



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Gonsenheim am
Dienstag, 25.08.2026, 18.00 Uhr,
Rathaussaal Mainz-Gonsenheim, Pfarrstr. 1, 55124 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Abstellflächen für E-Roller (GRÜNE)
Vorlage: 1233/2026
2. Steigerung der Aufenthaltsqualität des Willy-Brandt-Platzes durch Beschattung (SPD)
Vorlage: 1243/2026
3. Geplante multifunktionale Großsporthalle (SPD)
Vorlage: 1244/2026
4. Aufwertung des Mittelstreifens in der Bürgermeister-Alexander-Straße (CDU)
Vorlage: 1245/2026
5. Sitzmöglichkeiten und Papierkörbe an der Bushaltestelle „Am Sägewerk“ (CDU, SPD)
Vorlage: 1246/2026
6. Entsiegelung Quartiersplatz West (GRÜNE)
Vorlage: 1249/2026
7. Einwohnerfragestunde
7.1. Antwort der Verwaltung

Anfragen

8. Schulstraße in Gonsenheim (GRÜNE)
Vorlage: 1198/2026
9. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 9.1. Ladesäule für E-Autos auf dem Juxplatz in Höhe des Eispavillons (CDU, SPD)
Vorlage: 0064/2026
 - 9.2. Ratten- und Mäuseplage im Grünflächenbereich vom Einkaufszentrum Elsa-Brändström-Straße/Am Sportfeld (AfD)
Vorlage: 0617/2026
 - 9.3. Erhaltungssatzung in Gonsenheim (GRÜNE)
Vorlage: 0919/2026
10. Sachstandsberichte
 - 10.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0619/2026, CDU, Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim
Vorlage: 1186/2026
 - 10.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0618/2026 Bündnis 90 / Die Grünen, SPD, CDU;
Vorlage: 1203/2026
11. Beschlussvorlagen
12. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 12.1. Beschlussvorlage Radnetz Mainz
 - 12.2. Parkplatzmarkierungen Juxplatz
 - 12.3. Vorschlag zur Benennung einer Grünfläche
 - 12.4. Sitzungstermine 2027
13. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

14. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
15. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 19.08.2026

gez. Josef Aron
Ortsvorsteher

Ortsverwaltung Gonsenheim
Rathaus
55124 Mainz

**Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Gonsenheim am 25.08.2026:
Abstellflächen für E-Roller (alternative Namen: Elektro-Tretroller / E-Scooter)**

Antrag:

Wir bitten die Stadtverwaltung, feste Abstellflächen für gemietete E-Roller zeitnah auch in Mainz-Gonsenheim einzurichten. Bei der Auswahl soll nach Möglichkeit auf eine faire Aufteilung der dafür genutzten Flächen geachtet werden.

Begründung:

Es ist zu begrüßen, dass seit dem 1. März 2026 innerhalb der Mainzer Innenstadt (umfasst im Wesentlichen die Stadtteile Altstadt und Neustadt) feste Abstellflächen ausgewiesen sind. Ein Abstellen von gemieteten E-Rollern im Innenstadtbereich ist ausschließlich innerhalb dieser Abstellflächen zulässig (stationsbasierter Betrieb).

In den Stadtteilen außerhalb der Innenstadt dürfen die E-Roller grundsätzlich im Freefloating-System abgestellt werden. Es ist nicht nachzuvollziehen, warum die Ausweisung der festen Abstellflächen nur auf die Innenstadt beschränkt wird.

Denn E-Roller werden nicht nur in der Neustadt und Altstadt, sondern selbstverständlich auch für Wege zwischen der Innenstadt und den umliegenden Stadtteilen oder in und zwischen den umliegenden Stadtteilen genutzt. Daher liegen auch in Gonsenheim regelmäßig und im gesamten Stadtteil E-Roller auf Geh- und Fahrradwegen oder werden so abgestellt, dass sie die Wege blockieren.

Möglicherweise zählt Gonsenheim auch wegen seiner jungen Einwohnerstruktur zu einem besonders betroffenen Stadtteil, zudem sind die Gehwege vielerorts sehr schmal und können dann gar nicht mehr genutzt werden. Dies gefährdet vor allem Schulkinder, Eltern mit Kinderwagen oder mobilitätseingeschränkte Menschen z.B. mit Rollatoren oder Rollstühlen.

Fraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim

SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



16.08.26

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteher Herrn Josef Aron
Rathaus
55124 Mainz

Antrag der SPD-Ortsbeiratsfraktion zur Sitzung des Ortsbeirates am 25.08.2026

Steigerung der Aufenthaltsqualität des Willy-Brandt-Platzes durch Beschattung

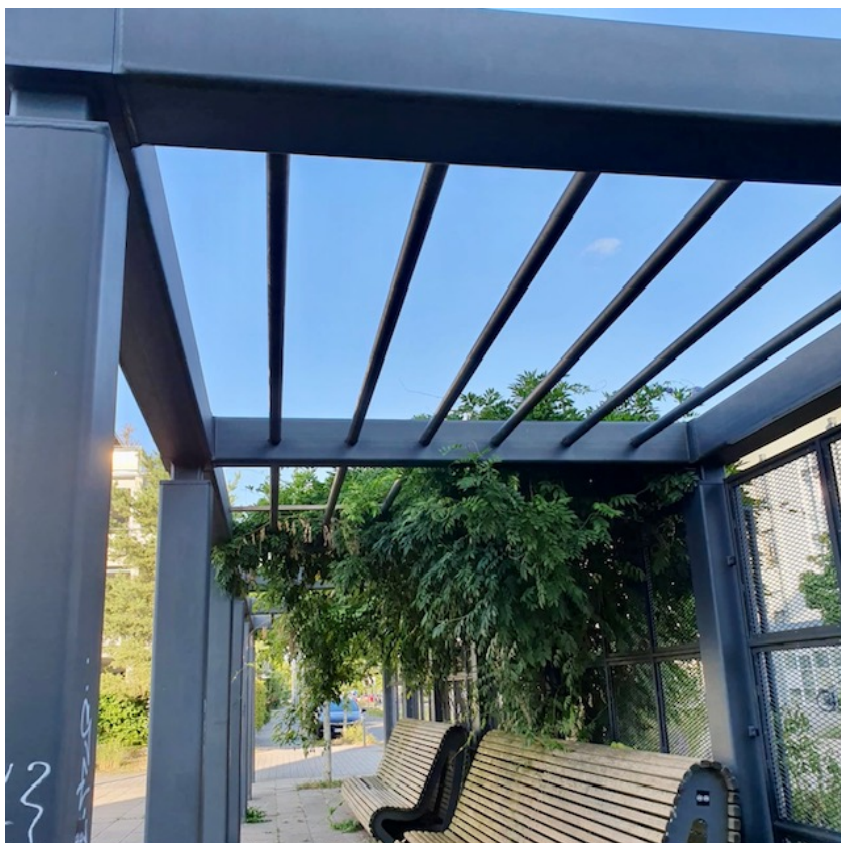
Der Willy-Brandt-Platz in Gonsenheim ist ein von Anwohnerinnen und Anwohnern jeden Alters gerne genutzter Platz. Er bietet auch Sitzmöglichkeiten, von denen einige unter Pergola- bzw. Rankgerüst-Vorrichtungen stehen. Leider ist hier eine begrünte Überdachung durch Kletterpflanzen nur stellenweise vorhanden (siehe Fotos). Gerade in zunehmend heißen Sommern, wie wir ihn auch gerade wieder erleben, böten beschattete Sitzplätze einen willkommenen Sonnenschutz und würden die Aufenthaltsqualität des Platzes nochmal deutlich steigern. Besonderes Beispiel dafür sind die Bänke neben dem „Planschbecken“ im südöstlichen Teil des Platzes, wo Eltern in der prallen Sonne ihre sich abkühlenden Kinder beaufsichtigen müssen.

Es wird daher beantragt, die Lücken in der Begrünung durch geeignete Kletterpflanzen zu schließen oder eine andere geeignete Art der schattenspendenden Überdachung anzubringen.

Für die SPD-Fraktion
Kristina Diller



Fotos: privat



SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



16.08.26

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteher Herrn Josef Aron
Rathaus
55124 Mainz

**Antrag
der SPD-Ortsbeiratsfraktion zur Sitzung des Ortsbeirates am 25.08.2026**

Geplante multifunktionale Großsporthalle „Am Großen Sand“ – Berichterstattung zum Sachstand durch die Verwaltung

Der geplante Bau der multifunktionalen Großsporthalle „Am Großen Sand“ ist seit mehreren Jahren Thema in Mainz. In der Allgemeinen Zeitung vom 15.08.2026 (*„Köbler sucht Ersatzhallenzeit“*) wurde zuletzt berichtet, dass die *„baurechtlichen Fragen (...) bis Ende des Jahres geklärt“* werden sollen, *„sodass 2027 begonnen werden könnte“*. Weiter heißt es darin: *„Schließlich wächst der Gedanke an eine große Halle für Sportvereine inzwischen zu einer Multifunktionsarena, in der auch andere Großveranstaltungen stattfinden sollen. Da müsse natürlich an ausreichend Parkraum und Schallschutz gedacht werden, (...)“*.

