
- **Aufbaunetz:** wichtige Querverbindungen und Alternativen, die das Hauptnetz ergänzen, Stadtteile miteinander verknüpfen und eine hohe Erreichbarkeit gewährleisten.
- **Ergänzungsnetz:** Verbindungen zur Feinerschließung der Stadtteile und Quartiere. Sie binden lokale Quellen und Ziele an und führen möglichst direkt zum Haupt- und Aufbaunetz.

Alle drei Ebenen sind für ein funktionsfähiges Gesamtnetz erforderlich. Das Hauptnetz bildet das Rückgrat; Aufbau- und Ergänzungsnetz sichern Querverbindungen, Alternativen und die flächige Erreichbarkeit. Eine niedriger eingestufte Verbindung ist deshalb nicht entbehrlich. Umgekehrt bedeutet die Zuordnung zum Hauptnetz, dass die Verbindung im gesamtstädtischen Zusammenhang ein besonders hohes planerisches Gewicht und einen entsprechend hohen Anspruch an Sicherheit, Direktheit, Durchgängigkeit und Komfort besitzt.

Die Netzkategorien beschreiben die Funktion einer Verbindung im Zielnetz. Sie sind bewusst von der konkreten Infrastrukturplanung und der zeitlichen Umsetzung getrennt. Insbesondere bedeuten sie nicht:

- **keine Bewertung des heutigen Ausbauzustands:** Eine Hauptnetzverbindung kann heute noch erhebliche Mängel aufweisen. Gerade ihre hohe Netzbedeutung macht den Handlungsbedarf sichtbar.
- **keine Vorfestlegung auf eine Führungsform:** Aus der Kategorie folgt weder automatisch ein baulich getrennter Radweg noch ein Radfahrstreifen, eine Fahrradstraße oder der Ausschluss anderer Verkehrsarten. Die geeignete Lösung hängt vom Straßenraum, den Nutzungsansprüchen,den rechtlichen sowie technischen Rahmenbedingungen und dem zum Planungs- bzw. Umsetzungszeitpunkt vorherrschenden Zustand ab.
- **keine starre Bau- oder Zeitpriorität:** Die Netzebene allein entscheidet nicht über die Reihenfolge der Umsetzung. Sicherheitsrelevante, kurzfristig realisierbare oder mit anderen Bauvorhaben verknüpfte Maßnahmen im Aufbau- oder Ergänzungsnetz können vor langfristig aufwendigen Maßnahmen im Hauptnetz umgesetzt werden.
- **keine parzellenscharfe Trassen- oder Genehmigungsentscheidung:** Der Netzplan bestimmt den erforderlichen Verbindungskorridor. Varianten, genaue Lage, Knotenpunktgestaltung, Flächenverfügbarkeit und Genehmigungsfragen werden erst in den nachfolgenden Planungsstufen geklärt.
- **keine Aussage, dass außerhalb des Netzes nicht Rad gefahren oder nichts verbessert werden darf:** Das Radnetz kennzeichnet die für das gesamtstädtische Routengerüst besonders relevanten Verbindungen. Lokale Verbesserungen, Verkehrssicherheitsmaßnahmen und die allgemeine Nutzbarkeit weiterer Straßen bleiben davon unberührt.

Mit dem Radnetz werden zwei Planungsebenen sauber getrennt: Auf der strategischen Ebene wird beantwortet, wo eine durchgängige Verbindung benötigt wird und welche Funktion sie im Gesamtnetz übernimmt. Auf der Projektebene wird anschließend entschieden, wie diese Funktion unter den konkreten örtlichen Bedingungen am besten erfüllt werden kann. Würden bereits mit dem Netzbeschluss für jede Strecke Querschnitt, Führungsform, Flächenaufteilung und Umsetzungszeitpunkt festgelegt, müssten Detailentscheidungen ohne die dafür notwendigen Untersuchungen getroffen werden. Das Netz würde überfrachtet, unnötig starr und bei veränderten Rahmenbedingungen schnell überholt.

Die funktionale Kategorisierung schafft dagegen eine langfristig belastbare Orientierung und hält zugleich unterschiedliche, standortgerechte Lösungen offen. Sie macht Planungsansprüche transparent, ermöglicht eine nachvollziehbare Bewertung von Netzlücken und unterstützt die Abstimmung verschiedener Vorhaben. Zugleich bleibt das System lernfähig: Verändern neue Quartiere, Straßenbahnplanungen, Nachfragebeziehungen oder andere Rahmenbedingungen die Bedeutung einer Verbindung, kann sie fachlich auf- oder abgestuft werden, ohne das Grundprinzip des Gesamtnetzes aufzugeben.

