



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Marienborn am
Mittwoch, 26.08.2026, 19 Uhr,
Sitzungsraum der Ortsverwaltung, Im Borner Grund 38, 55127 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen in Marienborn (ÖDP)
Vorlage: 1237/2026
2. Ausfahrt Wertstoffhof Marienborn Richtung Altkönigstraße (ÖDP)
Vorlage: 1238/2026
3. Sicherung der Durchfahrtssperre im verkehrsberuhigten Bereich „In den Neun Morgen“ (CDU)
Vorlage: 1265/2026
4. Installation umlegbarer Pfosten vor der Zufahrt zum Sportgelände Mainz-Marienborn (CDU)
Vorlage: 1266/2026

Anfragen

5. Sachstandsanfrage zum Antrag vom 01.03.2026 0364/2026 – Genehmigung zur Aufstellung von Mülleimern und Hundekotbehältern (CDU)
Vorlage: 1267/2026
6. Sachstand zum geplanten Neubau einer Kindertagesstätte in Mainz-Marienborn MA 33 und zur Verbesserung der Betreuungssituation (CDU)
Vorlage: 1268/2026

7. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 7.1. Verkehrssituation nach den Schneefällen im Winter (ÖDP)
Vorlage: 0365/2026
 - 7.2. Glasfasernetz in Marienborn (SPD)
Vorlage: 0939/2026
8. Sachstandsberichte
9. Beschlussvorlagen
 - 9.1. Bauleitplanverfahren "Ma 33" (Planstufe II)
 - a) Änderung Nr. 52 des Flächennutzungsplanes der Stadt Mainz im Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Am Kirchenpfad (Ma 33)"
hier: - Vorlage in Planstufe II
- Veröffentlichung des Planentwurfes im Internet sowie Durchführung einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
 - b) Bebauungsplanentwurf "Am Kirchenpfad (Ma 33)"
hier: - erneuter Aufstellungsbeschluss gemäß §2 Abs. 1 BauGB - Vorlage in Planstufe II
- Veröffentlichung des Planentwurfes im Internet sowie Durchführung einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
Vorlage: 1180/2026
10. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 10.1. Mitteilung der Verwaltung
hier: Vermüllung im Gewerbegebiet Marienborn
 - 10.2. Mitteilung der Verwaltung
hier: Kühle Orte in den Stadtteilen
 - 10.3. Mitteilung der Verwaltung
hier: Beschlussvorlage Radnetz Mainz
 - 10.4. Einwohnerstatistik
 - 10.5. DHL-Packstation
 - 10.6. Verkehrskommission vom 08.06.2026
11. Einwohnerfragestunde

b) nicht öffentlich

12. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
13. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 19.08.2026

gez. Dr. Claudius Moseler
Ortsvorsteher



**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Marienborn**

Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin
Am Alten Weg 21
55127 Mainz-Marienborn

Mainz, 31.07.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026

Barrierefreier Umbau von Bushaltestellen in Marienborn

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die beiden Bushaltestellen „Kardinal-von-Galen-Straße“ (v.a. Haltestellenbereiche A und C), Im Borner Grund (Haltestellenbereich D) und „Pfarrer-Dorn-Straße“ (Haltestellenbereich B) barrierefrei umzubauen. Dazu zählen u.a. der Blindenleitstreifen, die Anpassung der Bordsteinhöhe, ggf. Verbesserung der Beleuchtung und eine (witterungsgeschützte) Sitzgelegenheit.

Begründung:

Die Bushaltestellen in den oben genannten Bereichen (außer „Im Borner Grund“) sind seit den 1990er Jahren mit dem Ausbau der Buslinie zum Lerchenberg eingerichtet worden. Bauliche Maßnahmen sind seinerzeit unterblieben.

Der vor einiger Zeit durchgeführte Umbau der Bushaltestelle „Am Sonnigen Hang“ zeigt, wie eine moderne Haltestelle gestaltet sein kann. Auf die bekannten Regelwerke wird verwiesen (z.B. Richtlinien für die Anlage von Straßen (RASt), DIN 18040-3).

Es gab hierzu von einer Reihe von Bürgerinnen und Bürgern inzwischen zunehmend Beschwerden über den Zustand der Bushaltestellen. Insbesondere für mobilitätseingeschränkte Menschen, für ältere Personen oder für Personen mit Kinderwagen ist dort der Einstieg in die Busse besonders beschwerlich.

gez. Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin



**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Marienborn**

Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin
Am Alten Weg 21
55127 Mainz-Marienborn

Mainz, 09.08.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026

Ausfahrt Wertstoffhof Marienborn Richtung Altkönigstraße

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, an der Ausfahrt vom Wertstoffhof Marienborn Richtung Altkönigstraße entweder regelmäßig die Hecke zurückzuschneiden oder einen Verkehrsspiegel aufzustellen, um den Verkehr aus Richtung Klein-Winternheim rechtzeitig zu sehen.

Begründung:

Beide Lösungsoptionen sind bereits mehrfach im Ortsbeirat Thema gewesen. Ein Verkehrsspiegel wurde abgelehnt. Leider hat sich in diesem Jahr die Situation nach dem Rückschnitt in 2025 nicht verändert. Die Hecke ist wieder gewachsen, ein Rückschnitt erfolgte nicht automatisch und somit ist die Einsicht in die Altkönigstraße wieder stark eingeschränkt.

gez. Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

CDU-Fraktion im Marienborner Ortsbeirat

Ortsverwaltung Marienborn
z.Hd. Herrn Ortsvorsteher Dr. Moseler
Im Borner Grund 38

55127 Mainz

CDU-Ortsbeiratsfraktion
c/o Volker Wagner
Im Schleichengarten 17
55127 Mainz

Kontakt:
Mobil: 0160 3636786
Volker.wagner@vwconsulting.de

16.08.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026

Thema: Sicherung der Durchfahrtssperre im verkehrsberuhigten Bereich „In den Neun Morgen“

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die derzeit vorhandenen Pfofen im verkehrsberuhigten Bereich der Straße „In den Neun Morgen“ **auf Höhe der Hausnummer 16** zu überprüfen und die beschädigten beziehungsweise defekten Pfofen zeitnah auszutauschen.

Dabei soll insbesondere sichergestellt werden, dass die zur Unterbrechung der Durchfahrt vorgesehenen Pfofen künftig nicht ohne Berechtigung durch Anwohner oder andere Verkehrsteilnehmer entfernt werden können.

Sollte eine dauerhafte Sicherung der bestehenden Pfofen technisch oder organisatorisch nicht sinnvoll umsetzbar sein, wird die Verwaltung gebeten, dem Ortsbeirat einen alternativen Vorschlag vorzulegen, mit dem die vorgesehene Unterbrechung des Durchgangsverkehrs dauerhaft gewährleistet werden kann.