Der Standort liegt in Mombach, so dass – neben dem Stadtrat – bislang (ausweislich des Ratsinformationssystems) nur der Ortsbeirat Mombach mit dem Thema befasst war. Allerdings liegt das Grundstück an der Grenze zu Gonsenheim und insbesondere die Wohnbebauung südlich der Erzberger Straße (Maria-Sibylla-Merian-Straße, Bürgermeister-Alexander-Straße,...) kann später von Lärmemissionen betroffen sein. Zudem kann ein erhöhtes Verkehrsaufkommen, gerade in späten Abendstunden, Auswirkungen auf Gonsenheim haben. Daher hatte die SPD-Fraktion in der Sitzung vom 26.09.2023 Herrn Oberbürgermeister Haase dazu bereits Fragen gestellt, die zum damaligen Zeitpunkt noch nicht hinreichend beantwortet werden konnten. Nun scheinen sich die Pläne zu konkretisieren.

Die Verwaltung wird daher gebeten, in der Sitzung des Ortsbeirates Gonsenheim am 10.11.2026 über den Sachstand des geplanten Baus der multifunktionalen Großsporthalle „Am Großen Sand“ zu berichten.

Für die SPD-Fraktion
Kristina Diller

Herrn Ortsvorsteher
Josef Aron
Rathaus Mainz-Gonsenheim
55124 Mainz

Antrag
der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Sitzung des Ortsbeirates am 25.08.2026

Aufwertung des Mittelstreifens in der Bürgermeister-Alexander-Straße

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten zu prüfen, wie der begrünte Mittelstreifen in der Bürgermeister-Alexander-Straße ansprechend, gepflegt und sinnvoll aufgewertet werden kann.

Dabei soll insbesondere geprüft werden, ob sich die Fläche für die Anpflanzung von Bäumen, beziehungsweise einer artenreichen Blühwiese oder eine Kombination dieser Möglichkeiten eignet.

Begründung:

Ziel ist es, die vorhandene Fläche sinnvoll zu nutzen und das Erscheinungsbild der Bürgermeister-Alexander-Straße aufzuwerten. Eine ansprechende und gepflegte Gestaltung des Mittelstreifens kann zu einem attraktiveren Straßenbild und einer höheren Lebensqualität für Mensch und Natur beitragen.

Für die CDU-Fraktion

Mathias Huber

Gemeinsamer Antrag der Ortsbeiratsfraktionen der CDU und der SPD

Herrn Ortsvorsteher
Josef Aron
Rathaus Mainz-Gonsenheim
55124 Mainz

Antrag

Der Ortsbeiratsfraktion der CDU und der SPD zur Sitzung des Ortsbeirates am 25.08.2026

Sitzmöglichkeiten und Papierkörbe an der Bushaltestelle „Am Sägewerk“ in Mainz-Gonsenheim

Die Stadtverwaltung wird gebeten, gemeinsam mit der Mainzer Mobilität zu prüfen, ob an den Bushaltestellen „Am Sägewerk“ in der Koblenzer Straße Sitzmöglichkeiten geschaffen werden können.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten zu prüfen, ob an den beiden Bushaltestellen in diesem Bereich die Aufstellung von Papierkörben sinnvoll und möglich ist.

Begründung:

An mehreren Bushaltestellen in Mainz-Gonsenheim fehlen Sitzgelegenheiten.

Besonders an der Haltestelle „Am Sägewerk“ ist zu beobachten, dass wartende Fahrgäste mangels Sitzmöglichkeiten auf dem Boden Platz nehmen.

Zudem befinden sich an den beiden Haltestellen derzeit keine Papierkörbe. Im Zusammenhang mit der Einrichtung einer Sitzgelegenheit sollte daher geprüft werden, ob auch Papierkörbe aufgestellt werden können.

Für die Fraktionen der ...

Für die CDU-Fraktion

Mathias Huber

Für die SPD-Fraktion

Kristina Diller

An den Ortsbeirat Gonsenheim

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 25.08.2026

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die vom Ortsbeirat identifizierte versiegelte Fläche auf dem Quartiersplatz West in der Nähe des Willy-Brandt-Platzes entsiegelt und anschließend begrünt werden kann.

Die Umsetzung soll in Abstimmung und Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung erfolgen. Der Ortsbeirat erklärt sich bereit, die Entsiegelung durch eigenen praktischen Arbeitseinsatz aktiv umzusetzen. Die entstehenden Sachkosten sollen durch private Spenden finanziert werden. Die Stadtverwaltung wird gebeten, die notwendigen Voraussetzungen zu prüfen und die Fläche für die Umsetzung freizugeben.