Auch die Maßnahmenpriorisierung wird dadurch sachgerechter. Sie kann neben der Netzbedeutung weitere entscheidende Kriterien berücksichtigen, insbesondere Verkehrssicherheit, Lückenschluss und Netzwirkung, Planungs- und Baureife, Zustand der vorhandenen Infrastruktur, Umsetzbarkeit, Synergien mit ohnehin anstehenden Vorhaben, verfügbare personelle und finanzielle Ressourcen sowie Fördermöglichkeiten. So können kurzfristig wirksame Verbesserungen realisiert werden, während komplexere Hauptnetzvorhaben systematisch vorbereitet werden.

Der ebenfalls im Auftrag des Stadtrates in Erarbeitung befindliche Mobilitätsplan Mainz (Sustainable Urban Mobility Plan – SUMP) und das Radnetz sind keine konkurrierenden oder doppelten Planwerke. Sie erfüllen unterschiedliche, aufeinander bezogene Aufgaben. Der Mobilitätsplan ist der integrierte strategische Rahmen für das gesamte Verkehrssystem. Er führt die fachlichen Grundlagen der einzelnen Verkehrsarten und Querschnittsthemen zusammen, bewertet ihre Wechselwirkungen und entwickelt daraus verkehrsträgerübergreifende Ziele, Szenarien und Maßnahmen.

Damit der Radverkehr in diesem integrierten Prozess gleichwertig und fachlich belastbar berücksichtigt werden kann, benötigt er eine eigene räumliche Grundlage. Diese liefert das Radnetz. Es beschreibt, welche Verbindungen für den Radverkehr gesamtstädtisch und regional erforderlich sind, welche Funktion sie übernehmen und wo Lücken, Verknüpfungsbedarfe und besondere Potenziale liegen. Ohne diese Vorarbeit müsste die radverkehrliche Netzlogik erst innerhalb des Mobilitätsplans neu entwickelt werden. Dies würde den übergreifenden Planungsprozess mit einer verkehrsartspezifischen Detailaufgabe belasten und die systematische Abwägung erschweren.

Umgekehrt nimmt das Radnetz die Ergebnisse des Mobilitätsplans nicht vorweg. Gerade weil es noch keine konkrete Führungsform, Flächenaufteilung oder Umsetzungsreihenfolge festlegt, kann es ergebnisoffen mit den Anforderungen des Fußverkehrs, des öffentlichen Verkehrs, des motorisierten Individual- und Wirtschaftsverkehrs, der Stadtentwicklung sowie des Klima- und Umweltschutzes abgeglichen werden. Das Radnetz beantwortet damit die Frage, wo und mit welcher Bedeutung Radverkehrsverbindungen benötigt werden; der Mobilitäts-

plan ordnet diese Anforderungen in das gesamte Verkehrssystem und die räumliche Entwicklung der Stadt ein.

Diese Arbeitsteilung ist fachlich und wirtschaftlich sinnvoll: Sie vermeidet Doppelarbeit, verbessert die Qualität der verkehrsträgerübergreifenden Abwägung und ermöglicht, Schnittstellen frühzeitig zu erkennen. Dazu gehören insbesondere die Verknüpfung mit Straßenbahn und Bus an wichtigen Haltestellen, Anschlüsse an regionale Verbindungen, Anforderungen aus neuen Stadtquartieren, die Lage hochwertiger Fahrradabstellanlagen und Wegweisungsrouten sowie Synergien mit Straßen-, Kanal-, Leitungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Das Radnetz ist damit der verkehrsartspezifische Beitrag des Radverkehrs zum Mobilitätsplan und zugleich eine wesentliche Grundlage für dessen weitere Maßnahmenentwicklung.

Anwendung, Verzahnung und Fortschreibung

Das beschlossene Radnetz dient künftig als fachliche Planungsgrundlage bei Straßen- und Knotenpunktplanungen, Gebietsentwicklungen, Bauleitplanverfahren, dem Straßenbahnausbau, der Verknüpfung von Rad und öffentlichem Verkehr sowie bei der Weiterentwicklung von Fahrradparken und Radwegweisung. Dadurch können Netzlücken frühzeitig erkannt, Planungen verschiedener Vorhabenträger besser aufeinander abgestimmt und Synergien bei anstehenden Bau- und Unterhaltungsmaßnahmen genutzt werden.