Begründung:

Die Straße „In den Neun Morgen“ ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. **Auf Höhe der Hausnummer 16 wird die Durchfahrt durch insgesamt drei Pfofen unterbrochen**, wodurch insbesondere verhindert werden soll, dass die Straße als durchgängige Verbindung beziehungsweise Abkürzung genutzt wird.

Seit geraumer Zeit wird der mittlere dieser Pfofen jedoch widerrechtlich durch Anwohner entfernt, um die Durchfahrt mit Fahrzeugen zu ermöglichen. Nach aktuellem Zustand ist dieser Pfofen defekt und kann offenbar ohne größeren Aufwand herausgenommen werden.

Fraktionssprecher: Volker Wagner, Im Schleichengarten 17, 55127 Mainz



Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

Darüber hinaus wurde ein weiterer der drei Pfosten durch ein Fahrzeug der Entsorgungsbetriebe so stark beschädigt, dass dieser derzeit nicht mehr eingesetzt werden kann. Damit ist die ursprünglich vorgesehene Sperrwirkung auf Höhe der Hausnummer 16 faktisch nicht mehr gegeben.

Die derzeitige Situation führt dazu, dass die bestehende Verkehrsregelung zunehmend umgangen wird und der verkehrsberuhigte Bereich entgegen seiner vorgesehenen Funktion als Durchfahrt genutzt werden kann.

Um den ursprünglichen Zweck der Verkehrsführung wiederherzustellen und eine dauerhafte Lösung zu gewährleisten, sollten daher mindestens die beschädigten beziehungsweise vorhandenen Pfosten durch geeignete, gegen unbefugtes Entfernen gesicherte Modelle ersetzt werden. Alternativ sollte geprüft werden, ob eine andere bauliche oder verkehrliche Lösung an dieser Stelle sinnvoller und nachhaltiger wäre.

gez. Volker Wagner

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

CDU-Fraktion im Marienborner Ortsbeirat

Ortsverwaltung Marienborn
z.Hd. Herrn Ortsvorsteher Dr. Moseler
Im Borner Grund 38

55127 Mainz

CDU-Ortsbeiratsfraktion
c/o Volker Wagner
Im Schleichengarten 17
55127 Mainz

Kontakt:
Mobil: 0160 3636786
Volker.wagner@vwconsulting.de

16.08.2026

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026

Thema: Installation umlegbarer Pfosten vor der Zufahrt zum Sportgelände
Mainz-Marienborn

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, auf der Fläche unmittelbar vor der Zufahrt zum Sportgelände in Mainz-Marienborn geeignete, umlegbare beziehungsweise abschließbare Pfosten zu installieren.

Die Pfosten sollen so angeordnet werden, dass ein widerrechtliches Beparken der Fläche vor der Zufahrt verhindert und die Zufahrt für Einsatzkräfte dauerhaft freigehalten wird. Während des regulären Trainingsbetriebs unter der Woche sollen die Pfosten aufgestellt bleiben. Für den Spielbetrieb soll dem Sportverein die Möglichkeit gegeben werden, die Pfosten bei Bedarf umzulegen.

Begründung:

Die Zufahrt zum Sportgelände in Mainz-Marienborn dient insbesondere als Zufahrt für Einsatzkräfte und muss deshalb jederzeit erreichbar sein. In der Vergangenheit wurde jedoch die Fläche unmittelbar vor dieser Zufahrt wiederholt widerrechtlich durch Fahrzeuge beparkt. Dadurch besteht die Gefahr, dass Feuerwehr, Rettungsdienst oder andere Einsatzkräfte im Notfall nicht oder nur mit Verzögerung auf das Sportgelände gelangen können.

Welche Bedeutung das Freihalten dieser Fläche hat, hat sich in jüngerer Vergangenheit bei einem medizinischen Notfall während einer Sportveranstaltung gezeigt. Ein Zuschauer musste akut durch den Rettungsdienst versorgt werden. In diesem konkreten Fall war die Fläche vor der Zufahrt frei, sodass der Rettungsdienst

Fraktionssprecher: Volker Wagner, Im Schleichengarten 17, 55127 Mainz



Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

das Sportgelände ohne Verzögerung erreichen konnte. Die schnelle Zufahrt und Versorgung war für den Betroffenen von entscheidender Bedeutung und hat in diesem Fall dazu beigetragen, sein Leben zu retten.

Der Vorfall verdeutlicht, dass das widerrechtliche Parken vor der Zufahrt ein erhebliches Sicherheitsrisiko darstellt. Eine reine Beschilderung oder Kennzeichnung der Fläche reicht offenbar nicht aus, um zuverlässig zu verhindern, dass Fahrzeuge dort abgestellt werden.

Durch die Installation umlegbarer Pfosten auf der Fläche vor der Zufahrt könnte das widerrechtliche Beparken wirksam unterbunden werden. Gleichzeitig bliebe eine flexible Nutzung im Rahmen des Sportbetriebs möglich. Während des Trainingsbetriebs unter der Woche sollen die Pfosten aufgestellt bleiben und die Fläche zuverlässig freihalten. Während des Spielbetriebs sollen die Verantwortlichen des Sportvereins die Möglichkeit erhalten, die Pfosten bei Bedarf umzulegen.

Die Stadtverwaltung wird daher gebeten, die Situation vor Ort zu prüfen und eine entsprechende Lösung umzusetzen, die das widerrechtliche Beparken der Fläche verhindert und die dauerhafte Erreichbarkeit des Sportgeländes für Einsatzkräfte sicherstellt.

gez. Volker Wagner

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

CDU-Fraktion im Marienborner Ortsbeirat

Ortsverwaltung Marienborn
z.Hd. Herrn Ortsvorsteher Dr. Moseler
Im Borner Grund 38

55127 Mainz

CDU-Ortsbeiratsfraktion

c/o Volker Wagner

Im Schleichengarten 17

55127 Mainz

Kontakt:

Mobil: 0160 3636786

Volker.wagner@vwconsulting.de

15. August 2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026**Thema Sachstandsanfrage zum Antrag vom 01.03.2026 0364_2026 –
Genehmigung zur Aufstellung von Mülleimern und Hundekotbehältern**

Wir bitten hiermit um eine offizielle Auskunft zum aktuellen Sachstand unseres Antrags vom 01.03.2026 zur Genehmigung der Aufstellung von Mülleimern und Hundekotbehältern in Mainz-Marienborn.

