



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim am
Mittwoch, 02.09.2026, 19.00 Uhr,
Interims-Ortsverwaltung (Rhh-Spk), Bahnstraße 8-12, 55128 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Ortsbeirat hört zu
hier: Nachbarn Füreinander e.V. und Vereinsring Mainz-Bretzenheim e.V.

Anträge

2. Einwohnerfragestunde

Anfragen

3. Verkehrssicherheit in Mainz-Bretzenheim (CDU)
Vorlage: 1239/2026
4. Weitere Vorgehensweise und Zeitplan zum „Alten Rathaus“ (CDU)
Vorlage: 1335/2026
5. Möglichkeiten zur Einrichtung eines „Pumptracks“ in Mainz-Bretzenheim (CDU)
Vorlage: 1337/2026
6. Sachstand Wilhelm-Quetsch Straße (GRÜNE)
Vorlage: 1359/2026
7. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 7.1. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Haltestelle St. Bernhard/Hans-Böckler-Straße (CDU)
Vorlage: 0030/2026
 - 7.2. Sachstand Altes Feuerwehrhaus (Grüne, SPD)
Vorlage: 0446/2026
 - 7.3. Bekämpfung von Ratten und Ungeziefer in Mainz-Bretzenheim (CDU)
Vorlage: 0686/2026
 - 7.4. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Albert-Stohr-Straße mit Albanusstraße und Hochstraße (CDU)
Vorlage: 0688/2026

- 7.5. Digitaler gemeinsamer Speicher für den Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim (CDU)
Vorlage: 0924/2026
- 7.6. Aufwertung des Spielplatzes am Josef-Traxel-Weg (CDU)
Vorlage: 0925/2026
- 7.7. Errichtung überdachter Haltestellen: „Gutenberg-Center Ost“ (CDU)
Vorlage: 0926/2026
- 7.8. Ausbreitung des „Götterbaums“ (Ailanthus altissima) in Bretzenheim (CDU)
Vorlage: 0936/2026
- 7.9. Bretzenheimer Ampelmännchen (GRÜNE)
Vorlage: 0938/2026
- 7.10. Gehwegbefahrung Draiser Straße (SPD)
Vorlage: 0942/2026
- 7.11. erg. Antwort auf Anfrage 0022/2026 der GRÜNEN
- 8. Sachstandsberichte
 - 8.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0912/2025 (Linke, Grüne, FW) aus dem Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim; hier: Barrierefreie Ortsverwaltung
Vorlage: 1200/2026
 - 8.2. Erg. Sachstandsbericht zu Antrag 0150/2025 der FW im OBR Mz.-Bretzenheim
- 9. Beschlussvorlagen
 - 9.1. Grundstücksangelegenheit;
Vorlage: 1157/2026
 - 9.2. Grundstücksangelegenheit;
Vorlage: 1234/2026
- 10. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 10.1. Rückmeldung der Verwaltung
 - 10.2. Beschlussvorlage Radnetz Mainz
 - 10.3. Sitzungstermine 2027
 - 10.4. Rückmeldung der Verwaltung zur Hans-Böckler-Straße
- 11. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

- 12. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
- 13. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 26.08.2026

gez. Manfred Lippold
Ortsvorsteher

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim
zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim am 02.09.2026

**Verkehrssicherheit in Mainz-Bretzenheim – Zeitplan für die Überprüfung der
Straßenbeleuchtung und Erneuerung von Fahrbahnmarkierungen**

Die CDU-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim bittet die Verwaltung um Auskunft zu folgendem Sachverhalt:

Anfrage:

- 1) Wann ist vorgesehen, die Straßenbeleuchtung im gesamten Ortsbezirk Mainz-Bretzenheim auf ihre Funktionsfähigkeit und ausreichende Ausleuchtung zu überprüfen?
- 2) Wann ist vorgesehen, sämtliche Fahrbahnmarkierungen im Ortsbezirk – insbesondere Fußgängerüberwege, Haltelinien, Fahrstreifen- und Radwegmarkierungen sowie sonstige sicherheitsrelevante Markierungen – auf ihren Erhaltungszustand zu überprüfen?
- 3) Bis zu welchem Zeitpunkt sollen festgestellte Mängel an der Straßenbeleuchtung sowie erforderliche Erneuerungen oder Auffrischungen der Fahrbahnmarkierungen im gesamten Ortsbezirk Mainz-Bretzenheim abgearbeitet sein?
- 4) Kann die Verwaltung dem Ortsbeirat einen Zeitplan mit den vorgesehenen Prüfterminen, den Prioritäten sowie dem geplanten Abschluss der erforderlichen Instandsetzungs- und Erneuerungsmaßnahmen für den Ortsbezirk Mainz-Bretzenheim mitteilen?

Begründung:

Mit Beginn der dunkleren Jahreszeit gewinnen eine funktionierende Straßenbeleuchtung sowie gut erkennbare Fahrbahnmarkierungen erheblich an Bedeutung für die Verkehrssicherheit. Eine frühzeitige Überprüfung und Beseitigung möglicher Mängel tragen dazu bei, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer – insbesondere von Fußgängern, Radfahrern sowie Kindern und älteren Menschen – zu erhöhen.

Der Ortsbeirat hält es für wichtig, dass die notwendigen Kontrollen und gegebenenfalls erforderlichen Instandsetzungsmaßnahmen rechtzeitig vor der Herbst- und Wintersaison abgeschlossen werden. Ein transparenter Zeitplan ermöglicht es dem Ortsbeirat, den Fortgang der Maßnahmen nachzuvollziehen und die Bürgerinnen und Bürger über den geplanten Ablauf zu informieren.

Mainz, 07.08.2026

Gez. Thomas Kling
CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim
zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim am 02.09.2026

Weitere Vorgehensweise und Zeitplan zum „Alten Rathaus“

Die CDU-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim bittet die Verwaltung um Auskunft zu folgendem Sachverhalt:

Anfrage:

- 1) Gibt es einen Projektplan zu den weiteren Arbeiten am „Alten Rathaus“ in Bretzenheim?
- 2) Wenn ja, gehen aus diesem Projektplan die weiteren Schritte bis zur voraussichtlichen Wiedernutzbarmachung des „Alten Rathaus“ verbindlich hervor?
- 3) Wie verbindlich ist dieser Projektplan, sowohl hinsichtlich der geplanten Zeiten als auch der zu erwartenden Kosten?
- 4) Sind die für die weiteren Arbeiten am „Alten Rathaus“ benötigten Finanzmittel in den Haushaltsprozessen der Stadt Mainz berücksichtigt?
- 5) Enthält der Projektplan die Bewertung von möglicherweise auftretenden Risiken?
- 6) Sieht sich die Verwaltung in der Lage, diesen Projektplan mit dem Ortsbeirat von Mainz-Bretzenheim zu teilen?
- 7) Sollte ein solcher Projektplan nicht existieren, bis wann kann die Verwaltung einen solchen Plan erstellen und dem Ortsbeirat von Mainz-Bretzenheim zugänglich machen?

Begründung:

Das „Alte Rathaus“ gehört sozusagen zur DNA des Stadtteils Bretzenheim, es ist Bestandteil des kulturellen Erbes. Es vermittelt den Bürgerinnen und Bürgern ein hohes Maß an Identifikation mit „ihrem Stadtteil“ und steht immer wieder im Mittelpunkt von Gesprächen, Diskussionen sowie Anfragen zu seiner Zukunft. Es ist wichtig, dass die Bürgerinnen und Bürger Klarheit und Perspektive über den weiteren Verlauf der Arbeiten sowie deren voraussichtlichen Abschluss bekommen. Dieses berechtigte Informationsbedürfnis gewinnt dadurch zusätzliches Gewicht, dass die für den Februar dieses Jahres angekündigten Arbeiten nicht angelaufen sind.

Mainz, 19.08.2026

Gez. Ulrich Link
CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim
zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim am 02.09.2026

Möglichkeiten zur Einrichtung eines „Pumptracks“ in Mainz-Bretzenheim

Die CDU-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim bittet die Verwaltung um Auskunft zu folgendem Sachverhalt:

Anfrage:

- 1) Liegt ein Ergebnis der Prüfung zur Einrichtung eines Pumptracks in Mainz-Bretzenheim vor, ausgehend von einer Initiative aus dem Kreis der Bürger unseres Stadtteils gegenüber dem damaligen Bürgermeister Beck in 2020?
- 2) Wurde geprüft, ob es in unserem Stadtteil einen geeigneten Standort für einen solchen Parcours gibt?
- 3) Wenn ja, zu welchem Ergebnis ist die Prüfung gekommen?
- 4) Sollte eine solche Prüfung noch nicht durchgeführt worden sein, wann kann eine solche Prüfung erfolgen?
- 5) Liegen aus anderen Stadtteilen bereits Erfahrungen über die Durchführbarkeit sowie die zu erwartenden Kosten vor?
- 6) Welche Fördermittel aus unterschiedlichen Quellen gibt es für Projekte dieser Art?
- 7) Wäre eine vollständige oder teilweise Finanzierung aus Spenden möglich?

