



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim am
Mittwoch, 26.8.2026, 18 Uhr,
Katholisches Pfarrzentrum Mariae Heimsuchung, Möhnstraße 18, 55130 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Barrierefreier Zugang AWO Laubenheim (SPD,CDU,GRÜNE,FDP,ÖDP)
 Vorlage: 1247/2026
2. Aufstellen eines vogelsicheren Abfallbehälters am Marktplatz
 (SPD,CDU,GRÜNE,FDP,ÖDP)
 Vorlage: 1250/2026
3. Beseitigung von Nässeschäden in der Laubenheimer Trauerhalle (SPD)
 Vorlage: 1251/2026
4. Ertüchtigung des Fahrbahnrandes in der Tuchbleiche (CDU)
 Vorlage: 1274/2026
5. Errichtung einer öffentlichen Fahrrad-Reparaturstation (GRÜNE)
 Vorlage: 1275/2026
6. Verbesserung der Radverkehrssicherheit und Sanierung des Bordsteins
 Rheintalstraße nach der Bahnhof-Unterführung Ostseite (GRÜNE)
 Vorlage: 1276/2026

Anfragen

7. Ungenutztes Haus in der Hans-Zöller-Straße 4 (FDP)
 Vorlage: 1269/2026

8. Sachstand Bauvorhaben Kita Im Stoßacker (FDP)
Vorlage: 1273/2026
9. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 9.1. Unfallhäufigkeit der Gelenkbusse und Verkehrssicherheit in der Rüsselsheimer Allee (GRÜNE)
Vorlage: 0883/2026
10. Sachstandsberichte
 - 10.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0070/2026 der SPD, CDU, Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim
Vorlage: 0950/2026
11. Beschlussvorlagen
12. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 12.1. Sitzungstermine 2027
 - 12.2. Beschlussvorlage Radnetz Mainz
13. Stadtteilmittel
14. Einwohnerfragestunde

b) nicht öffentlich

15. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
16. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 20.08.2026

gez. Norbert Riffel
Ortsvorsteher

SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08. 2026

„ Barrierefreier Zugang AWO Laubenheim“

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, einen barrierefreien Zugang zur Begegnungsstätte der AWO Laubenheim zu installieren.

Begründung:

Mit Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 05.05. 2023 wurde die Verwaltung gebeten, im Treppenbereich der Begegnungsstätte der AWO eine Hebeliftbühne für Rollstühle zu realisieren.

In Anlehnung an Abschnitt C. Ziffern 1.2 der RBBau wurde zur Beschleunigung angeregt, dass die Hebebühne im Wege der Bauunterhaltung als investive Maßnahme mit Kosten von weniger als 50.000 € ausgeführt wird.

Die Gebäudewirtschaft Mainz (GWM) hat die bauliche Umsetzbarkeit der vorgeschlagenen Hebebühne geprüft und war sich der Eilbedürftigkeit der Maßnahme bewusst (Beschlussvorlage für Ausschüsse, Drucksache 1021/2023).

Dem Vernehmen nach wurde bereits eine detaillierte Kostenschätzung erstellt, die mit Kosten über 100.000,-- € abschloss. Unmittelbar danach wurde die Haushaltssperre verhängt und die Tätigkeiten ruhen bis auf weiteres. Dabei soll der Zugang auf dem rückwärtigen Parkplatz installiert werden.