Der Antrag wurde zur Ortsbeiratssitzung am 11.03.2026 eingereicht und sieht vor, dass die Stadt Mainz prüft, ob an den im Antrag genannten Standorten gespendete Mülleimer sowie Hundekotbehälter aufgestellt werden können und hierfür die entsprechende Genehmigung erteilt wird.

Wir fragen daher:

- wie der aktuelle Bearbeitungsstand des Antrags ist,
- welche städtische Stelle derzeit mit der Prüfung befasst ist,
- ob die Prüfung der vorgeschlagenen Standorte bereits abgeschlossen wurde,
- ob eine Genehmigung zur Aufstellung der vorgesehenen Mülleimer und Hundekotbehälter erteilt werden kann bzw. bereits erteilt wurde, und
- falls noch keine Entscheidung getroffen wurde, wann voraussichtlich mit einer abschließenden Entscheidung zu rechnen ist.

gez. Volker Wagner

Fraktionssprecher:

Volker Wagner, Im Schleichengarten 17, 55127 Mainz

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

CDU-Fraktion im Marienborner Ortsbeirat

Ortsverwaltung Marienborn
z.Hd. Herrn Ortsvorsteher Dr. Moseler
Im Borner Grund 38

55127 Mainz

CDU-Ortsbeiratsfraktion

c/o Volker Wagner

Im Schleichengarten 17

55127 Mainz

Kontakt:

Mobil: 0160 3636786

Volker.wagner@vwconsulting.de

15. August 2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 26.08.2026

Thema Sachstand zum geplanten Neubau einer Kindertagesstätte in Mainz-Marienborn MA 33 und zur Verbesserung der Betreuungssituation

die Betreuungssituation für Kinder in Mainz-Marienborn ist weiterhin äußerst angespannt. Insbesondere der Betreuungsbedarf bei den unter zweijährigen Kindern ist derzeit nicht ausreichend gedeckt. Nach den vorliegenden Zahlen liegt der Versorgungsgrad in Marienborn bei den Kindern unter zwei Jahren lediglich bei **40 Prozent** und für das Jahr 2026 sogar nur bei **37 Prozent**. Bei den Kindern über zwei Jahren liegt der Versorgungsgrad bei **88 Prozent** bzw. für 2026 bei **87 Prozent**. Vor diesem Hintergrund ist der geplante bzw. angekündigte **Neubau einer Kindertagesstätte in Mainz-Marienborn MA 33** von besonderer Bedeutung für die zukünftige Betreuungssituation im Stadtteil.

Ich bitte die Stadtverwaltung daher um eine konkrete Auskunft zum aktuellen Sachstand.

Wir fragen daher:

- **Wie ist der aktuelle Stand bei der Planung des vorgesehenen Neubaus einer Kindertagesstätte in Mainz-Marienborn MA 33?**
- **Wo soll die neue Kindertagesstätte errichtet werden und ist der hierfür vorgesehene Standort bereits abschließend festgelegt?**
- **Wie viele Betreuungsplätze sollen durch den Neubau insgesamt geschaffen werden?**
Bitte nach U2- und Ü2-Plätzen aufschlüsseln.
- **Wie ist der derzeitige Zeitplan für das Projekt?**
Insbesondere bitte ich um Mitteilung, wann mit der Planung, dem Baubeginn und der Fertigstellung beziehungsweise Inbetriebnahme gerechnet wird.

Fraktionssprecher:

Volker Wagner, Im Schleichengarten 17, 55127 Mainz

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Marienborn

- **Sind die erforderlichen Grundstücks-, Planungs- und Genehmigungsverfahren bereits eingeleitet bzw. abgeschlossen?**
Falls noch einzelne Schritte ausstehen, bitte ich um Darstellung, welche dies sind und in welchem zeitlichen Rahmen diese voraussichtlich abgeschlossen werden.
- **Ist die Finanzierung des Neubaus bereits gesichert?**
Falls nein, welche finanziellen Mittel sind noch erforderlich bzw. aus welchen Haushaltsmitteln soll das Projekt finanziert werden?

gez. Volker Wagner

Antwort zur Anfrage Nr. 0365/2026 der ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Marienborn betreffend
Verkehrssituation nach den Schneefällen im Winter (ÖDP)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1:

Warum erfolgt in Marienborn keine Schneeräumung vor allem der Straßen der Kategorien 3 und 4, zumal der Schnee sehr lange liegengeblieben ist? Insbesondere die sehr steil ansteigende Straße Zum Knechelberg wurde tagelang nicht geräumt, so dass es dort zu Verkehrsproblemen gekommen ist. Wir bitten um Mitteilung der Gründe.

Antwort:

Nach § 17 Abs. 2 Landestraßengesetz (LStrG) ist die Stadt für die Schneeräumung auf den Fahrbahnen sowie das Bestreuen der Fußgängerüberwege und der besonders gefährlichen Fahrbahnstellen bei Glätte zuständig.

Unabhängig von Teil A (städtische Reinigung) oder Teil B (Anliegerreinigung) der Straßenverzeichnisse der Straßenreinigungssatzung obliegt die Verantwortung der Schneeräumung und Bestreuung der Gehwege den Eigentümer:innen der bebauten und unbebauten Grundstücke, die von der jeweiligen Straße erschlossen sind oder an sie angrenzen.

Die Verwaltung ist für die gesetzlich geforderte Verkehrssicherungspflicht auf Straßen verantwortlich und hat für die Sicherstellung die Stadtreinigung Mainz beauftragt.

Der Fahrbahnwinterdienst in der Stadt Mainz ist in 4 Dringlichkeitsstufen eingeteilt. Dabei werden in den ersten zwei Stufen die Straßen im Rahmen des Winterdienstes betreut, die eine hohe Verkehrsbedeutung und besondere Gefahrenstellen in der Straßencharakteristik aufweisen (gesetzlich geforderter Winterdienst). Straßen innerhalb von Wohngebieten oder reine Anliegerstraßen sind in den untergeordneten Stufen 3 und 4 festgelegt und werden erst nach Bearbeitung des gesetzlich geforderten Winterdienstes der Stufen 1 und 2, entsprechend bearbeitet. Bei anhaltenden winterlichen Witterungsbedingungen ist es oft erforderlich, dass die Straßen in den Stufen 1 und 2 mehrfach hintereinander betreut werden müssen.

Die Nebenstraßen in Marienborn, die nicht den gesetzlich geforderten Winterdienst erfordern, sind in Priorität 3 oder 4 gelistet.

Die Schneeräumung im angegebenen Zeitraum, musste weiterhin in Stufe 1 und 2 erfolgen und parallel konnte nur vereinzelt Stufe 3 bedient werden.

