



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt am
Mittwoch, 2. September 2026, 18 Uhr,
Stadthaus Große Bleiche, Raum 3.064/5, 3. OG, Löwenhofstr. 1 /
Große Bleiche 46, 55116 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Berichterstattung ADAC-Gebäude

Anträge

2. Dringende Instandsetzung des Aufzugs am Römischen Theater (FDP)
Vorlage: 1102/2026
3. Instandsetzung und Reinigung der beschädigten Litfaßsäule am Romano-Guardini-Platz (FDP)
Vorlage: 1104/2026
4. Benennung des Platzes Gaustraße/Stefansberg nach Betty Schott von Braunrasch (FDP)
Vorlage: 1105/2026
5. Mehr Sitzgelegenheiten für eine lebendige und altersfreundliche Augustinerstraße (FDP)
Vorlage: 1264/2026
6. Temporäre Trinkwasserspender als Auflage für sommerliche Veranstaltungen (GRÜNE)
Vorlage: 1388/2026
7. Einschränkung des Parkplatzsuchverkehrs durch intelligente Parkraumerfassung (GRÜNE)
Vorlage: 1393/2026

8. Verbesserung der Radverkehrsführung an der Kreuzung Rheinstraße / Quintinstraße (GRÜNE)
Vorlage: 1394/2026

Anfragen

9. Barrierefreies Unterhaus (SPD)
Vorlage: 1124/2026
10. Wann kann die Jupitersäule wieder aufgestellt werden? (SPD)
Vorlage: 1125/2026
11. Entfernung der Rose und des Rankgitters am Fischtorplatz (CDU)
Vorlage: 1313/2026
12. Kosten und Evaluation der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche (CDU)
Vorlage: 1315/2026
13. Umsetzung des Hitzeaktionsplans „Mensch und Gesundheit“ (GRÜNE)
Vorlage: 1380/2026
14. Festsetzung von Nutzungsentschädigungen für Veranstaltungen (GRÜNE)
Vorlage: 1381/2026
15. Plakatierungserlaubnis für Akteur*innen der Zivilgesellschaft (GRÜNE)
Vorlage: 1385/2026
16. Baulicher Zustand des Bassenheimer Hofs (GRÜNE)
Vorlage: 1391/2026
17. Haushaltsmittel für Klimaanpassung und Entsiegelungsmaßnahmen in der Altstadt (GRÜNE)
Vorlage: 1392/2026
18. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
- 18.1. Dauerhafte Fundamente für temporäre Polleranlagen bei Großveranstaltungen (CDU)
Vorlage: 0074/2026
 - 18.2. Überarbeitung der Raumaufteilung in der Neutorschule (GRÜNE)
Vorlage: 0078/2026
 - 18.3. Ergänzende Antwort zu Lärmprognosen Weinstand Fischtorplatz (GRÜNE)
Vorlage: 0087/2026

- 18.4. Bodenbelag Grebenstraße (GRÜNE)
Vorlage: 0095/2026
- 18.5. Zustand Fischtorplatz (GRÜNE)
Vorlage: 0100/2026
- 18.6. Wirtschaftsgärten im öffentlichen Raum (CDU)
Vorlage: 0362/2026
- 18.7. Fahrradständer in der Schöffnerstraße (ÖDP)
Vorlage: 0372/2026
- 18.8. Verkehrskontrollen in Fußgängerzonen (GRÜNE)
Vorlage: 0685/2026
- 18.9. Erscheinungsbild des ehemaligen City Hotels in der Großen Bleiche (GRÜNE)
Vorlage: 0720/2026
- 18.10. Gutenberg-Express (GRÜNE)
Vorlage: 0968/2026
- 18.11. Sperrung der Fuststraße (GRÜNE)
Vorlage: 0972/2026
- 18.12. Flachsmarktstraße 7 (GRÜNE)
Vorlage: 0973/2026
- 19. Sachstandsberichte
 - 19.1. Sachstandsbericht zu Antrag 0373/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Vorlage: 0869/2026
 - 19.2. Sachstandsbericht zu Antrag 0661/2026 FDP Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Vorlage: 1100/2026
 - 19.3. Sachstandsbericht zu Antrag 0724/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Vorlage: 1103/2026
 - 19.4. Sachstandsbericht zu Antrag 0318/2024 GRÜNE Ortsbeirat Mainz Altstadt
Vorlage: 1112/2026
 - 19.5. Sachstandsbericht zu Antrag 0718/2026 GRÜNE Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Vorlage: 1166/2026
 - 19.6. Sachstandsbericht zu Antrag 0702/2026 CDU Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Vorlage: 1192/2026
- 20. Beschlussvorlagen
 - 20.1. Entsiegelungsmaßnahmen in der Innenstadt
Vorlage: 1149/2026
 - 20.2. Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) Förderzeitraum 2009 - 2025
Vorlage: 1121/2026
 - 20.3. IEK 2026
Vorlage: 1126/2026
 - 20.4. Weihnachtsmärkte 2027-2029;
Vorlage: 1185/2026