Begründung:

Das Angebot attraktiver Freizeitmöglichkeiten für alle Altersgruppen gehört zu den wichtigen kommunalen Aufgaben. Dabei kommt Sportstätten und Angeboten zu körperlichen Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu, nicht zuletzt vor der Diskussion um das Ausmaß der Nutzung sog. „Sozialer Medien“ - bis hin zu starker Abhängigkeit bei jungen Menschen.

Pumptracks bieten genau diese Möglichkeiten: Rundkurse mit Wellen und Kurven, die von Radfahrern, Skateboardern oder Inlineskatern alleine durch Gewichtsverlagerungen befahren werden. Ein solcher Parcours wäre eine echte Innovation im Freizeitangebot des Stadtteils Bretzenheim, mit einer hohen Anziehungskraft für eine breite Zielgruppe.

Mainz, 19.08.2026

Gez. Ulrich Link
CDU-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Bretzenheim

Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim

OBR-Sitzung 02.09.2026

Anfrage Sachstand Wilhelm-Quetsch Straße

Im Beschluss 1268/2019 hat der Ortsbeirat Bretzenheim eine Entsiegelung und ökologische Umgestaltung der Wilhelm-Quetsch Straße beschlossen. In der Antwort zur Anfrage Nr. 0676/2023 hat die Verwaltung das letzte Mal dem Ortsbeirat einen Sachstand mitgeteilt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie ist der aktuelle Sachstand bei Planungen bei der Entsiegelung und ökologischen Umgestaltung der Wilhelm-Quetsch-Straße?
2. Welche Optionen sieht die Verwaltung – Stand jetzt – bei der ökologischen Umgestaltung der Wilhelm-Quetsch-Straße nach der Entsiegelung?
3. Wie ist der weitere Zeitplan bei der Entsiegelung und ökologischen Umgestaltung der Wilhelm-Quetsch-Straße?

Franziska Richter

Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Bretzenheim

Antwort zur Anfrage Nr. 0030/2026 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Bretzenheim** betreffend **Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Haltestelle St. Bernhard/Hans-Böckler-Straße (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die CDU-Fraktion bittet daher um Auskunft,

1) ob und wann die Verwaltung Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der geänderten Verkehrsführung (z. B. Pflasterung, Markierungen oder sonstige bauliche bzw. verkehrsrechtliche Verbesserungen im Bereich der Hans-Böckler-Straße) plant oder prüft,

Die Verwaltung plant derzeit keine konkreten Maßnahmen zur besseren Erkennbarkeit der geänderten Verkehrsführung in der Hans-Böckler-Straße.

Eine zusätzliche Beschilderung ist weder für nicht benutzungspflichtige Radwege vorgesehen noch für den Hinweis auf Mischverkehr, da dieser nach den geltenden Regelwerken den Regelfall darstellt.

2) wie die Verwaltung die Verkehrssicherheit angesichts schnell fahrender Radfahrender bewertet und

Die Hans-Böckler-Straße ist als Tempo-30-Straße ausgewiesen. Die dort vorhandenen Radwege sind nicht benutzungspflichtig, sodass Radfahrer:innen entsprechend der bundesweit geltenden Rechtslage wählen können, ob sie den Radweg oder die Fahrbahn nutzen.

Die gemeinsame Führung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr auf der Fahrbahn entspricht insbesondere in Tempo-30-Bereichen dem fachlichen und verkehrsrechtlichen Regelfall. Hintergrund ist insbesondere die Verkehrssicherheit: Unfallanalysen zeigen seit vielen Jahren, dass innerörtliche Konflikte zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr häufig an Einmündungen, Zufahrten und Knotenpunkten entstehen, insbesondere beim Abbiegen. Ursache hierfür sind oftmals eingeschränkte Sichtbeziehungen sowie Fehleinschätzungen der Geschwindigkeit von Radfahrer:innen, wenn diese seitlich versetzt auf straßenbegleitenden Radwegen geführt werden.

Die Führung des Radverkehrs auf der Fahrbahn verbessert demgegenüber regelmäßig die Sichtbarkeit und Wahrnehmbarkeit des Radverkehrs im unmittelbaren Blickfeld des Kraftfahrzeugverkehrs. Dadurch können insbesondere Abbiegekonflikte reduziert werden. Dies gilt auch für zügiger fahrenden Radverkehr, da dieser auf der Fahrbahn besser in den allgemeinen Verkehrsablauf integriert und für andere Verkehrsteilnehmer:innen frühzeitiger erkennbar ist. Vor diesem Hintergrund bewertet die Verwaltung die Möglichkeit der Fahrbahnnutzung ausdrücklich als verkehrssichere und fachlich sinnvolle Führungsform.

3) ob bei Handballspielen der TSG Bretzenheim häufigere Kontrollen der Verkehrsüberwachung sowie eine stärkere Nutzung des IGS-Parkplatzes vorgesehen sind bzw. ob auf die TSG entsprechend eingewirkt wird.

Nein, es sind keine stärkeren Kontrollen bei Handballspielen der TSG Bretzenheim geplant, da dem Verkehrsüberwachungsamt keine Spielpläne mit etwaigen Uhrzeiten, Örtlichkeiten etc. vorliegen, die in die Personal- und Einsatzsteuerung einfließen.

Darüber hinaus werden nur sicherheitsrelevante Fußballspiele und Großveranstaltungen bei erwartetem hohem Besuchs- und Verkehrsaufkommen, beispielsweise bei Bundesligaspielen von Mainz 05 oder DFB-Pokalspielen in der MEWA Arena oder im Bruchwegstadion, in der Personal- und Einsatzplanung berücksichtigt.

Bretzenheim ist ansonsten fest im Überwachungskonzept der "Mainzer Vororte" integriert und wird an verschiedenen Tagen und Uhrzeiten im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalressourcen überwacht. Zu der Nutzung des IGS-Parkplatzes und der Einwirkung auf die TSG können seitens der Verwaltung keine Aussagen getroffen werden.

Mainz, 10. Juni 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0686/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim betreffend
Bekämpfung von Ratten und Ungeziefer in Mainz-Bretzenheim (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie stellt sich die aktuelle Situation hinsichtlich Rattenbefalls und anderem Ungeziefer im Stadtteil Mainz-Bretzenheim dar?

In diesem Jahr sind lediglich zwei Meldungen über einen möglichen Rattenbefall in Mainz-Bretzenheim eingegangen. Es ist daher davon auszugehen, dass derzeit kein akutes Rattenproblem besteht.

Meldungen über einen Rattenbefall aus dem Kanal liegen dem Wirtschaftsbetrieb Mainz vereinzelt über das Jahr verteilt in allen Stadtteilen vor. In Mainz-Bretzenheim waren es im Jahr 2025 fünf Meldungen mit wirksamer Bekämpfung und 2026 bislang zwei Meldungen

2. Welche konkreten Maßnahmen ergreift die Stadt Mainz derzeit zur Bekämpfung?

Für Privatgrundstücke ist das Ordnungsamt (OA) zuständig. Entsprechende Maßnahmen (Verpflichtung des Eigentümers zur Beauftragung eines Schädlingsbekämpfers) werden angeordnet; bei Bedarf kann auch eine Ersatzvornahme erfolgen.

Bei positiver Sichtung und Nachweis im Kanal bekämpft der Wirtschaftsbetrieb Mainz aktiv durch Auslegen von Giftködern die Nagetierpopulation.

3. Welche präventiven Maßnahmen werden umgesetzt, um eine weitere Ausbreitung frühzeitig zu verhindern?

Der Wirtschaftsbetrieb Mainz darf nur bei Rattensichtung aktiv werden.

Präventiv darf keine Bekämpfung durchgeführt und Gift ausgelegt werden.

Darüber hinaus informiert der Wirtschaftsbetrieb Mainz die Bürger/innen unter anderem auf seiner Homepage www.wirtschaftsbetrieb.mainz.de rund um das Thema Rattenbekämpfung.

4. In welchen Bereichen des Stadtteils bestehen nach Kenntnis der Verwaltung besondere Problemlagen?

Dem Ordnungsamt sind derzeit keine besonderen Problemlagen bekannt.