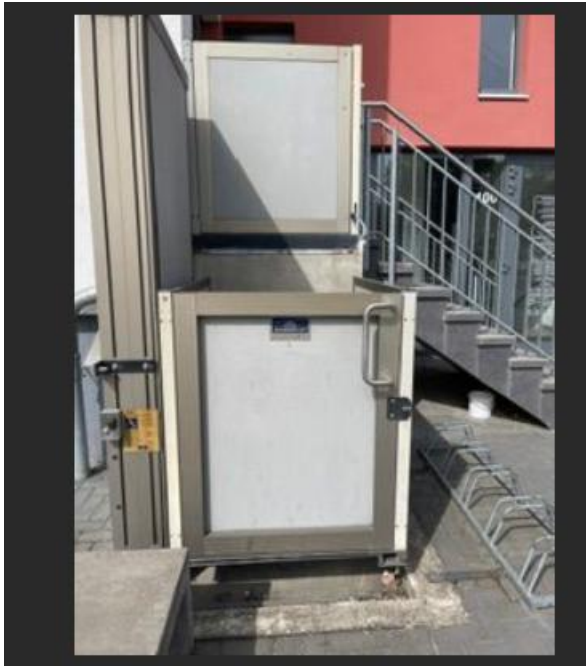
Der Bedarf nach einem barrierefreien Zugang zur Begegnungsstätte besteht nach wie vor, da die AWO sich mehr und mehr in der Laubenheimer Seniorenarbeit engagiert. Da Laubenheim über kein Bürgerhaus verfügt, ist sie auch zentrale Ansprechstelle für die örtliche Vereinsarbeit. Auch die Stadt Mainz nutzt die AWO für ihre Sozialarbeit.

Wir bitten dabei um Prüfung, ob zur Kostenreduzierung der Hebelift auf der vorderen Seite des Gebäudes installiert werden kann, sodass der Treppenaufgang möglichst nicht umgestaltet werden muss und der Lift nicht von der Straßenseite zugänglich ist.

Damit die Laubenheimer Bevölkerung uneingeschränkt die Begegnungsstätte nutzen kann, ist die Installation des Hebelifts nach wie vor von hoher Bedeutung.

Damit der Lift möglichst preiswert und zeitnah installiert werden kann, schlagen wir die Nutzung einer kostengünstigen Möglichkeit vor, wie z.B.

Laubenheimer Geschäftshaus



Lift der Wohnbau



Für die SPD Für die CDU Für B90/Grüne Für die FDP Für die ÖDP

Ralf Geißner Sabrina Grimm Gabriele Müller Dr. Christian Hecht Ulrich Frings

SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08. 2026

„Aufstellen eines vogelsicheren Abfallbehälters am Marktplatz “

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, mit der Firma Mainzer Mobilität Kontakt auf zu nehmen, dass der zur Bushaltestelle „Marktplatz“ gehörende Abfallbehälter durch einen vogelsicheren Behälter ersetzt wird.

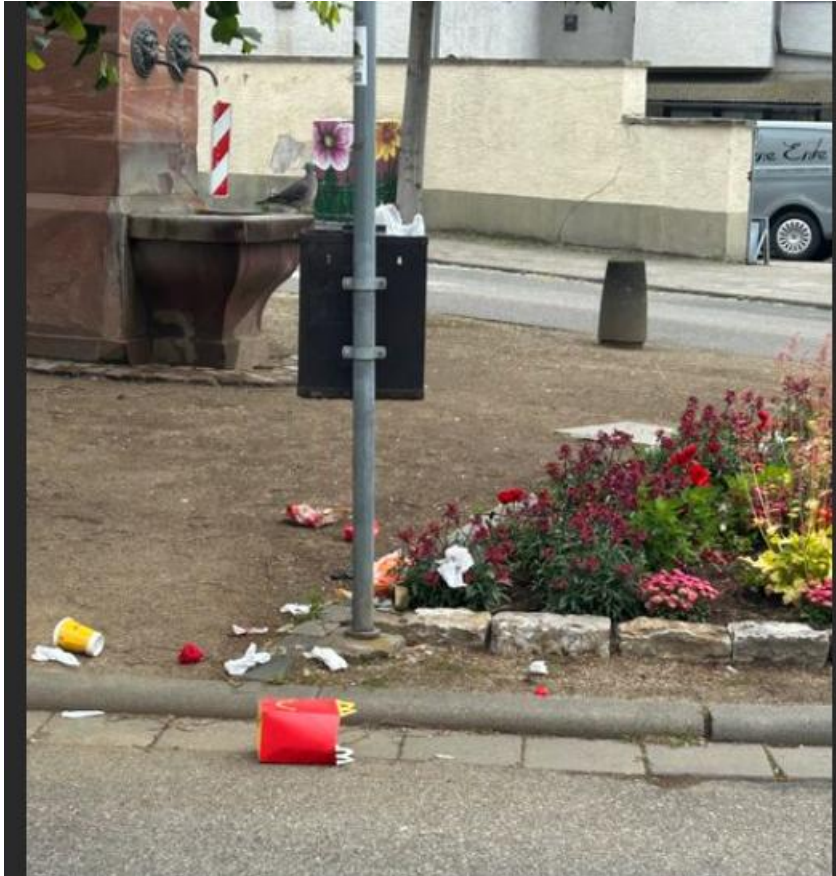
Begründung:

Die Umgebung des Marktplatzes ist oftmals mit Müll verschmutzt. Verursacher sind Raben, welche die Abfallbehälter auf der Suche nach Nahrung ausräumen und den Unrat rund um den Platz verteilen.

Der Laubenheimer Marktplatz ist von einzigartiger historischer Bedeutung, der „Laufbrunnen“ sowie das „Waagehaus“ sind in der Liste der Denkmäler Rheinland Pfalz aufgeführt, außerdem liegt der Platz in der Denkmalzone „Ortskern Laubenheim“.

Bei dieser herausragenden geschichtlichen Bedeutsamkeit sollte die wunderbar gestaltete Anlage rundherum sauber sein einschließlich eines vogelsicheren Müllbehälters an der Bushaltestelle.

Ein erläuterndes Bild ist dem Antrag beigefügt.



Für die SPD Für die CDU Für B90/Grüne Für die FDP Für die ÖDP

Ralf Geißner Sabrina Grimm Gabriele Müller Dr. Christian Hecht Ulrich Frings

SPD im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08. 2026

„ Beseitigung von Nässeschäden in der Laubenhheimer Trauerhalle“

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die Ursachen für die Nässeschäden im Deckenbereich der Trauerhalle zu ermitteln und die Schäden umgehend zu beseitigen. Zum Ausschluss etwaiger weiterer Mängel bitten wir um Begutachtung der Bausubstanz der Halle

Begründung:

Im Deckenbereich der Trauerhalle sind in allen Ecken deutliche Verfärbungen erkennbar. Vermutlich sind dies Wasserschäden mit Schimmelbildung. Schimmel hat negative Auswirkungen auf die Bausubstanz und kann bei den Besuchern der Halle zu gesundheitlichen Problemen führen. Zeitnahes Handeln ist angezeigt.

Erläuternde Bilder sind dem Antrag beigelegt.





Für die SPD

Ralf Geißner

CDU-Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Laubenheim am 26.08.2026

Ertüchtigung des Fahrbahnrandes in der Tuchbleiche

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung der Stadt Mainz wird gebeten, Ertüchtigungsmaßnahmen am Fahrbahnrand der Straße Tuchbleiche 1-8 vorzunehmen.

Begründung: Über die Jahre hat sich der Fahrbahnrand auf der Seite zur Bahnstrecke immer weiter abgesenkt. Der Untergrund in dem Bereich gibt immer weiter nach. Ohne ein Handeln besteht die Gefahr, dass die Mauer mit dem Zaun (Eigentum der Bahn-Landwirtschaft, Bezirk Karlsruhe e.V.) umstürzt und die Straße nicht mehr befahrbar sein wird. Durch dynamischen Druck auf den Fahrbahnrand (Autoverkehr und 2x die Entsorgungsbetriebe in der Woche) wird der Zustand verschlimmert. Die Angehängten Fotos zeigen den aktuellen Zustand des Seitenstreifens.