- 21. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 21.1. Sitzungstermine 2027
 - 21.2. Beschlussvorlage Radnetz
- 22. Stadtteilmittel
- 23. Einwohnerfragestunde

b) nicht öffentlich

- 24. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
- 25. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 26.08.2026

gez. Dr. Brian Huck
Ortsvorsteher

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 30.06.2026



Ortsbeiratssitzung am 02.09.26

Antrag auf dringende Instandsetzung des Aufzugs am Römischen Theater

Der Aufzug am Römischen Theater ist ein essenzieller Bestandteil der barrierefreien Infrastruktur an diesem stark frequentierten Verkehrsknotenpunkt. Seit Monaten ist dieser allerdings nicht funktionstüchtig. Sein Ausfall schränkt die Mobilität von mobilitätseingeschränkten Personen, Reisenden mit Gepäck sowie Eltern mit Kinderwagen massiv ein und schließt diese faktisch von der Nutzung des Bahnhofs aus. Ein funktionierender Zugang zu den Bahnsteigen ist für die Attraktivität und Inklusion des öffentlichen Nahverkehrs unverzichtbar.

Die Verwaltung wird gebeten

, sich bei der Deutschen Bahn bzw. den zuständigen Stellen mit Nachdruck für eine kurzfristige Reparatur des Aufzugs am Römischen Theater einzusetzen und den Ortsbeirat über den aktuellen Zeitplan zur Wiederinbetriebnahme zu informieren.



Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 30.06.2026



Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.26

Instandsetzung und Reinigung der beschädigten Litfaßsäule am Romano-Guardini-Platz

Der aktuelle Zustand der Plakatsäule am Romani Guardini Platz gegenüber dem Proviantmagazin ist nicht länger hinnehmbar und beeinträchtigt seit Jahren das Ortsbild an einem hochfrequentierten und historisch bedeutsamen Ort erheblich. Wie dem beigefügten Bildmaterial zu entnehmen ist, weist die Schutzverglasung der Säule massive Risse und Schäden auf, die zudem ein Sicherheitsrisiko darstellen können. Darüber hinaus ist das Objekt durch Graffiti und unsachgemäß angebrachte Aufkleber stark verunreinigt.

Die Verwaltung wird gebeten

den baulichen Zustand der Plakatsäule am Romano-Guardini-Platz kurzfristig zu prüfen und entsprechende Maßnahmen zur fachgerechten Reparatur der Verglasung sowie zur Reinigung der Säulenoberfläche einzuleiten.



Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 24.05.2026



Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.26

Benennung des Platzes Gaustraße / Stefansberg nach Betty Schott von Braunrasch

In der Sitzung des Ortsbeirates Altstadt am 10.06.2026 wurde nochmals beschlossen, den Platz im Bereich Gaustraße/Stefansberg zu entsiegeln und neu zu gestalten.

Im Zuge dieser Aufwertung wird vorgeschlagen, den Platz nach der bekannten Mainzer Persönlichkeit Betty Schott von Braunrasch zu benennen. Dabei sollen aufgrund der bereits bestehenden Straßennamen im Umfeld keine postalischen Änderungen erfolgen; die bisherigen Anschriften bleiben unverändert bestehen.

Die Stadt Mainz würdigt mit der Benennung von Straßen und Plätzen bedeutende Persönlichkeiten ihrer Geschichte. Betty Schott von Braunrasch (1862–1940) war eine engagierte Mainzerin, deren Wirken eine stärkere öffentliche Anerkennung verdient.