Dem Wirtschaftsbetrieb Mainz AöR sind keine Schwerpunkte im Stadtgebiet Mainz hinsichtlich eines Rattenbefalls aus dem Kanal bekannt.

5. Hält die Verwaltung die bisherigen Maßnahmen für ausreichend, und wenn ja, warum?

Durch die angeordneten Maßnahmen wird die jeweilige Gefahrenquelle beseitigt, so dass eine weitere Verbreitung ausgeschlossen bzw. zumindest deutlich minimiert wird.

Mainz, 06.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0688/2026 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Bretzenheim** betreffend **Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an der Kreuzung Albert-Stohr-Straße mit Albanusstraße und Hochstraße (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Hat die Verwaltung geprüft, welche Maßnahmen ergriffen werden können, um die Sicherheit der am Verkehr Beteiligten an der Kreuzung der Albert-Stohr-Straße mit der Albanusstraße und der Hochstraße in Mainz-Bretzenheim zu verbessern?*
- 2. Falls eine entsprechende Prüfung bereits erfolgt ist, bitten wir um Darstellung der Ergebnisse sowie der maßgeblichen Gründe für oder gegen eine Umsetzung der identifizierten Maßnahmen.*
- 3. Insbesondere bitten wir um eine Aussage, welche der Maßnahmen zeitnah umgesetzt werden können.*
- 4. Sofern bislang keine Prüfung stattgefunden hat, bitten wir um Mitteilung, ob und zu welchem Zeitpunkt eine solche Prüfung vorgesehen ist.*

Am 19.05.2026 fand gemeinsam mit dem Ortsvorsteher, Bürger:innen sowie Vertreter:innen der Verwaltung ein Ortstermin statt, um die Verkehrssituation im Bereich der Albert-Stohr-Straße, Albanusstraße, Hochstraße und Bebelstraße zu bewerten.

Im Ergebnis wurde festgestellt, dass die bestehende Vorfahrtsregelung im Bereich der Bebelstraße für Verkehrsteilnehmende nicht ausreichend deutlich wahrnehmbar ist. Insbesondere zum Schutz der bergab fahrenden Radfahrer:innen soll die Vorfahrtsregelung daher klarer hervorgehoben werden.

Hierzu wird das vorhandene Verkehrszeichen 205 („Vorfahrt gewähren“) durch das Verkehrszeichen 206 („Halt. Vorfahrt gewähren“) ersetzt. Die vorhandenen Wartelinien auf der roten Schlämme werden entfernt, da diese den Eindruck einer Rechts-vor-Links-Regelung vermitteln können. Die Markierungen werden entsprechend überarbeitet und durch einen Haltebalken in der Bebelstraße ergänzt. Darüber hinaus wird die Beschilderung an den angrenzenden Knotenpunkten entsprechend angepasst.

Im Bereich der Albanusstraße wurde beobachtet, dass sich ausfahrende Fahrzeuge häufig zu weit mittig aufstellen. Dies ist unter anderem auf die derzeitige Markierungssituation sowie auf regelwidrig abgestellte Fahrzeuge zurückzuführen. In der Folge müssen vorfahrtsberechtigte Fahrzeuge teilweise warten, wodurch unübersichtliche Verkehrssituationen entstehen können. Zur Verbesserung der Verkehrsführung sollen die vorhandenen Grenzmarkierungen entfernt

und durch einen Fahrbahnteiler ersetzt werden. Hierdurch wird die Aufstellposition der ausfahrenden Fahrzeuge eindeutig vorgegeben und die Verkehrssicherheit erhöht.

Darüber hinaus wird die Einrichtung einer Querungshilfe im Bereich der Albanusstraße geprüft, um die Querungsmöglichkeiten für den Fußverkehr weiter zu verbessern.

Ein Verkehrsspiegel wurde zwischenzeitlich bereits im Bereich der Bebelstraße angebracht. Der zuvor vorhandene Spiegel an der Albanusstraße diente ursprünglich der Verbesserung der Sichtverhältnisse aufgrund damals vorhandener Parkstände, die mittlerweile entfallen sind. Die Situation wurde daher erneut bewertet und entsprechend berücksichtigt.

Mainz, 06. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Antwort zur Anfrage Nr. 0924/2026 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Digitaler gemeinsamer Speicher für den Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Besteht seitens der Stadt Mainz die Möglichkeit, dem Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim einen gemeinsamen digitalen Speicher (z. B. Cloudlösung oder städtische Plattform) zur Verfügung zu stellen, auf den die Mitglieder des Ortsbeirats zugreifen können?
2. Welche technischen und datenschutzrechtlichen Voraussetzungen wären hierfür zu erfüllen?
3. Welche bestehenden Lösungen oder Plattformen nutzt die Stadtverwaltung bereits, die für eine solche Nutzung durch den Ortsbeirat geeignet wären?
4. Welche Kosten würden der Stadt durch die Bereitstellung und den Betrieb eines solchen gemeinsamen Speichers entstehen?
5. Hält die Verwaltung die Einrichtung eines solchen zentralen Speicherplatzes für geeignet, um die Kommunikation und den Informationsaustausch zwischen Ortsbeirat und Verwaltung effizienter zu gestalten und doppelte oder vermeidbare Anfragen zu reduzieren?

Für die digitale Bereitstellung von Sitzungsunterlagen, Beschlussvorlagen und weiteren gremienrelevanten Informationen steht den Ortsbeiratsmitgliedern bereits das Ratsinformationssystem der Stadt zur Verfügung. Damit ist der Informationsaustausch zwischen Verwaltung und Ortsbeirat im Rahmen der kommunalen Gremienarbeit bereits digital gewährleistet. Weiterer Informationsaustausch erfolgt über die Ortsvorsteherinnen und Ortsvorsteher.

Die Einrichtung eines gemeinsamen digitalen Speichers wäre nicht auf die bloße Bereitstellung von Speicherplatz beschränkt. Vielmehr würde hierdurch eine digitale Kollaborationsplattform geschaffen, deren Betrieb mit erheblichen organisatorischen, datenschutzrechtlichen und informationssicherheitsrechtlichen Anforderungen verbunden wäre. Insbesondere wäre zu berücksichtigen, dass auf einer solchen Plattform personenbezogene Daten, Eingaben von Bürgerinnen und Bürgern sowie gegebenenfalls nichtöffentliche Unterlagen gespeichert werden könnten.

Die Stadt müsste daher Regelungen zur datenschutzrechtlichen Verantwortlichkeit, zur Vergabe und Entziehung von Zugriffsrechten, zur Einhaltung von Lösch- und Aufbewahrungsfristen sowie zur Behandlung möglicher Datenschutzverletzungen treffen.

Darüber hinaus wäre sicherzustellen, dass vertrauliche oder nichtöffentliche Informationen ausschließlich berechtigten Personen zugänglich sind.

Dies erfordert eine dauerhafte Benutzer- und Rechteverwaltung, insbesondere bei Veränderungen in der Zusammensetzung der Ortsbeiräte.

Auch die Anforderungen der Informationssicherheit, wie etwa Authentifizierung, Zugriffsschutz, Datensicherung, Protokollierung und technischer Support, würden einen fortlaufenden personellen und organisatorischen Aufwand verursachen.

Hinzu kommt, dass eine Bereitstellung einer solchen Infrastruktur für einen einzelnen Ortsbeirat aus Gründen der Gleichbehandlung grundsätzlich auch Auswirkungen auf andere Ortsbei-

räte hätte und damit einen deutlich größeren organisatorischen und finanziellen Umfang annehmen könnte.

Die Einrichtung einer weiteren digitalen Plattform ist nicht vorgesehen.

Mainz, 4. August 2026

In Vertretung

gez.

Daniel Köbler

Bürgermeister



Antwort zur Anfrage Nr. 0925/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim betreffend
Aufwertung des Spielplatzes am Josef-Traxel-Weg (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Ist eine Aufwertung bzw. Weiterentwicklung des Spielplatzes am Josef-Traxel-Weg geplant?**
- 2. Wurde bereits geprüft, den Fußweg durch den Spielplatz zu befestigen, um die Nutzung auch bei schlechter Witterung zu verbessern?**
- 3. Falls ja, wann ist mit einer Umsetzung entsprechender Maßnahmen zu rechnen?**
- 4. Falls nein, aus welchen Gründen wurde bislang von einer Befestigung der Wege oder einer Aufwertung des Spielplatzes abgesehen?**
- 5. Wurde geprüft, zusätzliche Sitzgelegenheiten in Form von Sitzbänken auf dem Spielplatz zu schaffen, insbesondere für Kinder und Familien (z. B. Eltern mit Kinderwagen, Schwangere oder Begleitpersonen)?**
- 6. Falls ja, wann ist mit einer Umsetzung entsprechender Maßnahmen zu rechnen?**
- 7. Falls nein, aus welchen Gründen wurde bislang von der Aufstellung zusätzlicher Sitzbänke abgesehen?**

Ein besonderer Handlungsbedarf, im Hinblick auf die Beschaffenheit der Wegeflächen sowie die Sitzgelegenheiten auf dem Kinderspielplatz Josef-Traxel-Weg, ist der Verwaltung bislang nicht bekannt. Derzeit sind dort keine Maßnahmen geplant.