Begründung:

Angesichts zunehmender Hitzeperioden ist die Entsiegelung und Begrünung von Flächen ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas und der Aufenthaltsqualität.

Bei einer Ortsbegehung hat der Ortsbeirat die betreffende Fläche auf dem Quartiersplatz West für eine Entsiegelung identifiziert. Der Ortsbeirat möchte dabei nicht nur den Anstoß geben, sondern selbst aktiv mit anpacken und die Entsiegelung praktisch umsetzen. Die erforderlichen Sachkosten sollen durch privates Engagement und Spenden getragen werden.

Das Projekt kann beispielhaft zeigen, wie Stadtverwaltung, Ortsbeirat und bürgerschaftliches Engagement gemeinsam und konkret Entsiegelungen voranbringen und damit zugleich einen Impuls für weitere Entsiegelungen auf öffentlichen und privaten Flächen setzen können.

Josef Aron - Ortsvorsteher



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

Punkt 3 Einwohnerfragestunde

In der Kapellenstraße sei das alternierende Parken grundsätzlich eine gute Sache. Da die Parkplätze aber relativ weit auseinanderlägen, würde trotzdem häufig zu schnell gefahren werden und zudem würden Autos über den Bürgersteig fahren, wenn nicht genügend Platz im Begegnungsverkehr gegeben sei. Daher die beiden Fragen:

1. Welche geschwindigkeitsreduzierenden Maßnahmen könnten hier noch ergriffen werden?

2. Wie kann man verhindern, dass die Autos auf den Bürgersteig fahren?

Die Abstände der alternierenden Parkstände ergeben sich aus den geltenden Anforderungen an die Befahrbarkeit der Straße durch den öffentlichen Personennahverkehr. Hierfür ist ein Mindestversatz von etwa 18 m zwischen den Parkständen erforderlich. Befinden sich zwischen den Parkständen Grundstückszufahrten oder andere freizuhaltende Bereiche, vergrößern sich die Abstände entsprechend.

Die Verwaltung hat derzeit keine Erkenntnisse darüber, dass Fahrzeuge regelmäßig den Gehweg befahren. Die Situation wird jedoch beobachtet und sollten sich entsprechende Auffälligkeiten bestätigen, wird geprüft, ob geeignete Maßnahmen umsetzbar sind.

Weitere geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen sind derzeit nicht vorgesehen. Nach Einschätzung der Verwaltung besteht hierfür auf Grundlage der derzeitigen Erkenntnisse keine Notwendigkeit.

Mainz, 16.07.2026

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Landeshauptstadt
Mainz

10-Hauptamt

31.7.26 hcr

Ortsverwaltung Gonsenheim
Rathaus
55124 Mainz

Mainz, den 04.08.2026

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Gonsenheim am 25.08.2026: Schulstraße in Gonsenheim

Aufgrund mehrfacher Nachfragen, Anregungen und Beschwerden von Anwohner:innen der Schulstraße, über ein hohes Verkehrsaufkommen und Geschwindigkeitsüberschreitungen in dem verkehrsberuhigten Bereich, möchten wir die Verwaltung um Beantwortung folgender Fragen bitten.

Anfrage:

1. Wie viele Geschwindigkeitskontrollen gab es in den letzten Jahren in der Schulstraße?
2. Wie viele Geschwindigkeitsüberschreitungen wurden bei diesen Kontrollen gemessen?
3. Wie viele Unfälle gab es im Jahr 2025 in der Schulstraße?

Fraktion Bündnis 90/Die Grünen

**Antwort zur Anfrage Nr. 0919/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend
Erhaltungssatzung in Gonsenheim (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Sind diese drei Dokumente die einzigen Erhaltungssatzungen, die für das Gebiet des heutigen Gonsenheims gültig sind?