Die Straße "Zum Knechelsberg" wird im Abschnitt zwischen Im Borner Grund und in den Neun Morgen in der Priorität 1 im Fahrbahnwinterdienst betreut.

Frage 2:

Warum erfolgt eine zu späte oder gar keine Schneeräumung bzw. ein entsprechendes Streuen der Zuwegungen zu den Straßenbahnhaltestellen in Marienborn, z.B. „Im Borner Grund"? Wer ist für die Räumung zuständig?

Antwort:

Die Zuständigkeit liegt bei der Mainzer Verkehrsgesellschaft.

Frage 3:

Warum gab es keine Schneeräumung des Fuß- und Radweges auf der Brücke zwischen Marienborn und Bretzenheim? Wer ist für die Räumung zuständig?

Antwort:

Hierzu ist die Verwaltung in Klärung bezüglich der Zuständigkeit.

Frage 4:

Es ereignete sich mindestens zweimal ein Busunfall der Linie 70 im Bereich der Bushaltestelle „Marienborn - Bahnhof" in der Achardstraße. Was waren jeweils die Gründe dafür und welche Maßnahmen wurden ergriffen, um dies in Zukunft zu verhindern?

Antwort:

Die Achardstraße befindet sich bereits in Priorität 1 und der Bereich, in dem der Bus fährt, wird wintertdienstlich betreut.

Hintergrund war eine temporäre Änderung der Verkehrsführung bzw. eine Sperrung im Haltestellenbereich. Diese Information konnte in den betroffenen Fällen nicht rechtzeitig und vollständig in allen operativen Abläufen berücksichtigt werden, insbesondere bei kurzfristigen Personal- bzw. Fahrzeugeinsätzen im Linienwechsel. Als Reaktion darauf wurden die internen Kommunikationsprozesse sowie die Informationsweitergabe an das Fahrpersonal überprüft und optimiert.

Mainz, 16.06.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

**ÖDP-Ortsbeiratsfraktion
in Marienborn**

Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin
Am Alten Weg 21
55127 Mainz-Marienborn

Mainz 28.02.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 11.03.2026

Verkehrssituation nach den Schneefällen im Winter

Während der Schneefälle in diesem Winter haben wir für unseren Stadtteil mehrere unbefriedigende Situationen erlebt. Zum einen wurden die Straßen der Klasse 3 und 4 gar nicht geräumt. Gleiches gilt für Fuß- und Radwege im öffentlichen Bereich, die teilweise vereist waren. Dies ist vor allem für Fußgängerinnen und Fußgänger besonders gefährlich. Hinzu kamen mindestens zwei Busunfälle im Bereich der Bushaltestelle „Marienborn – Bahnhof“ in der Achardstraße.

Wir fragen daher an:

1. Warum erfolgte in Marienborn keine Schneeräumung vor allem der Straßen der Kategorien 3 und 4, zumal der Schnee sehr lange liegengeblieben ist? Insbesondere die sehr steil ansteigende Straße Zum Knechelsberg wurde tagelang nicht geräumt, so dass es dort zu Verkehrsproblemen gekommen ist. Wie bitten um Mitteilung der Gründe.
2. Warum erfolgte eine zu späte oder gar keine Schneeräumung bzw. ein entsprechendes Streuen der Zuwegungen zu den Straßenbahnhaltestellen in Marienborn, z.B. „Im Borner Grund“? Wer ist für die Räumung zuständig?
3. Warum gab es keine Schneeräumung des Fuß- und Radweges auf der Brücke zwischen Marienborn und Bretzenheim? Wer ist für die Räumung zuständig?
4. Es ereignete sich mindestens zweimal ein Busunfall der Linie 70 im Bereich der Bushaltestelle „Marienborn – Bahnhof“ in der Achardstraße. Was waren jeweils die Gründe dafür und welche Maßnahmen wurden ergriffen, um dies in Zukunft zu verhindern?

gez. Andrea Steffen-Boxhorn
Fraktionssprecherin

Antwort zur Anfrage Nr. 0939/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Marienborn betreffend
Glasfasernetz in Marienborn (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Aktivitäten hat die Stadt Mainz bislang angestoßen und durchgeführt, um einen alternativen Anbieter für die Glasfaser-Versorgung von Marienborn zu finden?

Die Verwaltung führte, mit Bekanntgabe der Deutschen GigaNetz GmbH den Glasfaserausbau im Stadtgebiet Mainz zurückzustellen, Gespräche mit den bereits aktiven Telekommunikationsunternehmen zur Möglichkeit, die bestehenden Ausbauprojekte zu erweitern. Des Weiteren wurden Gespräche mit alternativen Unternehmen geführt, um die betreffenden Stadtteile für einen Glasfaserausbau vorzustellen.

2. Welche Internetgeschwindigkeiten bestehen zum heutigen Zeitpunkt im Marienborner Neubaugebiet, dem alten Ortskern und in dem - an Einwohner gemessen - größten Straßenzug (Am Sonnigen Hang) zur Verfügung?

Auf Basis der aktuellen Informationen des Breitbandatlas, abrufbar über die Homepage des Gigabit-Grundbuchs, stehen den Privathaushalten über die verbaute Internet-Technologie im Straßenzug Am Sonnigen Hang und dem Ortskern von Marienborn eine Bandbreite bis zu 1000 Mbit/s und im Neubaugebiet an der Ferdinand-Secker-Straße bis zu 100 Mbit/s zur Verfügung.

3. Für wann plant die Stadt Mainz eine Weiterführung des Glasfaser-Ausbaus in Marienborn?

Der Glasfaser-Ausbau in der Stadt Mainz erfolgt eigenwirtschaftlich, d.h. für die Planung, Durchführung und Finanzierung sind die Telekommunikationsunternehmen verantwortlich. Vorgaben zur Planung und Umsetzung des Glasfaserausbaus können durch die Stadt nicht gemacht werden. Die Verwaltung setzt sich jedoch weiterhin für den Ausbau ein.

4. Warum wird der Anbieter OXG für viele andere Ortsteile, aber nicht für Marienborn beauftragt, den Glasfaserausbau vorzunehmen?

Die Stadt ist nicht Auftraggeberin der Unternehmen im Glasfaserausbau, vgl. Punkt 3. Es wurden mit der OXG Glasfaser GmbH Gespräche über eine Ausbauperspektive für den Stadtteil Marienborn geführt. Aktuell besteht jedoch kein Interesse an einem Ausbau.

5. Wie plant die Stadt Mainz vorzugehen, wenn weiterhin viele Bürger:innen von Marienborn vorerst kein Interesse an dem Glasfaser-Ausbau zeigen?