Da die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel sowie die vorhandenen personellen Kapazitäten nicht ausreichen, alle sanierungs- und entwicklungsbedürftigen Spiel- und Freizeitflächen zeitnah zu überplanen, erfolgt die Auswahl möglicher Maßnahmen im Rahmen einer gesamtstädtischen Priorisierung. Hierbei werden insbesondere demografische Faktoren, die Versorgungssituation im Umfeld, insbesondere vorhandene alternative Spiel- und Aufenthaltsangebote, weitere laufende Maßnahmen sowie der jeweilige Kostenrahmen berücksichtigt. Ob und wann eine Überplanung bzw. Weiterentwicklung des Kinderspielplatzes am Josef-Traxel-Weg erfolgen wird, kann derzeit nicht beurteilt werden.

Die Maßnahmenliste für das Folgejahr wird regelmäßig am Anfang eines Kalenderjahres in Kooperation der betroffenen Fachämter erstellt und anschließend den zuständigen Gremien, dem Jugendhilfeausschuss und dem Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie, zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt. Welche Projekte letztlich berücksichtigt werden können, ist erst absehbar, wenn alle Bedarfe bekannt sind und alle Projekte im Hinblick auf ihre Dringlichkeit untereinander verglichen werden.

Mainz, 08.06.2026

gez. Steinkrüger
Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0926/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim betreffend
Errichtung überdachter Haltestellen: „Gutenberg-Center Ost“

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Ist der Verwaltung die derzeitige Situation an der Haltestelle „Gutenberg-Center Ost“ bekannt, insbesondere das Fehlen überdachter Wartebereiche in beiden Fahrtrichtungen?

Der Stadtverwaltung sind die bauliche Situation sowie die Ausstattung der Haltestelle „Gutenberg-Center Ost“ bekannt.

2. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, auf die Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) einzuwirken, um die Errichtung überdachter Haltestellenhäuschen an diesem Standort zu veranlassen?

Die Stadtverwaltung hat im Rahmen der Neuvergabe der Außenwerberechtskonzession einen Vertrag mit der Firma DSM Ströer geschlossen, in dem festgelegt ist, dass Wartehallen an Bushaltestellen durch DSM Ströer errichtet und unterhalten werden. Sämtliche Wartehallen an Bushaltestellen, die sich zuvor im Eigentum der Mainzer Verkehrsgesellschaft (MVG) befanden, wurden an DSM Ströer übertragen. Die MVG hat somit lediglich an Straßenbahnhaltestellen Einfluss auf die Errichtung von Wartehallen.

3. Hat es hierzu bereits Gespräche oder Abstimmungen zwischen der Stadt Mainz und der MVG gegeben? Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Es wird auf die Antwort zu Frage 2 verwiesen.

4. Welche Voraussetzungen (z.B. Flächenverfügbarkeit, Genehmigungen, Finanzierung) müssen erfüllt sein, damit entsprechende Haltestellenhäuschen errichtet werden können?

Neben dem Fahrgastaufkommen sowie der Bedeutung der durch die Haltestelle erschlossenen Ziele ist die Flächenverfügbarkeit die wesentliche Voraussetzung für die Errichtung einer Wartehalle. Das Fundament einer Wartehalle benötigt eine Grundfläche von etwa zehn Quadratmetern. Darüber hinaus sind die erforderlichen Minstdurchgangsbreiten zwischen Wartehalle und Fahrbahnrand einzuhalten. An der Haltestelle „Gutenberg-Center Ost“ können diese Anforderungen insbesondere aufgrund der Benutzungspflicht des Gehwegs durch den Radverkehr derzeit nicht erfüllt werden.

5. Welche Priorität misst die Verwaltung der Ausstattung stark frequentierter Haltestellen mit Witterungsschutz im Stadtgebiet bei?

Die Priorisierung der Ausstattung von Haltestellen mit Witterungsschutz sowie ihres barrierefreien Ausbaus richtet sich in erster Linie nach den Ein- und Ausstiegswerten sowie der Bedeutung der durch die jeweilige Haltestelle erschlossenen Ziele. Für die Haltestelle „Gutenberg-Center Ost“ ergibt sich somit eine hohe Priorität. Dennoch kann aufgrund des hohen planerischen und finanziellen Aufwands ein kurzfristiger Ausbau der Haltestelle nicht in Aussicht gestellt werden.

Mainz, 09. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Antwort zur Anfrage Nr. 0936/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim betreffend
Ausbreitung des „Götterbaums„ (Ailanthus altissima) in Bretzenheim (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1) Haben die zuständigen Stellen der Stadt Schritte unternommen, die Verbreitung des sog. Götterbaumes (Ailanthus altissima) im Stadtgebiet von Bretzenheim (z. B. kartographisch) zu erfassen?*
- 2) Wenn nicht, sind solche Schritte geplant?*
- 3) Sind Maßnahmen zur Information der Bürger geplant, um die Bevölkerung auf die Gefährlichkeit des Baumes hinzuweisen?*
- 4) Sind Maßnahmen zur Beseitigung vorhandenen Bestandes und zur Eindämmung der Verbreitung des Baumes geplant?*
- 5) In welchem Zeitfenster können gegebenenfalls die unter den Punkten 2) bis 4) angefragten Maßnahmen veranlasst werden?*

Es liegen Daten aus einer Masterarbeit aus 2024 vor, die die stadtweite Ausbreitung des Götterbaumes untersucht hat. Es liegen somit ausreichende und umfangreiche Daten vor. Der Götterbaum (Ailanthus altissima) ist gemäß Verordnung (EU) Nr. 1143/2014 als invasive gebietsfremde Art eingestuft. Aufgrund den Vorgaben dieser Verordnung ergibt sich insbesondere Handlungsbedarf aus seinen Auswirkungen auf naturschutzfachlich wertvolle Bereiche. Eine besondere Gefährdung der Bevölkerung besteht nach aktuellem Kenntnisstand nicht. An besonders sensiblen Standorten, wie beispielsweise Schutzgebieten, erfolgen gezielte Maßnahmen zur Eindämmung und Zurückdrängung der Art. Die entsprechenden Arbeiten an den relevanten Standorten wurden bereits eingeleitet. Eine stadtweite Eindämmung ist aufgrund des bereits bestehenden Ausmaßes nicht umsetzbar und bleibt daher, entsprechend den Verpflichtungen aus der EU-Verordnung insbesondere auf Schutzgebiete ausgerichtet.

Mainz, 08.06.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Antwort zur Anfrage Nr. 0938/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Bretzenheim** betreffend **Bretzenheimer Ampelmännchen (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Ist es möglich, an einigen stark genutzten Fußgängerampeln in Mainz-Bretzenheim das klassische Ampelmännchen durch ein Ampelmännchen mit einer Brezel in der Hand zu ersetzen?

Wenn dies möglich ist: Wie ist hier vorzugehen und wie unterstützt die Stadt Mainz den Stadtteil Bretzenheim bei der Umsetzung?

Die Landeshauptstadt Mainz hat sich bereits vor mehreren Jahren intensiv mit der Gestaltung von Signalbildern an Lichtzeichenanlagen beschäftigt und bundesweit eine Vorreiterrolle bei der Einführung alternativer Signalbilder für den Fußverkehr eingenommen. Als erste Kommune in Deutschland wurden in Mainz angepasste Mainzelmännchen-Signalgeber im öffentlichen Straßenraum umgesetzt. Der damaligen Einführung ging ein umfangreicher fachlicher, technischer und rechtlicher Abstimmungsprozess voraus. Hintergrund war insbesondere, dass seitens des zuständigen Verkehrsministeriums zunächst erhebliche Zweifel hinsichtlich der Vereinbarkeit mit den bundesrechtlichen Vorgaben sowie den Anforderungen an die Verkehrssicherheit bestanden.