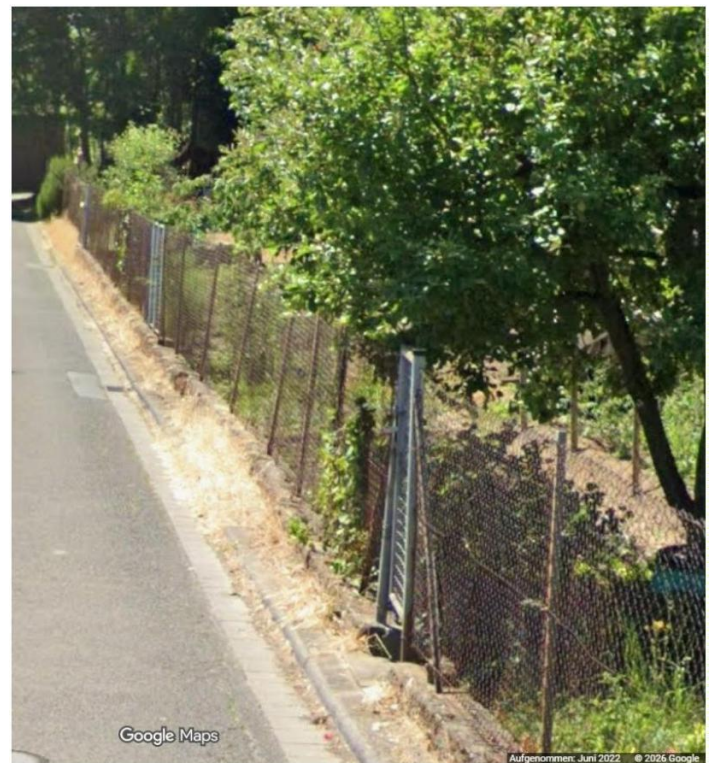
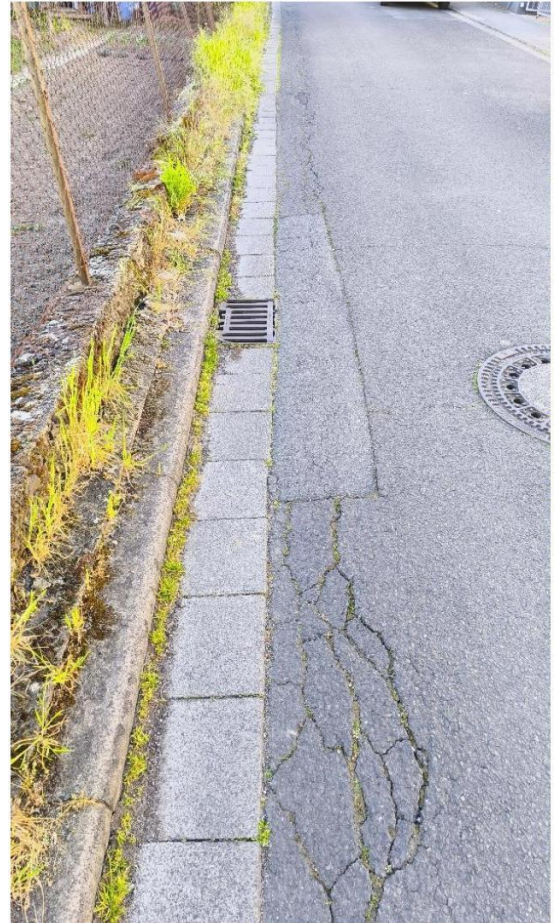
Dieser Straßenabschnitt wird zudem von Radfahrern in den Sommermonaten oft benutzt, da er die Mainzer Innenstadt mit dem Ort zu beiden Seiten verbindet. Die Stadt Mainz führt auch den Fernradweg mit ihrer Beschilderung durch den Straßenabschnitt. Der abfallende Seitenstreifen birgt ein vermeidbares Sturzrisiko für Zweiradfahrer.

Der Ortsbeirat bittet daher um eine zeitnahe Prüfung und Umsetzung geeigneter Sicherungsmaßnahmen, bevor Schäden an fremdem Eigentum oder Personenschäden entstehen.

Ergänzend sollte geprüft werden, ob durch eine Verlagerung des Parkens von der Hausseite auf die Bahnseite die dynamische Belastung des betroffenen Fahrbahnrandes reduziert werden kann. Dadurch könnte die Beanspruchung des geschädigten Bereichs verringert und einer weiteren Verschlechterung entgegengewirkt werden.