Die im Radnetz dargestellten Verbindungen werden im Mobilitätsplan als fachlicher Belang des Radverkehrs berücksichtigt. Die integrierte Abwägung im Mobilitätsplan und die ergebnisoffene Konkretisierung im jeweiligen Einzelprojekt bleiben erhalten. Das Radnetz schafft dafür einen nachvollziehbaren Bezugsrahmen, ohne die erforderlichen politischen, planerischen und rechtlichen Entscheidungen der nachfolgenden Stufen zu ersetzen.

Ein beschlossenes Netzkonzept verbessert zudem die Voraussetzungen für die Einwerbung von Fördermitteln. Beim bis 2030 verstetigten Sonderprogramm „Stadt und Land“ ist für geförderte Investitionen unter anderem erforderlich, dass die Planung im Rahmen eines integrierten Verkehrskonzepts oder mindestens eines Radverkehrskonzepts beziehungsweise Radnetzes erfolgt. Die Förderfähigkeit bleibt dennoch für jede Einzelmaßnahme anhand der jeweils geltenden Programmbedingungen gesondert nachzuweisen.

Das Radnetz ist als lernendes Planwerk angelegt. Neue Stadtquartiere, veränderte Verkehrsbeziehungen, konkrete Projekterkenntnisse oder übergeordnete Planungen können Anpassungen einzelner Verbindungen oder Netzebenen erforderlich machen. Redaktionelle und kleinräumige Konkretisierungen erfolgen im Rahmen der laufenden Fachplanung; wesentliche Änderungen am Hauptnetz werden den zuständigen städtischen Gremien vorgelegt. Die Methodik und das Ergebnis werden im Ausschuss für Mobilität durch das Fachbüro vorgestellt.

3. Alternativen

Radverkehrsmaßnahmen würden weiterhin nur lückenhaft umgesetzt werden können, ohne gesamtstädtischen Bezugsrahmen. Die Netzfunktion könnte nicht einheitlich bewertet und Zielkonflikte nicht frühzeitig erkannt werden. Synergien würden versäumt, Maßnahmen verschiedener Planungen aufeinander abzustimmen und Prioritäten nachvollziehbar herzuleiten. Auch die Begründung von Förderanträgen wäre erschwert bis verunmöglicht.

4. Kosten/Finanzierung

Durch den Beschluss des Radnetzes entstehen keine unmittelbaren zusätzlichen Investitions- oder Baukosten.

Kosten entstehen erst durch die Planung und Umsetzung konkreter Einzelmaßnahmen. Diese werden abhängig von Priorität, Planungsstand und verfügbaren Ressourcen schrittweise entwickelt, gesondert kalkuliert und im städtischen Haushalt angemeldet und den Gremien vorgestellt. Fördermöglichkeiten von Bund, Land und weiteren Zuwendungsgebern werden jeweils geprüft und soweit möglich genutzt. Eine belastbare Gesamtkostenschätzung oder ein verbindlicher Zeitraum für die vollständige Umsetzung lassen sich aus dem strategischen Netzbeschluss nicht ableiten.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Auf der Ebene des strategischen Netzbeschlusses entstehen keine unmittelbaren geschlechtsspezifischen Nachteile.

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung verkehrsbedingter Treibhausgas-, Luftschadstoff- und Lärmemissionen bei. Das Vorhaben unterstützt insbesondere das im Rahmen der 3x11 Ziele beschlossene Ziel, bis 2035 einen Anteil des Umweltverbundes von 80 Prozent zu erreichen.

Aus dem Netzbeschluss allein ergibt sich noch keine quantifizierbare Emissionsminderung. Die konkrete Klimawirkung entsteht erst mit Umsetzung und Nutzung der Einzelmaßnahmen und soll, soweit sinnvoll, im Monitoring zum Mobilitätsplan und zu den 3x11 Zielen erfasst werden.

Anlagen:

- Anlage 1: Radnetz Mainz – Gesamtplan

Finanzierung

Mombach
Neustadt
Hartenberg-Münchfeld
Altstadt
Gonsenheim
Oberstadt
Finthen
Bretzenheim
Weisenau
Drais
Lerchenberg
Marienborn
Hechtsheim
Laubenheim
Ebersheim

Netzklassen
- 1. Netzebene: Hauptnetz
- 2. Netzebene: Aufbaunetz
- 3. Netzebene: Ergänzungsnetz
- Stadtgrenze Mainz
- Privatgelände
- Stadtteilgrenze

RAMBØLL

Radnetz
Mainz

Landeshauptstadt
Mainz

Sitzungstermine 2027

OBr Mainz-Oberstadt 18:30 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
19.01.2027	03.02.2027
23.02.2027	17.03.2027
20.04.2027	05.05.2027
25.05.2027	16.06.2027
07.09.2027	29.09.2027
16.11.2027	24.11.2027

.