Rechtsgrundlage für Lichtzeichenanlagen ist insbesondere § 37 Straßenverkehrsordnung (StVO). Dort ist geregelt, dass Lichtzeichen für den Fußverkehr durch das Sinnbild „Fußgänger“ dargestellt werden. Ergänzend konkretisiert die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Straßenverkehrs-Ordnung (VwV-StVO) zu § 37 StVO die Anforderungen an die Darstellung der Signalbilder. Danach muss „das rote Sinnbild einen stehenden, das grüne einen schreitenden Fußgänger zeigen“. Darüber hinaus enthalten die „Richtlinien für Lichtsignalanlagen“ (RiLSA) als bundesweit anerkanntes technisches Regelwerk detaillierte Vorgaben zur Gestaltung, Erkennbarkeit und technischen Ausführung von Signalgebern. Diese Regelwerke dienen unmittelbar der Gewährleistung der Verkehrssicherheit und der eindeutigen Verständlichkeit von Lichtsignalen.

Gerade die Eindeutigkeit der Signalwirkung ist hierbei von zentraler Bedeutung. Lichtzeichenanlagen stellen rechtlich Allgemeinverfügungen dar und müssen daher so gestaltet sein, dass Verkehrsteilnehmer deren Aussage unmittelbar und zweifelsfrei erkennen können. Die Einführung der Mainzelmännchen in Mainz war daher nur möglich, weil die Figuren unter Beibehaltung der wesentlichen verkehrstechnischen Grundformen entwickelt wurden und weiterhin eindeutig als stehende beziehungsweise schreitende Figur erkennbar bleiben.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind der gestalterischen Ausführung enge Grenzen gesetzt. Die dargestellten Figuren entstehen innerhalb der Signalgeber durch sogenannte Streuscheiben beziehungsweise Schablonen. Dabei müssen Mindestanforderungen an Erkennbarkeit und

Verständlichkeit, Lichtstärke und Lichtverteilung, Kontrastwirkung, Größe und Proportion der Figur sowie die Wahrnehmbarkeit bei unterschiedlichen Witterungs- und Lichtverhältnissen eingehalten werden.

Die Verwaltung weist zudem darauf hin, dass die Stadt Mainz mit den bereits eingeführten Mainzelmännchen eine einheitliche und stadtweit wiedererkennbare Lösung etabliert hat. Diese stellt bereits eine bewusste und fachlich begründete Abweichung von den bundeseinheitlichen Standards dar und war seinerzeit mit erheblichem Abstimmungsaufwand verbunden. Im Mainzer Lichtsignalanlagenetz werden mittlerweile drei unterschiedliche Signalbilder verwendet (Standard-Fußgängersinnbild, Mainzelmännchen, Diversitäts-Signalbilder).

Eine darüber hinausgehende weitere Differenzierung nach einzelnen Stadtteilen ist aus Sicht der Verwaltung jedoch weder vorgesehen noch fachlich sinnvoll. Lichtzeichenanlagen erfüllen eine hoheitliche Verkehrsregelungsfunktion und müssen stadtweit eindeutig und unmittelbar verständlich bleiben. Die Entwicklung weiterer stadtteilspezifischer Signalfiguren würde zu einer zunehmenden Vielfalt unterschiedlicher Darstellungen führen, ohne dass hierdurch ein verkehrlicher Mehrwert entsteht. Neben den genannten verkehrstechnischen und sicherheitsrelevanten Aspekten sprechen hierfür auch Gründe der Einheitlichkeit, Standardisierung, Wartung und Ersatzteilhaltung innerhalb des städtischen Lichtsignalanlagenetzes.

Mainz, 16. Juni 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0942/2026 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Bretzenheim** betreffend **Gehwegbefahrung Draiser Straße (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Ist der Verwaltung die beschriebene Problematik bekannt?*
- 2. Falls ja: Welche Maßnahmen oder Handlungsoptionen wurden bislang geprüft und mit welchem Ergebnis?*
- 3. Falls nein: Welche Maßnahmen beabsichtigt die Verwaltung zu prüfen oder umzusetzen, um die Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer:innen, insbesondere Fußgänger:innen in diesem Bereich zu verbessern?*

Die geschilderte Problematik war der Verwaltung bislang nicht bekannt. Nach Überprüfung der Örtlichkeit wurde jedoch festgestellt, dass die Einführung eines alternierenden Parkens geeignet wäre, die beschriebene Situation zu entschärfen.

Die Verwaltung hat bereits eine erste Planskizze für die Einführung eines alternierenden Parkens in der Draiser Straße erstellt. Nach deren vollständiger Ausarbeitung kann sie dem Ortsvorsteher zur Kenntnis übermittelt werden. Im Zuge der Umsetzung würden in einem vertretbaren Umfang Stellplätze entfallen. Dieser Eingriff wird jedoch im Interesse der Verkehrssicherheit als angemessen und erforderlich angesehen. Eine alternative Lösung, die das bestehende Problem in vergleichbarer Weise beheben könnte, wird derzeit nicht gesehen.

Mainz, 09.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat IV | Postfach 3620 | 55026 Mainz

Herrn Ortsvorsteher
Manfred Lippold
Ortsverwaltung Mainz Bretzenheim

Dezernat für Soziales, Kinder,
Jugend und Gesundheit

Postfach 3620
55026 Mainz
Stadthaus, Kreyßig-Flügel | 5. OG
Kaiserstraße 3-5

über

Amt 10



Landeshauptstadt
Mainz

8.7.26 *hoo*

10-Hauptamt

Ansprechperson

Julia Voß

Tel 0 61 31 – 12 2024

julia.voss@stadt.mainz.de

www.mainz.de

Mainz, den 24.06.2026

**Sachstandsbericht zu der Vorlage 0022/2026 „PV-Anlagen auf öffentlichen Gebäuden“;
hier: Antwort auf Nachfrage**

Sehr geehrter Herr Lippold, *Lieber Manfred,*

bezugnehmend auf die Nachfrage aus dem Ortsbeirat vom 17.04.2026, möchte ich Ihnen folgendes mitteilen:

Die Wohnbau Mainz verfolgt die Installation von Photovoltaikanlagen auf ihren Bestandsgebäuden weiterhin konsequent und berücksichtigt diese Maßnahmen fortlaufend im Rahmen von Dachsanierungen sowie Modernisierungsprojekten. In diesem Zuge werden PV-Anlagen schrittweise dort umgesetzt, wo die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen gegeben sind.

Eine isolierte Montage von Aufdach-Photovoltaikanlagen auf bestehenden Mehrfamilienhäusern würde derzeit im Geschosswohnungsbau überwiegend dazu führen, dass die erzeugte Energie lediglich als Einspeisestrom genutzt werden kann. Für eine direkte Versorgung der Mieter:innen wären in den Bestandsobjekten zusätzliche Anpassungen der Mess- und Zählerinfrastruktur (Metering) erforderlich. Diese Voraussetzungen sind insbesondere vor dem Hintergrund des noch nicht flächendeckend abgeschlossenen Smart-Meter-Rollouts derzeit vielerorts noch nicht gegeben.

Darüber hinaus schreibt die Wohnbau Mainz die Stromlieferung für den Allgemeinstrom ihrer Liegenschaften europaweit aus. Hierdurch konnten bereits langfristig sehr wirtschaftliche Konditionen gesichert werden, die bis zum Jahr 2028 zu günstigen Strompreisen für die Mieter:innen beitragen. Vor diesem Hintergrund werden PV-Projekte weiterhin sorgfältig unter technischen, wirtschaftlichen und regulatorischen Gesichtspunkten geprüft und im Zuge anstehender Sanierungs- und Modernisierungsmaßnahmen sukzessive realisiert.

Ich bitte Sie, den Ortsbeirat entsprechend zu informieren.

Jana Schmöller
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1200/2026
Amt/Aktenzeichen VIII/	Datum 05.08.2026	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am ---			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0912/2025 (Linke, Grüne, FW) aus dem Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim; hier: Barrierefreie Ortsverwaltung
Mainz, 06.08.2026 gez. Ludwig Holle Beigeordneter

Es handelt sich um ein von der Stadt Mainz angemietetes Gebäude. Bauliche Änderungen an der Immobilie bedürfen der Zustimmung des Gebäudeeigentümers.

Das zuständige Amt für Wirtschaft und Liegenschaften konnte nun eine Genehmigung der erbetenen Maßnahmen zur Anbringung einer Klingel und einer entsprechenden Beschilderung für die Nutzung des bereits vorhandenen barrierefreien Zugangs der Örtlichkeit erreichen. Der Auftrag zur Umsetzung dieser Maßnahme ist inzwischen an die Gebäudewirtschaft Mainz (GWM) ergangen. Die GWM wird so schnell wie möglich die Umsetzung ausführen.