Die Vermarktung von Glasfaseranschlüssen liegt beim eigenwirtschaftlichen Ausbau in der Verantwortung der ausbauenden Unternehmen. Die Stadt Mainz steht im regelmäßigen Kontakt mit den Unternehmen zum Status im Glasfaserausbau und unterstützt bei Bedarf mit gemeinsamen Presseerklärungen oder Informationsveranstaltungen, um die Akzeptanz von Glasfaseranschlüssen bei den Bürger:innen zu stärken. Auch bietet die Verwaltung auf der Internetseite [mainz.de/breitband](https://www.mainz.de/breitband) zahlreiche Informationen, um über den Glasfaserausbau aufzuklären.

Mainz, 17. August 2026

gez.

Manuela Matz
Beigeordnete

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS

SPD Ortsverein Mainz-Marienborn

Herrn
Dr. Claudius Moseler
Ortsvorsteher Mainz-Marienborn

Marienborn, den 25. Mai 2026

**Anfrage der SPD Fraktion zur Aufnahme auf die Tagesordnung
der Ortsbeiratssitzung am 03.06.2026**

Sehr geehrter Herr Dr. Moseler,

für die kommende Ortsbeiratssitzung stellt die SPD-Fraktion folgenden Anfrage:

Anfrage zum Glasfasernetz in Marienborn

Die Versorgung mit Glasfaser-Leitungen für eine schnelle und zeitgemäße Internet-Anbindung ist für viele Menschen ein wichtiges Grundbedürfnis. Auch in Mainz sollen die Bürger:innen mit einem Glasfaser-Netz an das Internet angebunden werden. In Marienborn wurde das Ausbauprojekte für ein Glasfasernetz durch die Firma Deutsche GigaNetz GmbH allerdings wegen zu geringer Nachfrage gestoppt. Angeblich sucht die Verwaltung der Stadt Mainz derzeit nach Alternativen (Information des Internetauftritts der Stadt Mainz). Den Bürger:innen in Marienborn liegen hierzu jedoch keine Informationen zu. Man wartet weiterhin auf schnelles Internet.

Wir fragen daher an:

1. Welche Aktivitäten hat die Stadt Mainz bislang angestoßen und durchgeführt, um einen alternativen Anbieter für die Glasfaser-Versorgung von Marienborn zu finden?
2. Welche Internetgeschwindigkeiten bestehen zum heutigen Zeitpunkt im Marienborner Neubaugebiet, dem alten Ortskern und in dem - an Einwohner gemessen - größten Straßenzug (Am Sonnigen Hang) zur Verfügung?
3. Für wann plant die Stadt Mainz eine Weiterführung des Glasfaser-Ausbaus in Marienborn?
4. Warum wird der Anbieter OXG für viele andere Ortsteile, aber nicht für Marienborn beauftragt, den Glasfaserausbau vorzunehmen?
5. Wie plant die Stadt Mainz vorzugehen, wenn weiterhin viele Bürger:innen von Marienborn vorerst kein Interesse an dem Glasfaser-Ausbau zeigen?

Für die SPD-Fraktion
gez. Prof. Dr. Lennart Brumby

Prof. Dr. Lennart Brumby, Im Borner Grund 80, 55127 Mainz

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1180/2026
Amt/Aktenzeichen 61/61 20 02 Ä 52 + 61 26 Ma 33	Datum 31.07.2026	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
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Anhörung	26.08.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	27.08.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff: Bauleitplanverfahren "Ma 33" (Planstufe II) a) Änderung Nr. 52 des Flächennutzungsplanes der Stadt Mainz im Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Am Kirchenpfad (Ma 33)" hier: - Vorlage in Planstufe II - Veröffentlichung des Planentwurfes im Internet sowie Durchführung einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB b) Bebauungsplanentwurf "Am Kirchenpfad (Ma 33)" hier: - erneuter Aufstellungsbeschluss gemäß §2 Abs. 1 BauGB - Vorlage in Planstufe II - Veröffentlichung des Planentwurfes im Internet sowie Durchführung einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 06.08.2026 gez. Ludwig Holle Beigeordneter
Mainz, 11.08.2026 gez. Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand**, der **Ortsbeirat Mainz-Marienborn**, der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt zu den o.g. Bauleitplanverfahren:

zu b)

1. den erneuten Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB,

zu a) + b)

2. die Vorlage in Planstufe II,
3. die Veröffentlichung im Internet, sowie die Durchführung einer öffentlichen Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB.

Sachverhalt

1. Sachverhalt/ Planungserfordernis

Mit dem Bebauungsplan "Am Kirchenpfad (Ma 33)" soll im Stadtteil Marienborn eine seit vielen Jahren bestehende Versorgungslücke im Bereich der wohnortnahen Nahversorgung geschlossen und die fußläufig erreichbare Versorgung der Bevölkerung nachhaltig verbessert werden.

Der Stadtteil Marienborn mit 4.532 Einwohner:innen (Haupt- und Nebenwohnsitz; Stand: 31.12.2025) verfügt seit mehreren Jahren über keine bedarfsgerechte Nahversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs. Die Ansiedlung eines leistungsfähigen Lebensmitteleinzelhandels innerhalb des Ortskerns konnte bislang trotz des vorhandenen Bedarfs nicht realisiert werden.

Die Versorgung der Bevölkerung mit Gütern des täglichen Bedarfs erfolgt daher überwiegend über die Einzelhandelsstandorte im benachbarten Stadtteil Mainz-Bretzenheim, insbesondere durch das "Gutenberg Center" sowie die Einzelhandelsansiedlungen im Bereich des Ergänzungsstandortes "Schleifweg". Für einen überwiegenden Teil der Marienborner Bevölkerung erfolgt die Erreichbarkeit dieser Einzelhandelsstandorte mit dem motorisierten Individualverkehr.

Mit der Entwicklung des Plangebiets eröffnet sich erstmals die Möglichkeit, einen modernen Lebensmittelmarkt innerhalb des Stadtteils zu etablieren und damit die wohnortnahe Versorgung der Bevölkerung nachhaltig zu verbessern. Der geplante Nahversorgungsstandort ermöglicht für den überwiegenden Teil der Einwohner:innen eine fußläufige Erreichbarkeit und trägt dazu bei, die bislang bestehende Versorgungslücke zu schließen sowie die Abhängigkeit von den o. g. Einzelhandelsstandorten im Stadtteil Bretzenheim zu verringern. Zugleich stärkt die geplante Einzelhandelsansiedlung die Versorgungsfunktion des Stadtteils und entspricht den Zielen einer nachhaltigen Siedlungsentwicklung sowie der Sicherung einer verbraucher-nahen Versorgung.