Für die CDU

Sabrina Grimm



Bündnis90/Die Grünen im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08. 2026

Errichtung einer öffentlichen Fahrrad-Reparaturstation

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten die Errichtung einer öffentlichen, wetterfesten Fahrrad-Reparaturstation in Laubenheim zu unterstützen und die rechtlichen Rahmenbedingungen (Sondernutzung, Sponsoring-Richtlinien) zu prüfen.

Begründung:

Die Station fördert den umweltfreundlichen Radverkehr und unterstreicht die Attraktivität Laubenheims als fahrradfreundlicher Stadtteil.

Eine öffentlich zugängliche Reparaturstation wertet den Standort touristisch auf und bietet sowohl Bürgerinnen und Bürgern Laubenheims und umliegender Orte als auch den Radtouristen vor Ort eine schnelle Hilfe bei kleineren Pannen.

Die Finanzierung soll vollständig über Fördermittel, lokale Unternehmen oder private Spender erfolgen; der Stadt Mainz entstehen damit keine Anschaffungskosten.

Weitere Begründung erfolgt in der Sitzung

Bündnis90/Die Grünen
Gabriele Müller

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Laubenheim am 26.08.2026

Verbesserung der Radverkehrssicherheit und Sanierung des Bordsteins Rheintalstr. nach der Bahnhof-Unterführung Ostseite

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird gebeten, die Verkehrssituation für Radfahrende im Anschluss an die Bahnhof-Unterführung in Mainz-Laubenheim zu entschärfen und baulich instand zu setzen.

Begründung:

Nach dem Passieren der Bahnhof-Unterführung müssen Radfahrende den Bürgersteig verlassen und auf die Straße wechseln. Der aktuelle Zustand des abgesenkten Bordsteins ist marode, weist tiefe Risse auf und stellt ein erhebliches Sturzrisiko dar.

Die aktuelle Beschilderung und Markierung auf der Straße ist völlig unzureichend: Das vorhandene, kleine Fahrrad-Piktogramm am rechten Fahrbahnrand wird von Autofahrern in der Kurve schlicht übersehen.

Wie die beigefügten Fotobelege (siehe Anlage) eindrücklich zeigen, verschärft sich die Situation durch den regelmäßigen Begegnungsverkehr mit Großfahrzeugen (z. B. Entsorgungsfahrzeuge, Busse, Lkw) massiv. Diese Fahrzeuge nehmen den Kurvenbereich stark ein und verdecken die ohnehin unzureichende Bodenmarkierung komplett. Radfahrende, die hier einfädeln oder die Straßenseite kreuzen müssen, um in den westlichen Teil Laubenheims zu gelangen, geraten dadurch unmittelbar in den Gefahrenbereich und den toten Winkel des Schwerlastverkehrs.

Weitere Begründung erfolgt mündlich in der Sitzung

Anlage:

- Bildbeleg 1: Maroder Zustand des Bordsteins und schlechte Sichtbarkeit des Piktogramms in der Kurve.
- Bildbeleg 2: Verdeckung der Radspur und akute Gefährdungssituation durch Großfahrzeuge (Müllabfuhr) im Kurvenbereich.

Gabriele Müller
Bündnis 90/Die Grünen





FDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Dr. Christian Hecht

Pfarrer-Goedecker-Str. 23A / 55130 Mainz

Mobil: 0177 4648046

christian.hecht@t-online.de

www.fdp-mainz-laubenheim.de



Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08.2026

Ungenutztes Haus in der Hans-Zöller-Straße Nr.4

Auf dem Grundstück Hans-Zöller-Straße Nr. 4 steht ein seit vielen Jahren offenbar ungenutztes Haus, das zunehmendem Verfall preisgegeben ist. Das besagte Haus liegt im historischen Kern Laubenheims, und es ist sehr bedauerlich, dem stetem Verfall des Gebäudes zusehen zu müssen.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Ist der Verwaltung der Leerstand dieses Haus bekannt? Falls ja, welche Informationen liegen der Verwaltung diesbezüglich vor?
2. Liegen der Verwaltung von Seiten der/des Eigentümer/s Anträge zu einer künftigen Verwendung des Grundstücks vor?
3. Sieht die Verwaltung angesichts des baulichen Zustandes des Hauses die Verkehrssicherheit für Nutzer des angrenzenden Bürgersteiges für gegeben? Falls nein, wie gedenkt die Verwaltung die Verkehrssicherheit zu gewährleisten?