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim am 29.04.2026

Punkt 11.2 Sachstandsbericht zu Antrag 0150/2025 Freie Wähler Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim
hier: Prüfantrag zur Verkehrssituation an der Haifa-Allee
Vorlage: 0679/2026

Nach Kenntnisnahme des Sachstandsberichts des Dezernates V vom 24.04.2026 zeigen sich die Freien Wähler nicht sonderlich erfreut über die Rückmeldung der Verwaltung. Auch der Vorsitzende bewertet den Zustand dort als nicht gut, aber man müsse die Fertigstellung abwarten. Man bittet um Mitteilung, wann nach Einschätzung der Verwaltung ungefähr mit belastbaren Ergebnissen zu rechnen sei.

Die Frage wird wie folgt beantwortet:

Die Verwaltung verweist auf ihre Stellungnahme vom 24.04.2026.

Wie dort dargestellt, bestehen derzeit noch verschiedene offene Fragestellungen hinsichtlich der zukünftigen Ausgestaltung des Straßenraums, der Querungssituation sowie des abschließenden Straßenausbaus. Zudem kann aufgrund der aktuellen Haushaltslage gegenwärtig keine belastbare Aussage zum Zeitpunkt eines möglichen Baubeginns getroffen werden.

Vor diesem Hintergrund ist derzeit auch keine belastbare Prognose möglich, wann konkrete Ergebnisse oder Entscheidungen vorliegen werden. Die Verwaltung wird den Ortsbeirat unaufgefordert informieren, sobald neue Erkenntnisse oder belastbare Planungsgrundlagen vorliegen.

Mainz, 6. Juli 2026



Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Landeshauptstadt
Mainz

8.7.26 hoi

10-Hauptamt

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1157/2026
Amt/Aktenzeichen 80/23 Bre 04 1/06	Datum 22.07.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 25.08.2026

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Anhörung	02.09.2026	Ö
Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	03.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff:

Grundstücksangelegenheit;
Ergänzung zur Beschlussvorlage 0760/2025 "Bestellung eines Erbbaurechtes zugunsten des Vereins für Körper- und Mehrfachbehinderte Mainz e.V."

Mainz, 17.08.2026

Mainz, 17.08.2026

gez.
Manuela Matz
Beigeordnete

gez.
Jana Schmöller
Beigeordnete

Mainz,

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim und der Wirtschaftsausschuss empfehlen, der Stadtrat beschließt, die mit Beschluss vom 03.09.2025, Beschlussvorlage 0760/2025 zugelassene Nutzung des Erbbaugrundstücks als Kindertagesstätte um die Nutzung durch die Perle Persönliche Lebensgestaltung Mainz gGmbH zur Erbringung ergänzender sozialen Leistungen für Menschen mit Behinderung sowie deren Angehörige zu erweitern. Die Nutzung wird als Bestandteil des gemeinnützigen Gesamtkonzeptes des Vereines für Körper- und Mehrfachbehinderte Mainz e. V. anerkannt und hinsichtlich der Bemessung des Erbbauzinses der Nutzung als Kindertagesstätte gleichgestellt.

Für das gesamte Erbbaugrundstück wird daher weiterhin der bereits beschlossene Erbbauzinssatz von 2 % angewendet. Dies gilt nur, solange die Nutzung gemeinnützigen und sozialen Zwecken dient. Bei einer wesentlichen Nutzungsänderung ist der Erbbauzins zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen.

Im Übrigen bleibt die Beschlussfassung vom 03.09.2025 unverändert bestehen.

Sachverhalt

1. Sachverhalt:

Mit Beschlussfassung vom 03.09.2025 wurde die Verwaltung ermächtigt, mit dem Verein für Körper- und Mehrfachbehinderte Mainz e. V. einen Erbbaurechtsvertrag über das Grundstück Gemarkung Bretzenheim, Flur 4, Nr. 487/2, abzuschließen. Die damalige Beschlussfassung bezog sich ausschließlich auf die Nutzung des Grundstücks als Kindertagesstätte.

Im Zuge der weiteren Vertragsvorbereitung wurde die seit dem Jahr 2011 auf dem Erbbaugrundstück bestehende ergänzende Nutzung nochmals geprüft. Diese Nutzung durch die Perle Persönliche Lebensgestaltung Mainz gGmbH war von der bisherigen Beschlussfassung nicht ausdrücklich umfasst und soll nun ergänzend in den Erbbaurechtsvertrag aufgenommen werden.

Die Einrichtung wird durch eine als gemeinnützig anerkannte Gesellschaft mit beschränkter Haftung (gGmbH) betrieben, deren alleinige Gesellschafterin der Verein für Körper- und Mehrfachbehinderte Mainz e. V. ist. Sie verfolgt ausschließlich gemeinnützige und wohltätige Zwecke und ergänzt das bestehende Angebot der integrativen Kindertagesstätte um weitere Unterstützungs- und Teilhabeangebote für Menschen mit Behinderung sowie deren Angehörige.

Von insgesamt rund 1.605 m² entfallen rund 1.319 m² (82%) auf die durch den Verein betriebene Kindertagesstätte und rund 232 m² (15%) auf die ergänzende soziale Einrichtung. Die verbleibenden Flächen von rund 54 m² (3%) werden als Allgemeinflächen gemeinschaftlich genutzt und können daher keinem der beiden Nutzungen eindeutig zugeordnet werden.

Die ergänzenden Angebote erfüllen einen mit dem Betrieb der integrativen Kindertagesstätte vergleichbaren sozialen Auftrag. Der vom Verein und der gGmbH betreute Personenkreis ist in besonderen Maßen schutzbedürftig. Für einzelne Leistungsangebote bestehen im Stadtgebiet Mainz und der näheren Umgebung teilweise kein vergleichbares Angebot anderer Träger. Der Verein ist zudem seit vielen Jahren ein verlässlicher Kooperationspartner der Stadt Mainz im Bereich Jugend- und Sozialhilfe.

Nach derzeitigem Kenntnisstand liegt keine gewerbliche Nutzung vor. Die ergänzende Einrichtung stellt vielmehr einen Bestandteil des gemeinnützigen Gesamtkonzeptes des Vereins dar und steht im Einklang mit der Zweckbestimmung des Grundstücks als Gemeinbedarfsfläche.

Für die über die Kindertagesstätte hinausgehende Nutzung durch die gGmbH könnte grundsätzlich ein höherer Erbbauzinssatz festgesetzt werden. Aufgrund des vergleichbaren sozialen und gemeinnützigen Nutzungszwecks wird vorgeschlagen, diese Nutzung bei der Bemessung des Erbbauzinses der Nutzung als Kindertagesstätte gleichzustellen und für das gesamte Erbbaugrundstück weiterhin den bereits beschlossenen Erbbauzinssatz von 2 % anzuwenden. Dies gilt, solange die Nutzung weiterhin gemeinnützigen und sozialen Zwecken dient.

2. Lösung:

Die in der Beschlussvorlage 0760/2025 vorgesehene Bestellung des Erbbaurechts bleibt unverändert bestehen. Die ergänzende Bewertung der Grundstücksnutzung bestätigt, dass die Voraussetzungen für die Anwendung des vorgesehenen Erbbauzinses weiterhin vorliegen. Für das gesamte Erbbaugrundstück wird weiterhin ein Erbbauzinssatz von 2 % angewendet.

3. Alternativen:

Die Nutzung der bestehenden Einrichtung Perle Persönliche Lebensgestaltung Mainz gGmbH wird nicht als der Kindertagesstätte zuzuordnende soziale Nutzung bewertet. Für den auf diese Nutzung entfallenden Grundstücksanteil wäre ein von dem für Kindertagesstätten geltenden Erbbauzins abweichender, höherer Erbbauzins festzusetzen.

Finanzierung

4. Finanzierung:

Ausgaben: Keine

Einnahmen: Keine

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1234/2026
Amt/Aktenzeichen 80/23 Bre 09 1/26	Datum 13.08.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 25.08.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Anhörung	02.09.2026	Ö
Wirtschaftsausschuss	Vorberatung	03.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff: Grundstücksangelegenheit; Gestattungsvertrag Hundefreilauffläche zwischen der Stadt Mainz und dem Verein Hundewiesen Mainz e.V.
Mainz, 19.08.2026 gez. Manuela Matz Beigeordnete <u>Anlage:</u> -Lageplan -Nutzungskonzept
Mainz, Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim und der Wirtschaftsausschuss empfehlen, der Stadtrat beschließt, mit dem Verein Hundewiesen Mainz e.V. einen Gestattungsvertrag über das Grundstück Gemarkung Bretzenheim, Flur 9, Nr. 1217 zur Nutzung und Betrieb als Hundespielwiese abzuschließen.