Historischer Bezug: Die Familie Schott ist eng mit der industriellen und kulturellen Entwicklung von Mainz verbunden. Betty Schott von Braunrasch prägte als Persönlichkeit das gesellschaftliche Leben der Stadt maßgeblich. Gemeinsam mit ihrem Ehemann gründete Betty Schott von Braunrasch im Jahr 1874 die Schott-Braunrasch'sche Stiftung zur Errichtung und Unterhaltung eines ständigen Orchesters in Mainz. Darüber hinaus war sie von 1870 bis 1875 Präsidentin der Alice-Schwesternschaft Mainz.

Zum Stiftungsvermögen gehörte auch der Schottenhof in der heutigen Gaustraße. Ein Porträtmedaillon von Betty Schott von Braunrasch ist noch heute am Schottenhof, Gaustraße 18, zu sehen.

Stärkung weiblicher Identifikationsfiguren: Im Mainzer Straßenbild sind weibliche Persönlichkeiten im Vergleich zu männlichen historisch unterrepräsentiert. Die Benennung wäre ein wichtiges Zeichen für eine geschlechtergerechte Erinnerungskultur im Stadtbild.

Örtlicher Bezug: Der Platz an der Gaustraße / Stefansberg ist ein markanter Punkt in der Altstadt, der durch eine Benennung an Aufenthaltsqualität und historischer Identität gewinnen würde.

Es wird beantragt:

Der Platz im Bereich Gaustraße/Stefansberg wird in „Betty-Schott-von-Braunrasch-Platz“ benannt.

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 17.08.2026



Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.26

Mehr Sitzgelegenheiten für eine lebendige und altersfreundliche Augustinerstraße

Die Augustinerstraße ist eine der wichtigsten Einkaufs- und Flanierstraßen der Mainzer Altstadt. Sie ist stark frequentiert und zentraler Ort für Einkaufen, Verweilen und Begegnen. Entsprechend sollte sie so gestaltet sein, dass sich Menschen aller Generationen dort gerne aufhalten. Dazu gehören ausreichend öffentliche Sitzgelegenheiten.

Eine altersfreundliche Stadt bietet neben Barrierefreiheit auch Möglichkeiten zum Ausruhen im öffentlichen Raum. Für ältere Menschen, Personen mit eingeschränkter Mobilität und Familien sind gut erreichbare Sitzplätze ein wesentlicher Bestandteil einer lebenswerten Innenstadt.

In der Augustinerstraße gibt es derzeit nur wenige öffentliche Sitzgelegenheiten. Abgesehen von einer einzelnen Bank im mittleren Bereich stehen Sitzmöglichkeiten im Wesentlichen nur im Bereich der Außengastronomie zur Verfügung. Damit fehlen frei zugängliche Rastmöglichkeiten.

Das sollte sich ändern.

Zusätzliche Sitzbänke verbessern die Aufenthaltsqualität und schaffen niedragschwellige Möglichkeiten für kurze Pausen und Begegnung. Davon profitieren insbesondere Menschen, die nicht dauerhaft zu Fuß unterwegs sein können oder möchten.

Auch der Einzelhandel kann profitieren: Längere Verweildauer stärkt die Nutzung der Angebote vor Ort und damit die Attraktivität der Altstadt als Einkaufsstandort.

Bei der Standortwahl sind Verkehrs- und Rettungswege, Lieferzonen, Außengastronomie sowie die Interessen der Gewerbetreibenden zu berücksichtigen. Ebenso sind bauliche Gegebenheiten und Denkmalschutzvorgaben einzubeziehen.

Begründung: Die Augustinerstraße ist ein zentraler öffentlicher Raum der Mainzer Altstadt. Ihre Bedeutung als Einkaufs- und Aufenthaltsort sollte sich in einer angemessenen Ausstattung widerspiegeln. Mehr öffentliche Sitzgelegenheiten sind eine einfache und wirksame Maßnahme für eine generationenfreundliche und inklusive Innenstadt.

Der öffentliche Raum soll nicht nur zum Durchqueren da sein – er soll auch zum Verweilen einladen.