Zu diesem Zweck soll auf der bislang unbebauten Fläche am Ortsrand des Stadtteils Mainz-Marienborn Planungsrecht für die Errichtung eines Lebensmittelmarktes in Form eines Vollsortimenters mit einer Verkaufsfläche von maximal bis zu 1.250 m² plus integrierter Bäckerei mit einer Verkaufsfläche von maximal bis zu 60 m² geschaffen werden.

Darüber hinaus soll auf den unmittelbar an den Lebensmittelmarkt angrenzenden Flächen in Richtung Ortszentrum Planungsrecht für die Errichtung einer Kindertagesstätte geschaffen werden. Vorgesehen ist eine Einrichtung mit einer Kapazität von vier bis sechs Gruppen. Die räumliche Bündelung von Nahversorgung und sozialer Infrastruktur stärkt die Versorgungsfunktion des Standortes und leistet einen wichtigen Beitrag zur bedarfsgerechten Weiterentwicklung des Stadtteils Marienborn.

2. Ziele der Planung

Mit der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes und dem Bebauungsplan "Am Kirchenpfad (Ma 33)" sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Nahversorgungsstandortes mit Lebensmitteleinzelhandel zur Deckung des täglichen Bedarfs der Marienborner Bevölkerung sowie für eine Kita am südlichen Siedlungsrand von Mainz-Marienborn geschaffen werden. Dies soll durch die Ausweisung eines Sondergebietes "Einzelhandel", sowie ergänzend einer Fläche für den Gemeinbedarf erfolgen.

3. Flächennutzungsplan

Im wirksamen Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Mainz ist das Plangebiet unmittelbar angrenzend an die Sportanlage als Gemeinbedarfsfläche (Schule/Kita) dargestellt. Im Osten grenzt die Grünfläche mit der Zweckbestimmung "Friedhof" unmittelbar an.

Die nunmehr vorgesehene Nutzung aus Kita und Einzelhandel entspricht damit nicht mehr vollumfänglich den Darstellungen des Flächennutzungsplanes. Daher muss der Flächennutzungsplan für den Bereich des Plangebiets im Parallelverfahren gem. § 8 (3) BauGB geändert werden.

4. Bisheriges Verfahren

4.1 Aufstellungsbeschluss

Der Stadtrat der Stadt Mainz hat am 17.04.2019 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Am Kirchenpfad (Ma 33)" gefasst, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Entwicklung eines Nahversorgungsstandortes mit Lebensmitteleinzelhandel sowie für eine Kita zu schaffen.

4.2 Frühzeitige Behördenbeteiligung

Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB erfolgte in der Zeit vom 04.02.2019 bis einschließlich 15.02.2019 und in Form eines "Scopingtermins" am 13.02.2019.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden insbesondere folgende Themenbereiche erörtert:

- Erreichbarkeit /Anbindung des Einzelhandels
- Anpassung des Zentrenkonzeptes
- Rettungswege
- Partnerschaftliche Baulandbereitstellung (PBb)
- Immissionsschutz

- Gehölzstrukturen

- Boden und Baugrund
- Artenschutz
- Umgang mit Niederschlagswasser
- Klimaschutz
- Bauverbotszone / Baubeschränkungszone
- Ausgleichsflächen

Der Vermerk zur frühzeitigen Behördenbeteiligung ist der Vorlage als Anlage beigelegt.

4.3 Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit

Die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte innerhalb eines Präsenztermines am 27.08.2019. Im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit wurden insbesondere folgende Themenbereiche erörtert:

- Lärmschutz
- Grundstücksentwässerung
- Anbindung
- Ruhender Verkehr
- Standortwahl Kindertagesstätte
- Art der Nutzung

Der Vermerk zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit ist der Beschlussvorlage als Anlage beigelegt.

4.4 Anhörverfahren

Die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB (Anhörverfahren) erfolgte in der Zeit vom 21.06.2022 bis einschließlich 22.07.2022. Die Beteiligung des Ortsbeirates gemäß § 75 GemO ist damit erfolgt.

Im Rahmen der Behördenbeteiligung wurden insbesondere folgende Themenbereiche erörtert:

- Verkaufsfläche
- Kitabedarf
- Denkmalschutz
- Immissionsschutz
- Natur- und Artenschutz, Landschaftsbild, Ortsrandeingrünung
- Altlasten, Bodenschutz und Baugrund
- Wasserwirtschaft
- Klimaschutz und Energie
- Erschließung
- Wirtschaftsweg

Der Vermerk zum Anhörverfahren ist der Beschlussvorlage als Anlage beigelegt.

5. Erneuter Aufstellungsbeschluss

Zur Erschließung der Kindertagesstätte im Norden des Plangebietes sowie der Einzelhandelsfläche im Süden muss der Geltungsbereich angepasst werden. Außerdem ist es zum Ausgleich der Eingriffe des Bebauungsplanes erforderlich, Ausgleichflächen in den Geltungsbereich aufzunehmen. Hierzu werden Flächen in den Gemarkungen Laubenheim und Weisenau herangezogen. Daher ist ein erneuter Aufstellungsbeschluss zur Anpassung des Geltungsbereiches erforderlich.

6. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der 52. Änderung des Flächennutzungsplanes "FNP-Ä 52" befindet sich in der Gemarkung Mainz-Marienborn, unmittelbar südlich des bestehenden Siedlungskörpers und wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch eine gedachte Linie ca. 40 m südlich des vorhandenen Wirtschaftswegs "Am Kirchenpfad", im rechten Winkel zum westlich angrenzenden Wirtschaftsweg (Flur 3, Teile der Flst. 155/4),
- im Osten durch die bislang in landwirtschaftlicher Nutzung befindlichen Flurstücke (Flur 3, Flst. 25/2, 25/3 und 29/13),
- im Süden durch die Altkönigstraße "K 12" und durch den Wirtschaftsweg auf der Parzelle Flur 3, Flst. 152/18,
- im Westen durch den Wirtschaftsweg entlang der Sportanlagen auf der Parzelle Flur 3, Flst. 155/4.

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Am Kirchenpfad (Ma 33)" befindet sich in der Gemarkung Mainz-Marienborn, unmittelbar südlich des bestehenden Siedlungskörpers und wird wie folgt begrenzt:

- Im Norden durch den Wirtschaftsweg "Am Kirchenpfad" (Flur 1, Flst. 268/87),
- im Osten durch die bislang in landwirtschaftlicher Nutzung befindlichen Flurstücke (Flur 3, Flst. 25/2, 25/3 und 29/13),
- im Süden durch die Altkönigstraße "K 12" und durch den Wirtschaftsweg auf der Parzelle Flur 3, Flst. 152/18,
- im Westen durch den Wirtschaftsweg entlang der Sportanlagen auf der Parzelle Flur 3, Flst. 155/4.