Der Gestattungsvertrag ist unter Berücksichtigung der nachfolgenden wesentlichen Vertragsinhalte abzuschließen:

- Die Fläche wird dem Verein zur Errichtung, Betreuung und Unterhaltung einer Hundefreilauffläche überlassen.
- Die Hundefreilauffläche steht neben den Vereinsmitgliedern auch der Öffentlichkeit unentgeltlich zur Verfügung, soweit die Betreuung durch den Verein gewährleistet ist.
- Die Errichtung, laufende Unterhaltung, Pflege und Betreuung der Hundefreilauffläche sowie die Verkehrssicherungspflichten werden vom Verein übernommen.
- Das Gestattungsentgelt beträgt 55,00 EUR jährlich.
- Die Gestattung erfolgt auf unbestimmte Zeit. Der Vertrag kann von beiden Vertragsparteien mit einer Frist von drei Monaten zum Quartalsende gekündigt werden.

Es gelten im Übrigen die allgemein üblichen Vertragsbedingungen der Stadt Mainz.

Sachverhalt

1. Sachverhalt:

Mit Beschluss des Stadtrates vom 03.09.2025 wurde die Verwaltung beauftragt, geeignete städtische Flächen für die Einrichtung einer Hundefreilauffläche zu prüfen und einen Verein für die Übernahme der Trägerschaft und Betreuung zu gewinnen.

Im Rahmen der Prüfung wurde die Fläche Gemarkung Bretzenheim, Flur 9, Nr. 1217 als geeigneter Standort identifiziert. Gleichzeitig konnte mit dem Verein Hundewiesen Mainz e.V. ein gemeinnütziger Verein als Träger gefunden werden, der bereit ist, die Hundefreilauffläche zu errichten, zu betreiben und zu betreuen. Grundlage hierfür ist das dem Gestattungsvertrag als Anlage beigefügte derzeitige Nutzungskonzept.

Zur Umsetzung des Stadtratsbeschlusses wurde ein Gestattungsvertrag erarbeitet. Dieser regelt insbesondere die Nutzung der städtischen Fläche, die Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, die Verkehrssicherungs- und Unterhaltungspflichten sowie die Vertragsdauer und die Kündigungsmöglichkeiten. Investitionen trägt der Verein.

Die Nutzung der Fläche erfolgt im öffentlichen Interesse. Eine ausschließliche Nutzung durch den Verein oder dessen Mitglieder ist nicht vorgesehen. Die Hundefreilauffläche soll bei Anwesenheit bzw. unter Betreuung des Vereins auch der Allgemeinheit unentgeltlich zur Verfügung stehen.

Die laufende Unterhaltung und Bewirtschaftung der Fläche erfolgt durch den Verein auf eigene Kosten.

Das jährliche Gestattungsentgelt beträgt 55,00 EUR. Bei der Bemessung wurde der für landwirtschaftlich genutzte Flächen übliche Pachtzins als Orientierungswert herangezogen. Darüber hinaus wurden bei der Festsetzung des Gestattungsentgelts die mit der vorgesehenen Nutzung verbundenen besonderen Rahmenbedingungen berücksichtigt. Hierzu zählen insbesondere die Gemeinnützigkeit des Vereins, die unentgeltliche Nutzungsmöglichkeit für die Allgemeinheit sowie die vom Verein übernommenen Aufgaben für die Unterhaltung und Bewirtschaftung der Fläche. Aufgrund dieser Rahmenbedingungen wird hinsichtlich der Höhe des Gestattungsentgeltes von der sonst üblichen Regelung bei der Überlassung städtischer Flächen an Vereine abgewichen.

2. Lösung:

Dem Abschluss des als Anlage beigefügten Gestattungsvertrages wird zugestimmt.

3. Alternativen:

Auf den Abschluss des Gestattungsvertrages wird verzichtet. Eine Umsetzung des Stadtratsbeschlusses zur Errichtung einer Hundefreilauffläche wäre in diesem Fall nicht möglich.

Finanzierung

4. Ausgaben/Finanzierung:

- a) Einmalige Ausgaben: keine
- b) Laufende Ausgaben einschl. Folgekosten
(z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst): keine

Einnahmen: 55,00 EUR jährlich

(PSP-Element:
Sachkonto:)

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.



Landeshauptstadt
Mainz

Druckansicht

- Mapbender -

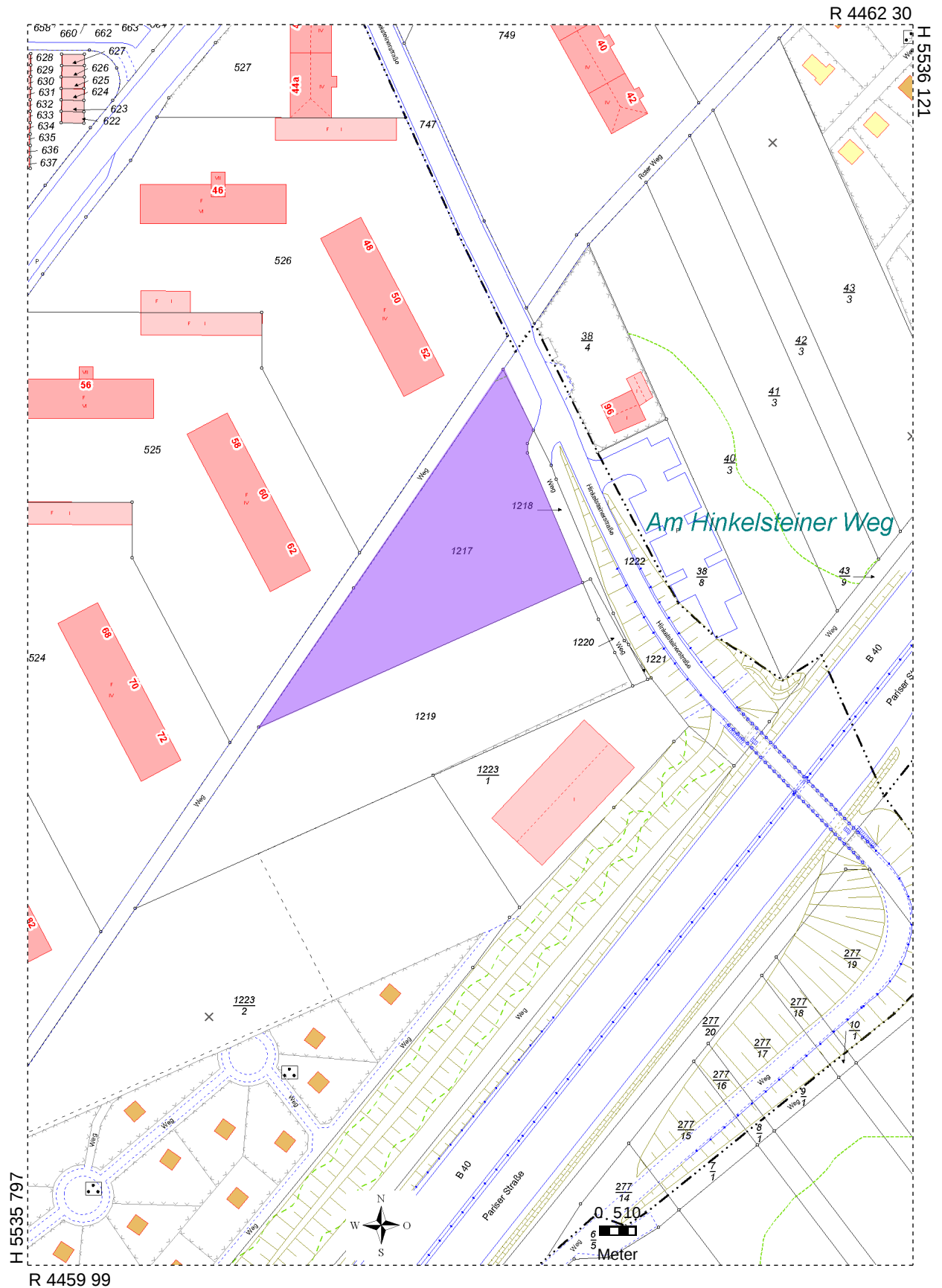
Maßstab 1: 1472

Date: 15.06.2026

Thema der Karte:

Ö 9.2

Bretzenheim Flur 9, Nr. 1217



Vervielfältigung für eigene Zwecke zugelassen.