Laubenheim, 17.08.2026

gez.: Dr. Christian Hecht (Sprecher der FDP)

FDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Dr. Christian Hecht

Pfarrer-Goedecker-Str. 23A / 55130 Mainz

Mobil: 0177 4648046

christian.hecht@t-online.de

www.fdp-mainz-laubenheim.de



Anfrage

zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim am 26.08.2026

Sachstand Bauvorhaben Kita Im Stoßacker

Im Oktober 2023 erfolgte der Satzungsbeschluß für den Bebauungsplan L 70 „Im Stoßacker / Koppornweg. Zweck des BPlanes war und ist es, die Voraussetzungen für den Bau einer Kita zu schaffen. Die Umsetzung dieses Projektes ist derzeit jedoch nicht absehbar.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie weit sind die Bauplanungen für die neue Kita?
2. Stehen die finanziellen Mittel für Planung bzw. Neubau im aktuellen städtischen Haushalt bereit? Falls nein, in welchem Jahr rechnet die Verwaltung mit der Bereitstellung?
3. Wann rechnet die Verwaltung mit einem Baubeginn bzw. dem Bezugstermin der Kita?
4. Gibt es weitere Hinderungsgründe für den Kita-Bau? Falls ja, welche sind dies?

Laubenheim, 17.08.2026

gez.: Dr. Christian Hecht (Sprecher der FDP)

Bündnis90/Die Grünen im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Laubenheim
am 27.05.2026

Unfallhäufigkeit der Gelenkbusse und Verkehrssicherheit in der Rüsselsheimer Allee

Im Bereich Rüsselsheimer Allee (ca.in Höhe des Eiscafés) kommt es leider immer wieder zu Engpässen und Kollisionen zwischen den Linienbussen der Mainzer Mobilität und am rechten Fahrbahnrand parkenden Kraftfahrzeugen.

Wir möchten hier besonders darauf aufmerksam machen, dass hier eine Parkbucht für den Bring- und Abholverkehr der dortigen Kindertagesstätte MinniMax vorhanden ist- mit entsprechender Kennzeichnung.

Bei der Suche nach Lösungen liegt unser besonderes Augenmerk auf der Nutzbarkeit der rechten Parkseite als auch der Minimierung von Risiken für Personen, die aus parkenden Fahrzeugen ein- oder aussteigen.

Wir streben eine Lösung an, die sowohl den Verkehrsfluss des Linienbusses sichert als auch das Kurzzeitparken besonders für Familien weiterhin ermöglicht.

Wir fragen an:

1.Wie viele Verkehrsunfälle unter Beteiligung von Stadtbussen wurden in den Jahren 2025 und 2026 im genannten Bereich der Rüsselsheimer Allee registriert?

2.Welche primären Ursachen oder Engpässe wurden von Ihren Fahrerinnen und Fahrern für diesen Streckenabschnitt rückgemeldet?

3.Welche baulichen, markierungstechnischen oder organisatorischen Möglichkeiten sieht die Mainzer Verkehrsgesellschaft, um die Situation vor Ort nachhaltig zu entspannen und Kollisionen zu verhindern?

Gabriele Müller

Bündnis90/Die Grünen

Offene Antwort zur Anfrage Nr. 0883/2026 der Grünen im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim betreffend **Unfallhäufigkeit der Gelenkbusse und Verkehrssicherheit in der Rüsselsheimer Allee (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die Verwaltung nimmt die Hinweise zu Engpässen und Kollisionssituationen zwischen Linienbussen und parkenden Fahrzeugen in der Rüsselsheimer Allee ernst. Der betroffene Streckenabschnitt wird in der nächsten Sitzung der Unfallhäufungskommission geprüft.