In der Gemarkung Mainz-Gonsenheim bestehen zwei Erhaltungssatzungen:

- **Erhaltungssatzung "G 16"**: "Satzung der Stadt Mainz gemäß § 172 BauGB zur Erhaltung baulicher Anlagen in Mainz-Gonsenheim", Rechtskraft seit 20.03.1989
- **Erhaltungssatzung "G 33 S"**: "Satzung "G 33 S" der Stadt Mainz gemäß § 172 Abs. 1 Nr. 1 BauGB über die Erhaltung baulicher Anlagen und der Eigenart von Gebieten im Bereich der Garnisonsgebäude an der Canisiusstraße/Kathen-Kaserne in Mainz-Gonsenheim, Rechtskraft seit 22.12.1998

Bei dem in der Anfrage genannten Bereich nördlich der Alfred-Nobel-Straße handelt es sich nicht um eine Erhaltungssatzung, sondern um die folgende Innenbereichssatzung:

- **Innenbereichssatzung "G 14"**: "Satzung "G 14" der Stadt Mainz über die Begrenzung der im Zusammenhang bebauten Ortsteile in Mainz-Gonsenheim im Bereich nördlich der Alfred-Nobel-Straße vom 27.05.1986", Rechtskraft seit 04.07.1986

2. Gibt es einen digitalen Plan, um den exakten Verlauf besser nachvollziehen zu können?

Die vorgenannten Satzungsgebiete können über folgende Adresse abgerufen werden:

http://www.mainz.de/microsite/bebauungsplaene/kartenteil/bebauungsplaene_karte.php

In der Kartendarstellung können die Abgrenzungen der Satzungsgebiete angezeigt werden. Diese haben informatorischen Charakter und dienen der besseren Übersicht und Nachvollziehbarkeit der vorhandenen Satzungsgebiete. Maßgeblich für die Bestimmung der verbindlichen Grenzen der Satzungsgebiete sind die jeweils hinterlegten Originaldokumente der jeweiligen Satzungen.

3. Welche Vorgaben macht die Erhaltungssatzung hinsichtlich Vorgärten?

Die Erhaltungssatzung "G 16" führt in Kapitel 3 "Begründung für die Erhaltungssatzung gemäß § 172 Baugesetzbuch zur Erhaltung baulicher Anlagen in Mainz-Gonsenheim" unter Nr. 5, die "Zerstörung von Vorgärten und Hausgärten zur Anlage von Stellplätzen und Garagenbauten" als unerwünschte städtebauliche Veränderungen im Gebiet der Erhaltungssatzung an.

Die Erhaltungssatzung "G 33 S" enthält keine Aussagen zur Gestaltung von Vorgärten.

4. Inwieweit fällt z.B. die "Alfred-Delp-Straße" und das gesamte Viertel rund um "An den Reben" unter die Erhaltungssatzung?

Die "Alfred-Delp-Straße" und die Straße "An den Reben" befinden sich südlich sowie östlich der Erhaltungssatzung "G 16" und somit außerhalb des Geltungsbereichs der Erhaltungssatzung. Dies gilt auch für den überwiegenden Teil der Bebauung im unmittelbaren Umfeld der vorgenannten Straßen. Die dem genannten Bereich nächstgelegene Grenze der Erhaltungssatzung "G 16" verläuft nördlich entlang der Saalestraße und des Herrnwegs. Im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung inbegriffen ist die Bebauung nördlich des beschriebenen Grenzverlaufs. Im Westen befindet sich die nächstgelegene Grenze der Erhaltungssatzung "G 16" jenseits der Weserstraße / K 16. Da die Anfrage keine genaue Abgrenzung beinhaltet, ist hierzu keine abschließende fachliche Auskunft möglich. Auf die verbindliche Abgrenzung gemäß den Originaldokumenten der Satzung wird verwiesen (siehe Frage 2).

5. Sind für den unter 4. genannten Bereich weitere städtebauliche Satzungen (z.B. Bebauungsplan, Gestaltungssatzungen, etc.) gültig?

Im Umfeld der "Alfred-Delp-Straße" und der Straße "An den Reben" liegen mehrere rechtskräftige Bebauungspläne vor (z.B. "G 45", "G 133", "G 148", "G 64/I" "G 114"). Da die Anfrage keine genaue Abgrenzung beinhaltet, ist hierzu keine abschließende fachliche Auskunft möglich. Die Bebauungspläne können über folgende Adresse abgerufen werden:

http://www.mainz.de/microsite/bebauungsplaene/kartenteil/bebauungsplaene_karte.php

Mainz, 19.06.2026

gez.
Ludwig Holle
Beigeordneter

Ortsverwaltung Gonsenheim
Rathaus
55124 Mainz

Mainz, den 21.05.2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Gonsenheim am 02.06.2026:
Erhaltungssatzung in Gonsenheim**

Die Satzung zur Erhaltung baulicher Anlagen (ugs: Erhaltungssatzung) wurde vor Jahren in Mainz durch den Stadtrat bestätigt und hat zum Ziel, dass der historische Charakter von Stadtteilen erhalten bleibt. Für Gonsenheim können auf der Webseite von Mainz folgende Dokumente gefunden werden:

1)

https://www.mainz.de/verzeichnisse/ortsrecht/Satzung_der_Stadt_Mainz_ueber_die_Erhaltung_baulicher_Anlagen_gemaess_172_BauGB_in_Mainz-Gonsenheim?p=sig%3Alla5KBGgK03imi_P%2C1330%2C%2Fverzeichnis%2Fortsrecht%2Findex.php%2C111522, ist aber nur eingescannt und vom 22.08.1988. Darin ist der Verlauf der Gültigkeitszone textuell beschrieben und es ist schwer, die Linie exakt nachzuvollziehen.