Veröffentlichungen oder Weitergabe an Dritte nur mit Zustimmung des ausfertigenden Amtes
Basiskarte: Liegenschaftskarte der Katasterverwaltung, OpenStreetMap-Mitwirkende

Konzept Hundewiese Mainz für die Stadt Mainz

1. Ziel des Projekts

Der Verein verfolgt das Ziel:

- eine sichere, gepflegte und sozial verträgliche Hundewiese für Hundehalterinnen und Hundehalter bereitzustellen.

Die Hundewiese soll:

- Freilauf und Bewegung für Hunde ermöglichen
- soziale Begegnungen fördern
- verantwortungsvolle Hundehaltung unterstützen
- Konflikte zwischen Hundehaltern und anderen Nutzern öffentlicher Flächen reduzieren
- einen Beitrag zum Gemeinwohl und zur Tierfreundlichkeit leisten
- Austausch zwischen Hundehalter und nicht Hundehalter

2. Zukünftige Planung des Hundewiese

1. Es soll eine stabile Umzäunung, mindestens 1,80 m hoch, mit doppelter Eingangsschleuse geben.
2. Des weiteren ist geplant verschiedenen Sitzmöglichkeiten zur Verfügung zu stellen. Dies soll über gespendete oder angeschaffte Gartenmöbel geschehen. Sollte dies auch über Spenden möglich sein und genehmigt, auch feste Sitzmöglichkeiten.
3. Schattenbereiche sollen zur Verfügung gestellt werden über gespendete oder angeschaffte Sonnenschirme oder Sonnensegel. Sollte es über Spenden möglich sein und genehmigt, auch durch eine Baumpflanzung.
4. Weiteres Ziel ist es eine Wasserversorgung sicher zu stellen, wie auch ein Kotbeutelspender und Abfallbehälter bereitzustellen.

5. Soweit die Möglichkeit besteht, soll die Hundewiese in zwei bis drei Teile aufgeteilt werden. Die Aufteilung erfolgt über den Verein.

Die Teile werden in drei Farben aufgeteilt:

- **Grün**: für alle sozialverträgliche Hunde
- **Gelb**: für Hunde die nicht in einem großen Rudel, eher mit einer kleineren Gruppe klar kommen
- **Rot**: für Hunde die nicht sozial verträglich sind und doch auch das Recht haben frei laufen zu dürfen

Auch soll es einen kleinen Bereich geben mit Spiel- und Agilitygeräten.

6. Für die Hunde sollen verschiedene Untergründe bereitgestellt werden, z.B. Sandecke. Eventuell im Sommer ein Pool für die Hunde.
7. Die Pflege der Wiese übernimmt der Verein!
8. Weiteres Ziel ist es, sobald es finanzierbar für den Verein ist, eine kleine Hütte auf die Fläche zu stellen. Dort können dann vorhandene Eigentumswerte des Vereins gesichert werden.
9. Eventuell besteht auch die Möglichkeit in Zukunft über eine Lichtquelle zu reden.
10. Vor Ort soll künftig ein Erste Hilfe Set für Mensch wie Hund da sein. Mit Notfallkontakten und Tierarztkontakten.
11. Die Kosten werden über den Verein und deren Mitglieder übernommen und durch Spenden.



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat IV | Postfach 3620 | 55026 Mainz

Herrn Ortsvorsteher
Manfred Lippold
Ortsverwaltung Mainz-Bretzenheim

über

Amt 10

Dezernat für Soziales, Kinder,
Jugend und Gesundheit

Postfach 3620
55026 Mainz
Stadthaus, Kreyßig-Flügel | 5. OG
Kaiserstraße 3-5

Ansprechperson
Eva Knobloch
Tel. 0 61 31 - 12 36 87
Fax 0 61 31 - 12 28 90
eva.knobloch@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 25. 06.2026

**Auszug aus der Niederschrift der Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Bretzenheim vom
29.04.2026**

hier: Pkt. 16 – Mitteilungen und Verschiedenes

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher Lippold, *Lippold Manfred*,

in Bezug auf die Rückfrage von Herrn Link in der o. g. Sitzung möchte ich darüber informieren, dass es sich bei den brennenden Außenleuchten in der Kita Bretzenheim-Süd nach Öffnungszeit der Einrichtung um die Bewegungsmelder für den Einbruchsschutz handelt. Diese reagieren sehr empfindlich und gehen auch bei Windstößen immer wieder an.

Die Verwaltung prüft zur Zeit eine bessere Einstellung der Bewegungsmelder.

Mit freundlichen Grüßen

Jana Schmöller
Beigeordnete



Landeshauptstadt
Mainz

8.7.26

10-Hauptamt



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

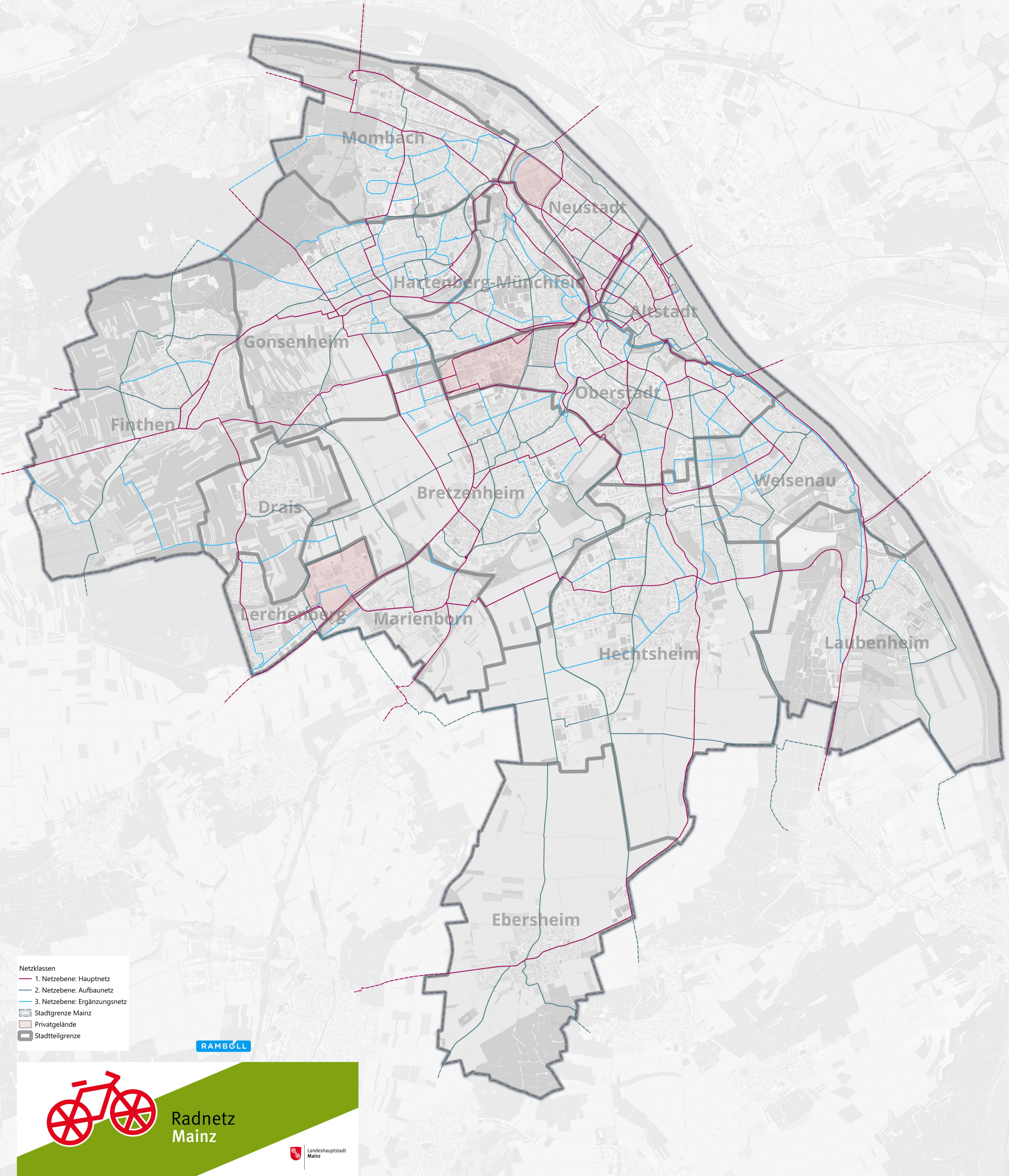
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung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

Sitzungstermine 2027

OBR MZ-Bretzenheim 19.00 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
27.01.	03.02.
10.03.	17.03.
28.04.	05.05.
09.06.	16.06.
22.09.	29.09.
17.11.	24.11.