Die Verwaltung wird gebeten,

1. geeignete Standorte für zusätzliche öffentliche und barrierefreie Sitzbänke in der Augustinerstraße zu prüfen unter Berücksichtigung von Verkehrs- und Rettungswegen, Lieferzonen, Außengastronomie, baulichen Gegebenheiten und Denkmalschutz;
2. ein Konzept für eine bedarfsgerechte Verteilung der Sitzgelegenheiten entlang der Straße vorzulegen, insbesondere mit Blick auf ältere Menschen und Personen mit eingeschränkter Mobilität;
3. Standorte, Konzept und Zeitplan innerhalb der nächsten drei Sitzungen im Ortsbeirat vorzustellen.

Ausschnitt Augustinerstraße





Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Temporäre Trinkwasserspender als Auflage für sommerliche Veranstaltungen

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten,

1. die Bereitstellung von temporären mobilen Trinkwasserspendern bzw. öffentlichen Trinkwasserstationen künftig als Auflage für Veranstalter*innen sommerlicher Veranstaltungen im Stadtgebiet vorzusehen, insbesondere bei Veranstaltungen, die im öffentlichen Raum stattfinden,
2. gemeinsam mit den Stadtwerken Mainz ein entsprechendes Konzept zu entwickeln und sicherzustellen, dass bei sommerlichen Veranstaltungen an geeigneten und stark frequentierten Standorten ausreichend Trinkwassermöglichkeiten zur Verfügung stehen,
3. die Anforderungen an die Anzahl, Größe und Standorte der Trinkwasserspender entsprechend der Größe, Dauer, Besucher*innenzahl und den örtlichen Gegebenheiten der jeweiligen Veranstaltung festzulegen,
4. die Trinkwasserspender gut sichtbar und niedrigschwellig zugänglich aufzustellen und dabei insbesondere zentrale Veranstaltungsbereiche, stark frequentierte Wege sowie Aufenthaltsbereiche zu berücksichtigen,
5. durch eine geeignete Beschilderung und Kommunikation auf das kostenlose Trinkwasserangebot hinzuweisen und die Möglichkeit zum Auffüllen mitgebrachter Mehrwegflaschen zu schaffen.

Begründung

Sommerliche Veranstaltungen und Feste im Mainzer Stadtgebiet ziehen regelmäßig zahlreiche Besucher*innen an. Bei hohen Temperaturen ist insbesondere bei längeren Aufenthalten, körperlicher Aktivität und größeren Menschenansammlungen eine ausreichende Versorgung mit Trinkwasser wichtig. Ein niedrigschwelliges und kostenloses Trinkwasserangebot kann dazu beitragen, gesundheitlichen Belastungen durch Hitze vorzubeugen und die Aufenthaltsqualität bei Veranstaltungen zu erhöhen.

Die Bereitstellung von Trinkwasser sollte deshalb nicht nur bei einzelnen Großveranstaltungen wie der Mainzer Johannisnacht erfolgen, sondern verbindlich als Bestandteil der Veranstaltungsorganisation für alle entsprechenden Veranstalter*innen vorgesehen werden.

Damit wird sichergestellt, dass der Zugang zu kostenlosem Trinkwasser nicht vom jeweiligen Veranstalter, dessen finanziellen Möglichkeiten oder einer freiwilligen Entscheidung abhängt. Gleichzeitig können die konkreten Anforderungen an die jeweilige Veranstaltung angepasst werden.

Hitzeschutz und Klimaanpassung

Die zunehmende sommerliche Hitze stellt insbesondere in dicht bebauten Innenstadtbereichen eine wachsende Belastung dar. Versiegelte Flächen heizen sich bei Sonneneinstrahlung stark auf und können auch in den Abendstunden hohe Temperaturen speichern. Bei Veranstaltungen kommen zudem viele Menschen auf engem Raum zusammen.

Kostenlos zugängliche Trinkwasserspender sind eine einfache und wirkungsvolle Maßnahme des kommunalen Hitzeschutzes. Sie ermöglichen Besucher*innen, sich unkompliziert mit Trinkwasser zu versorgen und einer Dehydrierung vorzubeugen. Besonders für ältere Menschen, Kinder und andere hitzeempfindliche Personen kann ein solches Angebot von besonderer Bedeutung sein.