Nach Abschluss der Beratungen informiert die Verwaltung den Ortsbeirat über die Ergebnisse und mögliche weitere Schritte.

Mainz, 06. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0950/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 28.05.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	26.08.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0070/2026 der SPD, CDU, Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim
hier: Verkehrssicherheit Fußgängerquerung Neuweg/ Rheintalstraße

Mainz, 16. Juni 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat verschiedene Optionen zur Verbesserung der Situation am Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") Neuweg mit folgendem Ergebnis geprüft:

Um ausreichende Flächen für den Fußverkehr auf Seite des bisher markierten und abgepollerten Gehwegs zu schaffen, muss in jedem Fall mindestens ein Stellplatz, ggf. auch mehrere Stellplätze, entfallen. Zu bemerken ist jedoch, dass die bestehenden Stellplätze bzw. Ladezonen mit einer Breite von teilweise ca. 2,00 m nicht dem heutigen Stand der Technik entsprechen und untermaßig sind. Breitere Fahrzeuge können bereits heute nicht innerhalb der Markierungen stehen. Die tatsächliche Nutzbarkeit ist bereits eingeschränkt.

Eine Verlegung des Fußgängerüberwegs "links" der Alexander-Fleming-Straße und damit ein Erhalt der vorhandenen Stellplatzsituation ist aus Sicht der Verwaltung keine Option, u.a. auch deshalb, da die Sicht der abbiegenden Fahrzeuge auf querende Fußverkehre in den Neuweg sehr eingeschränkt wäre.

Die Fahrbahn in diesem Bereich zugunsten des Gehwegs einzuengen ist aufgrund der benötigten Flächenbedarfe abbiegender Busse nicht bzw. nur sehr eingeschränkt möglich. Dies kann in weiteren Bearbeitungsschritten noch einmal genauer geprüft werden.

Die Verwaltung hat mehrere Varianten zur Neuordnung des Bereiches geprüft. Die beiliegende Vorzugsvariante zeigt eine Möglichkeit, bei der der heute markierte Gehweg baulich hergestellt werden soll. Bei der Vorzugsvariante ergibt sich aus Sicht der Verwaltung eine besonders schlüssige Anordnung der Ladezone und der MeinRad-Station (bessere Trennung zum Gehwegbereich am Fußgängerüberweg). Es müssten zwei Abstellmöglichkeiten für den Kfz-Verkehr entfallen.

Weiterhin ergibt sich durch die Neuordnung auch das Potenzial einer Teilentsiegelung. Dies wurde mit dem Grün- und Umweltamt vorabgestimmt. In einer möglichen, tiefergehenden Planung können sich hier noch Anpassungen ergeben.

Die Verwaltung bittet den Ortsbeirat um eine Rückmeldung, ob in diesem Bereich Stellplätze entfallen können und nimmt gerne Hinweise zur Konzeptidee entgegen. Auf dieser Rückmeldung aufbauend werden weitere Bearbeitungsschritte eingeleitet.

Bauliche Anpassung und Neuordnung, ggf. mit Entsiegelung
Stand 22.5.2026

VORABZUG

Bestandsleuchte
versetzen

Vorschlag:
Gehwegüberfahrt

1,82

7,26

2,50

5,50

2,00

Ladezone

ca. 17 m²

MeinRad

11,40

2,00

Ungenutzte
Teilfläche;
Möglichkeit der
Entsiegelung prüfen

Vorhandene
Gehweg-Markierung
mit gelben
Füßen baulich
herstellen

VORABZUG

- + Barrierefreie Wege
- + Entzerrung der Konflikte durch MeinRad <--> Gehweg
- + ggf. zusätzlich bauliche Sicherung des Schulwegs (gelbe Füße)
- + Entsiegelung

- Entfall Stellplätze/ Ladezone
- Hoher Aufwand

Sitzungstermine 2027

OBr MZ-Laubenheim 18.00 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
20.01.2027	03.02.2027
03.03.2027	17.03.2027
21.04.2027	05.05.2027
02.06.2027	16.06.2027
15.09.2027	29.09.2027
10.11.2027	24.11.2027