Ö 22.1

Landeshauptstadt
Mainz

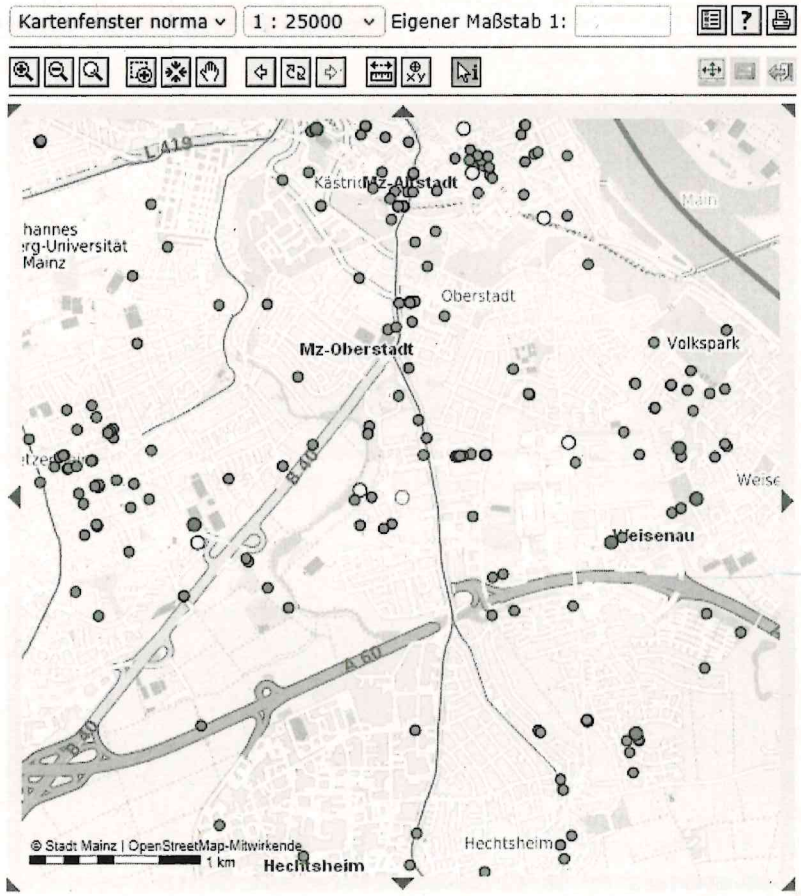
Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am 21.04.2026

Aktenzeichen: 70 00 66 / Ob

hier: Punkt 16 – Einwohnerfragestunde gegen 19.30 Uhr

Bei dem häufig wild abgelagerten Müll in der Berliner Siedlung handelt es sich sicher um einen subjektiven Eindruck. Die KAW beurteilt die Berliner Siedlung nicht als besonders auffällig.

Auf den Seiten der KAW https://kaw-mainz-bingen.de unter der Rubrik „Abfallfund melden" findet man unter „Zum Stadtplan mit bereits gemeldeten Funden" eine Grafik. Hier kann man sich selbst einen Überblick verschaffen.



Was in der Berliner Siedlung evtl. den Eindruck des Fragestellenden verstärkt, sind häufigere Ablagerungen von Abfällen auf privaten Grundstücken. Diese werden von der

KAW nicht erfasst. Hier handelt es ich um Angelegenheiten der Grundstückseigentümer:innen.

Aus Sicht der Verwaltung reichen die Papierkörbe vor der Bäckerei aus. Wenn mal ein Papierkorb stärker befüllt ist, sind in unmittelbarer Umgebung noch weitere Papierkörbe, die genutzt werden können. Die Papierkörbe bei der Bäckerei "Werner" und im umliegenden Bereich der Einkaufsmöglichkeiten "Berliner Straße" werden von Montag bis Freitag geleert.

Laut Straßenreinigungssatzung wird in der Unterführung in der Geschwister-Scholl-Straße bereits zweimal pro Woche gereinigt. Die gesammelten Erfahrungswerte haben gezeigt, dass der Turnus ausreichend ist.

Mainz, 7. .07.2026

Janina Steinkrüger
Beigeordnete