Den Eingriffen des Bebauungsplanes werden zudem folgende Flächen zugeordnet, die ebenfalls in den Geltungsbereich des "Ma 33" aufgenommen werden:

- Flurstücke Nr. 461 und 463, Flur 8 Gemarkung Laubenheim
- Flurstücke 19/10 (Teilfläche), 19/9, 19/11 (Teilfläche), 19/6 (Teilfläche), 19/14 (Teilfläche), Flur 7, Gemarkung Weisenau

7. Weiteres Verfahren

Als nächster Verfahrensschritt soll die Veröffentlichung im Internet, sowie die öffentliche Auslegung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB durchgeführt werden.

8. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Im Zuge des Anhörverfahrens sind diesbezüglich keine Anregungen seitens der städtischen Fachämter vorgebracht worden. Es sind keine geschlechtsspezifischen Folgen erkennbar.

9. Partnerschaftliche Baulandbereitstellung

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 03.12.2014 den Grundsatzbeschluss gefasst, künftig bei der Neuerschließung von Bauland oder der werterhöhenden Umnutzung bestehender baulicher Bereiche nur noch Planungsrecht zu schaffen, wenn sich alle begünstigten Grundstückseigentümer:innen an den mit dem Gebiet zusammenhängenden Kosten mit einem Infrastrukturbeitrag beteiligen und geförderten Mietwohnungsbau entsprechend des Beschlusses realisieren ("Partnerschaftliche Baulandbereitstellung").

Da innerhalb des Plangebietes kein Wohnungsbau vorgesehen ist, kommen auch keine Regelungen bezüglich geförderten Mietwohnungsbaus zum Tragen.

10. Kosten

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens sind für die Stadt Mainz für die Erstellung des Umwelt- und geotechnischen Untersuchungsberichts, das Schallgutachten sowie für den Umweltbericht mit Artenschutzgutachten folgende Kosten angefallen:

Umwelt- und geotechnischer Untersuchungsbericht:	4.890,90 €
Schallgutachten:	4.920,65 €
Umweltgutachten mit Artenschutzgutachten:	11.058,08 €

Für die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen "M1" sowie "A1" bis "A5" werden Kosten in Höhe von voraussichtlich rund 378.200 € entstehen. Die Kosten für die Maßnahme M2 werden noch ermittelt.

Anlagen:

- *Flächennutzungsplan-Änderung Nr. 52 (Planstufe II)*
- *Bebauungsplanentwurf "Ma 33" (Planstufe II)*
- *Begründung zum Bebauungsplanentwurf "Ma 33", Planstufe II inkl. Umweltbericht*
- *Vermerk über die frühzeitige Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB*
- *Vermerk über die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB*
- *Vermerk über das Anhörverfahren gemäß § 4 Abs. 2 BauGB*
- *Umweltbezogene Informationen*
- *Schallgutachten (KREBS+KIEFER FRITZ AG, 28.08.2019)*
- *Umwelt- und geotechnischer Untersuchungsbericht (Bodenmechanisches Labor Gumm, 12.02.2021)*
- *Artenschutzrechtliches Gutachten (Beratungsgesellschaft NATUR dbR, Juli 2026)*

Finanzierung



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Marienborn

Herrn Dr. Claudius Moseler

Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt, Grün, Energie
und Verkehr

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

Ansprechperson
Norbert Fahrendorf
Tel. 06131 12-3131
Fax 06131 12-3357
norbert.fahrendorf@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 05.08.2026

Vermüllung im Gewerbegebiet Marienborn, Achardstraße
Aktenzeichen:

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher Dr. Moseler,

vielen Dank für Ihre Eingabe bezüglich der ehemaligen Rübenrampe in der Achardstraße, 55127 Mainz-Marienborn.

Die Situation auf dem betroffenen Grundstück ist dem Grün- und Umweltamt bekannt. Das Grundstück Gemarkung Bretzenheim, Flur 5, Flurstück 176/32 ist Privatgrundstück und steht im Eigentum der Deutschen Bahn AG. Genutzt wird es durch eine der Stadt Mainz bekannte Person zum Abstellen von Fahrzeugen und Anhängern.

Inwiefern Nutzungsvereinbarungen zwischen der Eigentümerin und der nutzenden Person bestehen, entzieht sich aktuell unserer Kenntnis. Der Kontakt zwischen beiden Akteuren wurde hergestellt.

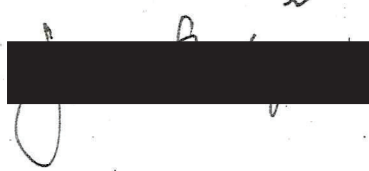
Das Grün- und Umweltamt steht mit der nutzenden Person und dem Eigentümer im Austausch über die Entfernung der Fahrzeuge und Anhänger sowie auch des mittlerweile illegal abgelegten Abfalls. Es wurde zugesagt, die Fahrzeuge und Anhänger bis zum Spätsommer 2026 zu entfernen. Der Abfall, der durch Unbekannte hinzustellen wurde, wird ebenfalls entsorgt. Die KAW hat ihre Unterstützung bei der Entsorgung haushaltsähnlicher Abfälle zugesichert.

Hinsichtlich der Fahrzeuge und Anhänger sieht das Grün- und Umweltamt keine großen Erfolgsaussichten für ein verwaltungsrechtliches Eingreifen. Sie fallen nicht in den Regelungsbereich der Altfahrzeugverordnung. Somit sind sie nach den Kriterien des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) und dem Abfallbegriff nach § 3 Abs. 1 KrWG zu bewerten.

Die Rechtsauffassung, inwieweit es sich bei den in Rede stehenden Fahrzeugen und Anhängern um Abfall im Sinne des § 3 Abs. 1 KrWG handelt, ist unklar und eine Prüfung dazu dauert derzeit noch an. Wichtig ist, dass keine wassergefährdenden Stoffe austreten und eine Umweltgefahr diesbezüglich ausgeschlossen ist.

In Bezug auf den für Verwaltungshandeln zugrunde liegenden Verhältnismäßigkeitsgrundsatz sehen wir aktuell keinen dringenden Handlungsbedarf. Dennoch werden wir die uns zur Verfügung stehenden Möglichkeiten weiterhin nutzen, um eine Verbesserung (Räumung der Fläche) herbeizuführen.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, which appears to be "Janina Steinkrüger", is written over a solid black rectangular redaction box.