Ein verbindlicher Bestandteil der Veranstaltungsaufgaben schafft hierbei eine verlässliche und einheitliche Regelung. Veranstalter*innen können frühzeitig planen und die erforderlichen Trinkwasserstationen in ihre Veranstaltungsorganisation integrieren.

Aufenthaltsqualität und Teilhabe

Sommerliche Feste und Veranstaltungen sind wichtige Bestandteile des Mainzer Stadtlebens. Ein kostenloses Trinkwasserangebot verbessert die Aufenthaltsqualität und macht Veranstaltungen zugleich sozial zugänglicher.

Besucher*innen müssen nicht zwingend Getränke kaufen, um sich bei hohen Temperaturen mit Wasser versorgen zu können. Gerade bei mehrstündigen Veranstaltungen sollte die Möglichkeit bestehen, Trinkwasser unkompliziert und kostenfrei nachzufüllen.

Die Verpflichtung zur Bereitstellung von Trinkwasser trägt damit zu einer familienfreundlichen, inklusiven und sozial gerechten Gestaltung öffentlicher Veranstaltungen bei.

Nachhaltigkeit und Müllvermeidung

Temporäre Trinkwasserspender können darüber hinaus einen Beitrag zur Vermeidung von Einwegplastik leisten. Besucher*innen können wiederverwendbare Flaschen mitbringen und diese vor Ort auffüllen. Dadurch kann der Verbrauch von Einwegflaschen reduziert und das Abfallaufkommen bei Veranstaltungen verringert werden.

Die Verpflichtung zur Bereitstellung von Trinkwasserstationen verbindet damit Hitzeschutz und Nachhaltigkeit und kann bei sommerlichen Veranstaltungen zu einem sichtbaren und selbstverständlichen Bestandteil einer umweltbewussten Veranstaltungsorganisation werden.

Verbindliche und faire Regelung für alle Veranstalter*innen

Eine verbindliche Vorgabe schafft zudem gleiche Rahmenbedingungen für alle Veranstalter*innen. Wer eine sommerliche Veranstaltung im öffentlichen Raum durchführt,

soll grundsätzlich auch Verantwortung dafür übernehmen, dass Besucher*innen bei hohen Temperaturen Zugang zu kostenlosem Trinkwasser haben.

Dabei sollen die Anforderungen verhältnismäßig ausgestaltet werden. Bei kleineren Veranstaltungen können entsprechend weniger oder kleinere Trinkwasserstationen erforderlich sein, während bei großen Veranstaltungen mit vielen Besucher*innen eine größere Anzahl von Trinkwasserspendern notwendig sein kann.

Entscheidend ist, dass die Bereitstellung von Trinkwasser nicht lediglich, als freiwillige Zusatzleistung betrachtet wird, sondern als verbindlicher Bestandteil der Veranstaltungsplanung und der entsprechenden Auflagen.

Einfach umsetzbare Maßnahme

Mobile Trinkwasserspender lassen sich flexibel an den jeweiligen Veranstaltungsort und die Besucherinnenströme anpassen. Durch eine Kooperation mit den Stadtwerken Mainz kann ein einheitliches und praktikables Verfahren entwickelt werden, mit dem Veranstalterinnen die erforderlichen Trinkwasserstationen organisieren können.

Die Stadt kann hierfür klare Kriterien und Mindestanforderungen festlegen. Dabei können insbesondere Veranstaltungsgröße, erwartete Besucher*innenzahl, Dauer, Veranstaltungsort und Wetterlage berücksichtigt werden.

Mit der verbindlichen Aufnahme von Trinkwasserspendern in die Auflagen für sommerliche Veranstaltungen kann die Stadt Mainz einen konkreten und sichtbaren Beitrag zu Hitzeschutz, Nachhaltigkeit, Teilhabe und einer höheren Aufenthaltsqualität leisten.