2)

Darüber hinaus gibt es noch eine Erhaltungssatzung zum Garnisionsgebäude / Kathen Kaserne und

3)

nördlich der Alfred-Nobel-Straße

Anfrage:

1. Sind diese drei Dokumente die einzigen Erhaltungssatzungen, die für das Gebiet des heutigen Gonsenheims gültig sind?
2. Gibt es einen digitalen Plan, um den exakten Verlauf besser nachvollziehen zu können?
3. Welche Vorgaben macht die Erhaltungssatzung hinsichtlich Vorgärten?
4. Inwieweit fällt z.B. die „Alfred-Delp-Straße“ und das gesamte Viertel rund um „An den Reben“ unter die Erhaltungssatzung?
5. Sind für den unter 4. genannten Bereich weitere städtebauliche Satzungen (z.B. Bebauungsplan, Gestaltungssatzung, etc.) gültig?

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Diane Cremille



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1186/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Go	Datum 04.08.2026	TOP

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

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0619/2026, CDU, Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim
hier: Bessere Pflege/Grünschnitt am Juxplatz

Mainz, 05.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Nach einem im Jahr 2004 vom Stadtrat beschlossenen Pflegekonzept werden ca. 260 ha der städtischen Grünflächen zweimal jährlich extensiv als „Weitere Flächen“ gepflegt, ca. 150 ha werden intensiver als „Kernflächen“ (z. B. Spiel- und Sportplätze sowie einzelne Wechselflorbeete) gärtnerisch unterhalten, kleinere Abweichungen sind bspw. aus Artenschutzgründen möglich. Die Baumscheiben im Stadtgebiet Mainz fallen unter die Pflegeeinstufung „Weitere Flächen“ und werden nach dem Stadtratsbeschluss zweimal jährlich gepflegt. Auch wenn auf den Baumscheiben nur Spontanvegetation wächst leisten diese innerstädtisch einen bedeutenden Beitrag zur Artenvielfalt, Strukturierung der Stadtstraßen und letztlich auch für das Wohlbefinden jedes Einzelnen. Für Bienen, Falter und auch Vögel bietet sie wertvolle Nahrungs- und Fortpflanzungsbiootope.

Die Reinigung der Baumscheiben und Grünbereiche auf dem Juxplatz findet einmal im Monat statt. Aufgrund von gewonnenen Erfahrungswerten reicht der Turnus aus Sicht der Verwaltung aus.



Beschlussvorlage für Ausschüsse		
öffentlich		Drucksache Nr. 1203/2026
Amt/Aktenzeichen 70/70 00 66 (Go)	Datum 10.08.2026	TOP

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

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0618/2026 Bündnis 90 / Die Grünen, SPD, CDU; hier: Deckel für Mülleimer am Wildpark/Waldfriedhof
Mainz, 13.08.2026 gez. Steinkrüger Beigeordnete Janina Steinkrüger

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat den Antrag geprüft und kommt zu dem Schluss, dass in einem Teilbereich der Antrag umgesetzt werden kann.

Um den Gonsenheimer Wildpark herum werden die vorhandenen Abfalleimer sukzessiv durch Abfalleimer mit Deckel ersetzt.



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, Aufbau- 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



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 Ausbauszustands:** 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 verkehrsartsspezifischen 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