Janina Steinkrüger

Von: Sozialdezernat/Mainz
An: alle Ortsverwaltungen und Ortsvorsteher u.a.
Kopie
Datum: 13.07.2026 21:07
Betreff: Hitzeaktionsplan der Stadt Mainz - Kühle Orte in den Stadtteilen
Gesendet von: Julia Voss

Liebe Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher,

der Stadtrat der Stadt Mainz hat Anfang 2026 den städtischen Hitzeaktionsplan beschlossen:
<https://www.mainz.de/microsite/klimaneutral/anpassungen-an-den-klimawandel/hitze-mainz>

Dieser sieht eine Vielzahl an Maßnahmen vor, die ab gewissen Warnstufen greifen. Zunächst beginnt als milde Maßnahme die kommunikative Warnung der Bevölkerung vor Hitze und ihren Folgen, verbunden mit Hinweisen zu ausreichender Flüssigkeitszufuhr, etc. und geht dann über in weitergehende Maßnahmen analog den Warnstufen des DWD.

Auch findet sich auf der Homepage der Stadt eine Übersicht kühler Orte. Aktuell sind wir unter anderem dabei die Liste der kühlen Orte auch für die einzelnen Stadtteile zu ergänzen bzw. zu erweitern. Hier würden wir Sie gerne als Expert:innen vor Ort mit einbeziehen und um Rückmeldung bitten, welche Örtlichkeiten aus Ihrer Sicht in Ihren Stadtteilen aktuell dafür in Frage kommen würden. Das können zum Beispiel schattige Plätze, Brunnen/Wasserspiele oder auch klimatisierte Räumlichkeiten sein. Über eine Rückmeldung würden wir uns freuen.

Vielen Dank für Ihre Mithilfe und liebe Grüße

Julia Voß

Wir möchten Sie respektvoll ansprechen. Gerne können Sie uns mitteilen, wenn Sie eine andere Ansprache wünschen.

Logo der Landeshauptstadt Mainz
Landeshauptstadt Mainz
Dezernat für Soziales, Kinder, Jugend und Gesundheit

Stadthaus, Kreyßig-Flügel, 5. OG
Kaiserstraße 3-5, 55116 Mainz
Postfach 38 20, 55028 Mainz
Tel. 0 61 31 - 12 20 20
<http://www.mainz.de>

Information zur Verwendung Ihrer Daten: www.mainz.de/dsgvo



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



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 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

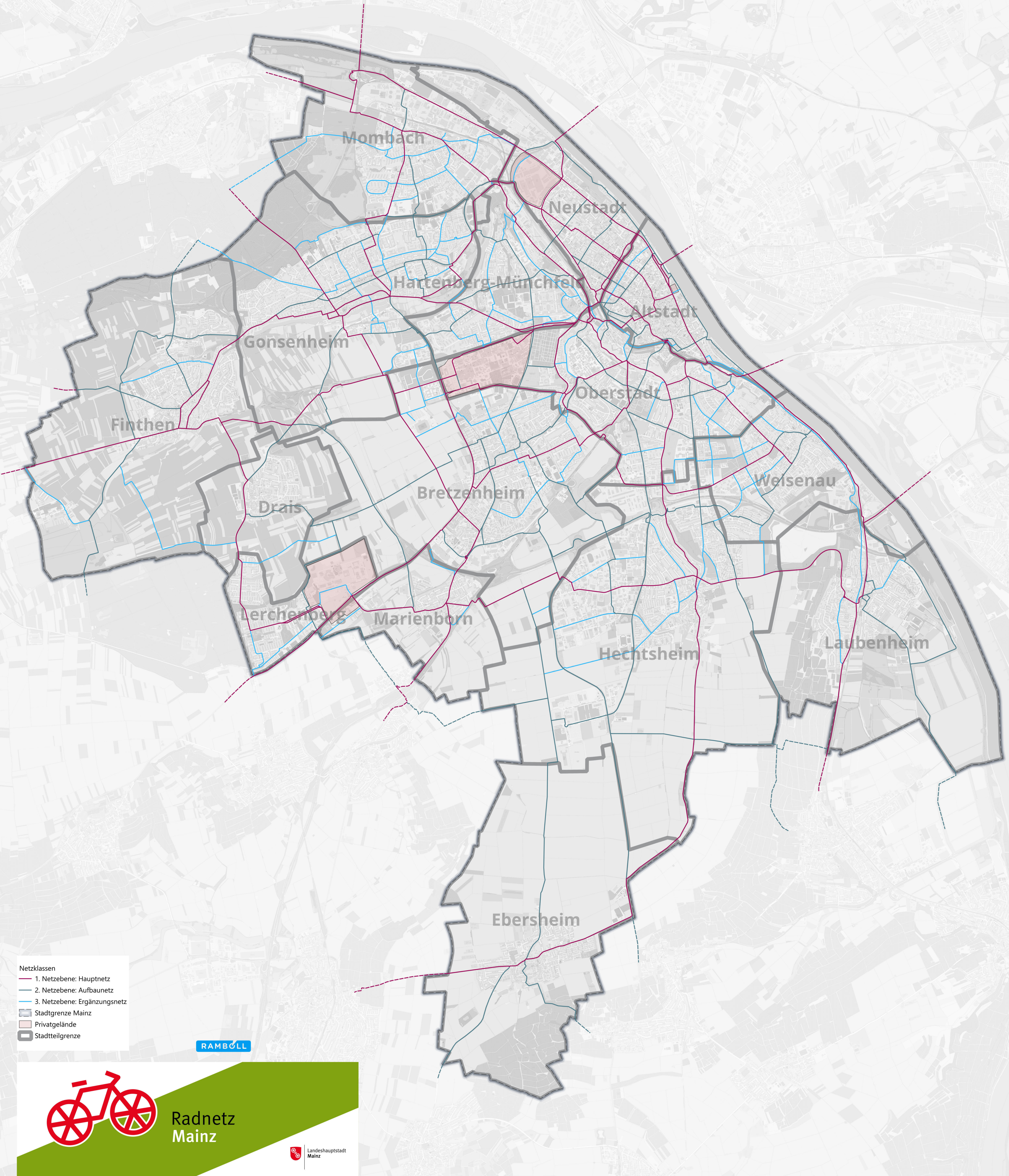
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung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



Netzklassen

- 1. Netzebene: Hauptnetz
- 2. Netzebene: AufbauNetz
- 3. Netzebene: Ergänzungnetz

Stadtgrenze Mainz

Privatgelände

Stadtteilgrenze

RAMBOLL



Radnetz
Mainz

Landeshauptstadt
Mainz