Christoph Kozubek

Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Einschränkung des Parkplatzsuchverkehrs durch intelligente Parkraumerfassung

Die Suche nach freien Parkplätzen verursacht einen erheblichen Anteil des Verkehrsaufkommens in den Nebenstraßen und Gassen der Mainzer Altstadt. Verschiedene Städte, wie zum Beispiel Bocholt, Aalen oder München, setzen bereits erfolgreich Sensorik im öffentlichen Straßenraum ein, um die Belegung von Parkständen in Echtzeit zu erfassen und über digitale Anzeigen bereitzustellen. Diese Systeme reduzieren Suchverkehr, erhöhen die Verkehrssicherheit und liefern belastbare Daten für eine bedarfsgerechte Verkehrsplanung.

Für Mainz bietet sich ein Pilotprojekt in einer überschaubaren Straße ohne komplexe Nebenstraßen an. Die Straße *Am Weihergarten* eignet sich aufgrund ihrer klaren Struktur, begrenzten Länge und typischen Parkraumsituation zum Beispiel für einen ersten Testlauf. Ein solches Projekt kann helfen, die Wirksamkeit moderner Parkraumerfassung im öffentlichen Raum zu bewerten und Grundlagen für eine mögliche Ausweitung auf weitere Straßen zu schaffen.

Zur Bewertung der Maßnahme ist eine Verkehrsmessung vor Beginn des Pilotprojekts sowie während der Laufzeit erforderlich. Die Daten sollen Aufschluss über Veränderungen im Suchverkehr, die Auslastung des Parkraums und mögliche Auswirkungen auf angrenzende Bereiche geben.

Um den Parkplatzsuchverkehr effektiv einzudämmen, muss die Verfügbarkeit von Parkplätzen unmittelbar vor der Einfahrt in die Straße an einer gut erkennbaren Anzeige ausgewiesen werden.

Wir fordern die Verwaltung daher auf:

- ein Pilotprojekt zur intelligenten Parkraumerfassung in einer Straße wie *Am Weihergarten* mit einer geeigneten Sensorik zur Erfassung der Parkraumbellegung im öffentlichen Straßenraum (z. B. Bodensensoren oder Mast-Sensorik) und einer digitalen Anzeige vor Einfahrt in die Straße, die die aktuelle Anzahl freier Parkplätze ausweist, zu planen und umzusetzen.

- vor Beginn des Pilotprojekts eine Verkehrsmessung durchzuführen, die insbesondere den Suchverkehr, die Parkraumauslastung und die Verkehrsströme erfasst, und diese während der Laufzeit des Pilotprojekts erneut vorzunehmen

Katrin Schaadt
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Verbesserung der Radverkehrsführung an der Kreuzung Rheinstraße / Quintinstraße

Die Kreuzung Rheinstraße / Quintinstraße stellt einen wichtigen Knotenpunkt im aktuell im Stadtrat zur Abstimmung stehenden Radverkehrsnetz dar. Außerdem wird gerade dieser Abschnitt der Rheinstraße aufgrund des Zustands des Rheinufers im gleichen Abschnitt und der wiederkehrenden Einschränkungen durch Veranstaltungen und dem Rheinstrand häufig als Ausweichroute genutzt. Es gibt keine parallelen Straßen, die stattdessen genutzt werden können und auch der Gehweg kann nur unter extremen Einschränkungen für eine gemeinsame Nutzung von Fußgängern und Fahrrädern genutzt werden.

Derzeit ist die Radverkehrsführung jedoch nur aus einzelnen Richtungen sicher befahrbar:

- Von Norden kommend (Rheinstraße → Süden) existiert ein Wartebereich sowie Markierungen zum sicheren Queren der Kreuzung.
- Aus der Quintinstraße kommend (Innenstadt → Rheinufer) sind lediglich Piktogramme für das Rechtsabbiegen vorhanden; ein gesicherter Wartebereich oder eine Quermöglichkeit für Linksabbieger*innen auf den Fahrradweg Richtung Norden fehlt.
- Von Süden kommend (Rheinstraße → Norden) ist die Situation besonders problematisch:
 - Geradeausfahrend auf der rechten Spur entsteht häufig Rückstau aus der Tiefgarage, Autos scheren sehr knapp aus, um diesen zu umfahren, was zu einer unübersichtlichen Verkehrssituation führt.
 - Linksabbiegen ist aufgrund fehlender Spurführung und fehlender Aufstellflächen besonders gefährlich. Gleichzeitig rechtsabbiegende Busse gegenüber führen regelmäßig zu Konfliktsituationen und Beinahe-Unfällen.
- Vom Europaradweg am Rhein durch die Unterführung der Tiefgarage kommend ist es derzeit nicht möglich mit dem Fahrrad in die Innenstadt zu kommen. Eine Geradeaus Spur für Fahrräder existiert nicht.