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 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

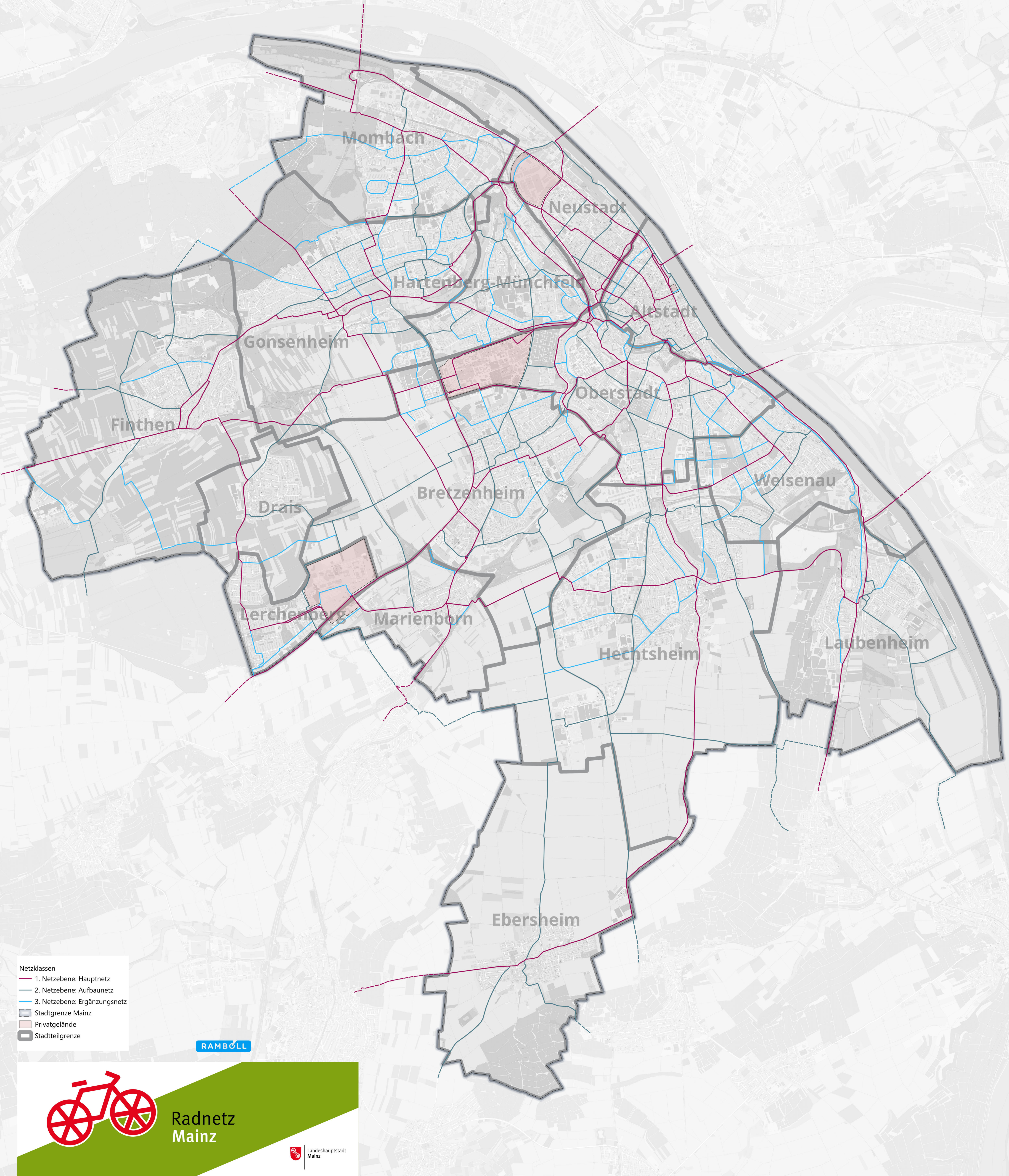
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung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