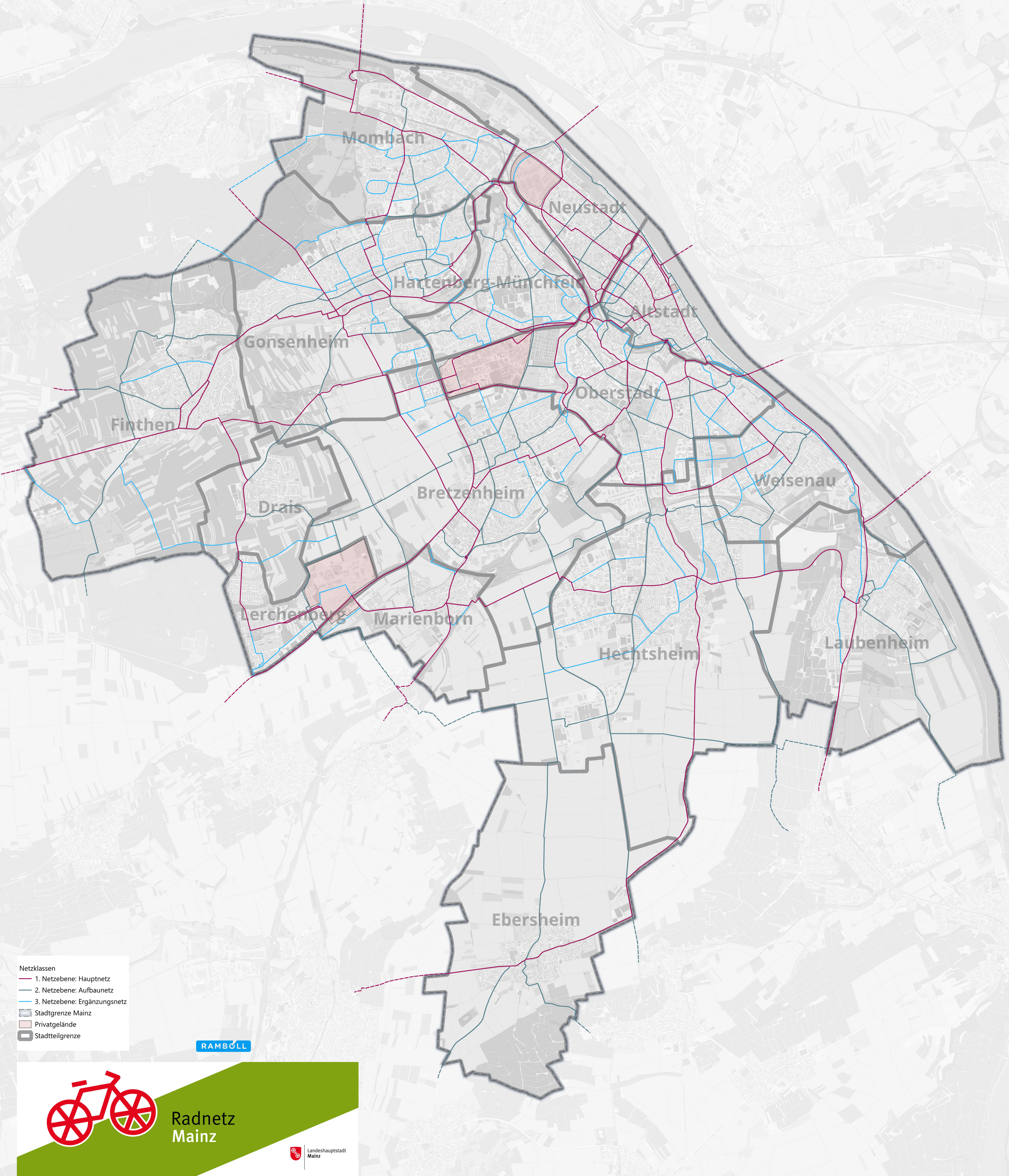
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung 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



- Netzklassen
- 1. Netzebene: Hauptnetz
 - 2. Netzebene: AufbauNetz
 - 3. Netzebene: Ergänzungnetz
 - Stadtgrenze Mainz
 - Privatgelände
 - Stadtteilgrenze

RAMBOLL



Radnetz
Mainz

Landeshauptstadt
Mainz



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Gonsenheim am 10.03.2026

Punkt 9.1 Parkplatzmarkierungen Juxplatz

Nach Kenntnisnahme der Rückmeldung aus dem Dezernat V vom 24.02.2026 fragt Herr Huber, welche weiteren Projekte denn, wie im letzten Absatz genannt, gezielt in Planung seien.

Inzwischen wurden die vorgesehenen Maßnahmen konkretisiert und werden derzeit final zwischen Ortsvorsteher und Verwaltung abgestimmt.

Die hierzu geführten Gespräche und Überlegungen sollen im Rahmen der nächsten Sitzung des Ortsbeirates durch den Ortsvorsteher ergänzend erläutert werden.

[Handwritten signature]



Landeshauptstadt
Mainz

26.6.26 hae

10-Hauptamt

Vorschlag zur Benennung einer Grünfläche

An den Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim
über Ortsvorsteher Herrn Josef Aaron

Betreff: Vorschlag zur Benennung der Grünfläche zwischen Jacob-Goedecker-Straße
und Hugo-Eckener-Straße

Sehr geehrte Damen und Herren des Ortsbeirats,

zwischen der Jacob-Goedecker-Straße und der Hugo-Eckener-Straße befindet sich eine besondere Grün- und Aufenthaltsfläche, die für das umliegende Quartier eine wichtige Bedeutung hat.