Die Kreuzung ist, mit Ausnahme der Rheinstraße von Norden in ihrer Beschaffenheit, Markierung, Ampeln in erster Linie für Autos ausgelegt. Es gibt keinen Hinweis für Autofahrer*innen das hier auch Fahrräder unterwegs sein könnten, auf die Rücksicht genommen werden muss.

Angesichts der Bedeutung der Kreuzung für das Radwegenetz und der bestehenden Gefährdungslage ist eine zeitnahe verkehrliche Neuordnung dringend erforderlich.

Wir fordern die Verwaltung daher auf:

- eine verkehrsplanerische Analyse der Kreuzung Rheinstraße / Quintinstraße vorzunehmen, mit besonderem Fokus auf die Sicherheit und Sichtbarkeit des Radverkehrs aus allen Fahrtrichtungen.
- an allen relevanten Zufahrten zur Kreuzung klar erkennbare und ausreichend dimensionierte Wartebereiche für Radfahrende einzurichten, insbesondere für die Fahrtrichtung **Rheinstraße Süd → Nord**
- die Kreuzungsführung durch durchgängige Radverkehrsmarkierungen, sichere Querungswege und eindeutige Spurführungen zu ergänzen, um Konflikte mit dem Kfz- und Busverkehr zu minimieren.

Katrin Schaad

Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Antwort zur Anfrage Nr. 1124/2026 der SPD im Ortsbeirat betreffend Barrierefreies Unterhaus (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Ein barrierefreier Zugang zum Zuschauersaal im "unterhaus" wird seit Jahren über einen Theaterumbau und den Einbau einer selbständig befahrbaren Rampe vom Foyer ausdiskutiert. Gibt es hier Fortschritte bei der Umsetzung?***

Die Liegenschaft des Unterhaus Mainzer Forum Theater GmbH ist keine städtische Liegenschaft, auch das Unterhaus ist keine städtische Kultureinrichtung. Insofern fallen alle Fragen der Barrierefreiheit nicht in den Zuständigkeitsbereich der Landeshauptstadt Mainz.

Dennoch hat das Unterhaus Ende Juni einen Kostenvoranschlag in dieser Sache in Auftrag gegeben. Weitergehende Informationen liegen der Landeshauptstadt Mainz nicht vor.

- 2. Mit dem neuen Brunfels Hotel ist der Aufzug entfallen, der einen "barrierefreien Rollstuhlplatz" pro Veranstaltung in der "unterhaus-Loge" angefahren werden konnte. Wie sieht hier eine Ersatzlösung aus?***

Derzeit ist der Zugang über die private Tiefgarage möglich. Eine Nachfolgelösung für die Nutzung des Aufzugs im ehemaligen Hilton-Hotel ist der Landeshauptstadt Mainz nicht bekannt.

- 3. Sowohl die Rampe im "entrée", aber insbesondere vom Foyerbereich auf die Bühne wird nach wie vor von vielen "eRolli-Fahrern" als zu steil empfunden. Welche technischen wie finanziellen Möglichkeiten sieht die Stadt hier eine sog. Hublift/Hebeplattform einbauen zu lassen?***

Siehe Punkt 1

Mainz, 25.08.2026

gez.

Ata Delbasteh
Beigeordneter



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Mainz-Altstadt am 2. September 2026

Barrierefreies Unterhaus

Im Juni dieses Jahres hat die Stadt Mainz zum dritten Mal Bilanz gezogen, welche Fortschritte sie bei der Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention aus dem Jahre 2014 über gleichberechtigte Teilhabe, Selbstbestimmung und Inklusion von Menschen gemacht hat. Dabei wurde im Sozialausschuss auch das Thema "soziale Isolation" und die "Senkung von Barrieren im kulturellen Bereich" angesprochen.