Was auf den ersten Blick wie eine eher kleine Grünfläche erscheint, ist für viele Menschen im Viertel ein lebendiger Mittelpunkt:

Hier treffen sich Familien und Nachbarinnen und Nachbarn, Kinder spielen und begegnen sich, und die Fläche wird von den Kindern der beiden angrenzenden Schulen sowie den umliegenden Kindertagesstätten genutzt. Sie ist damit nicht nur eine Grünfläche, sondern ein wichtiger Ort für Begegnung, Bewegung, Spiel und gemeinschaftliches Miteinander.

Eine besondere Aufwertung hat der Bereich durch die kürzlich erfolgte Neugestaltung des Spielplatzes durch die Stadt Mainz erfahren. Damit wurde die Bedeutung dieses Ortes für Kinder und Familien noch einmal deutlich gestärkt.

Trotz seiner großen Bedeutung für das Quartier ist diese Grünfläche bislang namenlos. Wir finden, dass gerade dieser Umstand eine schöne Gelegenheit bietet, dem Ort eine eigene Identität zu geben und seine Bedeutung für Gonsenheim sichtbar zu machen.

Wir möchten daher vorschlagen, die Grünfläche künftig „Charlotte-Möhring-Park“ zu nennen.

Charlotte Möhring gehört zu den frühen deutschen Flugpionierinnen. Sie erwarb am 7. September 1912 ihren Pilotenschein und war anschließend als Fluglehrerin tätig.

Besonders wichtig für unseren Namensvorschlag ist ihr unmittelbarer Bezug zu Gonsenheim und zum historischen Flugplatz auf dem „Großen Sand“.

Der Große Sand war zu Beginn des 20. Jahrhunderts ein bedeutender Ort der frühen Mainzer Luftfahrt. Mit der Geschichte dieses Flugplatzes sind unter anderem Jacob Goedecker und Hugo Eckener verbunden, nach denen heute Straßen in unmittelbarer Nähe der Grünanlage benannt sind.

Auch Charlotte Möhring war mit diesem Ort verbunden:

Sie war auf dem Flugfeld in Gonsenheim in der Grade-Flugschule des Vereins für Flugwesen Mainz als Fluglehrerin tätig. Damit gehört sie unmittelbar zur Geschichte der frühen Luftfahrt in unserem Stadtteil.

Diese Verbindung wird auch durch das Stadthistorische Museum Mainz dokumentiert.

Die Benennung der Grünanlage nach Charlotte Möhring würde daher besonders gut in die bestehende Namenslandschaft des Quartiers passen, da mit der Hugo-Eckener-Straße und der Jacob-Goedecker-Straße bereits an zwei bedeutende Persönlichkeiten der frühen Luftfahrt erinnert wird.

Mit der Benennung könnte diese Erinnerung um eine außergewöhnliche Frau derselben Epoche ergänzt und zugleich eine Persönlichkeit sichtbar gemacht werden, die bisher im öffentlichen Raum unseres Stadtteils weniger präsent ist

Uns ist bewusst, dass die Fläche möglicherweise verwaltungsrechtlich nicht als klassischer „Park“, sondern als Grünanlage geführt wird. Wir würden es dennoch begrüßen, wenn im Rahmen der Prüfung eine geeignete offizielle Benennung gefunden wird.

Aus unserer Sicht bringt „Charlotte-Möhring-Park“ den Charakter und die Bedeutung dieses grünen Treffpunkts besonders schön zum Ausdruck. Ggf. wäre auch die Benennung als "-Anlage" oder "-Platz" eine Alternative.

Wir bitten den Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim daher, unseren Vorschlag aufzugreifen, zu prüfen und sich für eine offizielle Benennung der bislang namenlosen Grünfläche einzusetzen.

Vielen Dank.

Mit freundlichen Grüßen,

Sabrina & Benjamin Rodenhausen, Susanne Barber, Claudia Baltrusch, Klaus & Christiane Baltrusch, Magdalene Müllenhoff, Stefanie & Christian Führer, Ruth Stott

10 25 04/1

Sitzungstermine 2027

OBR MZ-Gonsenheim 18.00 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
26.01.	03.02.
02.03.	17.03.
20.04.	05.05.
01.06.	16.06.
14.09.	29.09.
09.11.	24.11.