In diesem Zusammenhang möchten wir noch einmal darauf hinweisen, dass eine bundesweit bedeutende kulturelle Einrichtung in Mainz, das "unterhaus" nach wie vor keinen barrierefreien Zugang weder zum Zuschauerraum noch zum Foyer bzw. ins Café anbieten kann.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Ein barrierefreier Zugang zum Zuschauersaal im "unterhaus" wird seit Jahren über einen Theaterumbau und den Einbau einer selbständig befahrbaren Rampe vom Foyer aus diskutiert. Gibt es hier Fortschritte bei der Umsetzung?
2. Mit dem neuen Brunfels Hotel ist der Aufzug entfallen, der einen "barrierefreien Rollstuhlplatz" pro Veranstaltung in der "unterhaus-Loge" angefahren werden konnte. Wie sieht hier eine Ersatzlösung aus?
3. Sowohl die Rampe im "entrée", aber insbesondere vom Foyerbereich auf die Bühne wird nach wie vor von vielen "eRolli-Fahrern" als zu steil empfunden.
Welche technischen wie finanziellen Möglichkeiten sieht die Stadt hier eine sog. Hublift/Hebeplattform einbauen zu lassen?

Das "unterhaus" ist bestrebt, wie es auf seiner Plattform mitteilt, die "eingeschränkte Barrierefreiheit", "die missliche Situation in puncto Barrierefreiheit zu verbessern, was indes mit einem hohen finanziellen Aufwand verbunden" sei. Rollstuhlfahrern wird deshalb bei allen Veranstaltungen und Vorstellungen Hilfe zur Überwindung der Barrieren versichert. Diese kann telefonisch angefragt werden, wird jedoch im Sinne einer Selbstbestimmung nicht von allen gerne angenommen.

Ilona Mende-Daum und Björn Witczak
SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt



Antwort zur Anfrage Nr. 1125/2026 der SPD im Ortsbeirat Altstadt betreffend **Wann kann die Jupitersäule wieder aufgestellt werden? (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Wie sieht die aktuelle Kostenermittlung, Auftragsvergabe und Durchführung zur Restaurierung und Wiederaufstellung der Jupitersäule aus – mit welchen Kosten ist zu rechnen und sind diese im aktuellen Haushalt verankert?

Im September 2025 wurden die Kosten (ohne Erneuerung der Beleuchtung) grob auf ca. 175.000 Euro geschätzt, aufgrund der aktuellen Baupreisentwicklung geht die Gebäudewirtschaft Mainz (GWM) von rund 200.000 Euro aus.

Für eine Wiederaufstellung steht Folgendes aus:

- Bauaufsichtliche Genehmigung (welche die Auflagen des Denkmalschutzes beinhaltet). Diese ist aufgrund der Änderung des Statischen Systems zum Lastabtrag der 9 Meter hohen Säule erforderlich.
- Beteiligung eines Objektplaners/einer Projektleitung
- Beteiligung eines Bodengutachters
- Beteiligung eines Materialexperten für Edelstahl
- Prüfung, ggf. Überarbeitung der statischen Berechnung, ggf. auch für Altar
- Erstellung eines Ausführungs-/Bewährungsplans
- Festlegung der Art der Vorsatzschale des Fundamentsockels
- Festlegung, ob die Säulenanlage um 180 Grad gedreht werden soll
- Planung, Ausschreibung, Vergabe, Herstellung und Montage des Edelstahlskelettes
- Instandsetzung Altar; Angebotseinholung, Beauftragung
- Finale Restaurierung und Wiedermontage Steinsäule; Angebotseinholung, Beauftragung
- Seitens der Abteilung Denkmalpflege im Bauamt wird dringend die Erneuerung der Beleuchtung (unauffällige Bodenstrahler statt der bestehenden, das Denkmal stark störenden, massiven Beton-Einhausungen der Strahler) gewünscht. Die Zuständigkeit hierfür liegt bei der Stadtbildpflege.

Aufgrund der aktuellen Finanzsituation stehen bis dato die Gelder für eine Wiederaufstellung der Kopie der Jupitersäule nicht bereit. Daher bleibt zunächst nur die Hoffnung auf ein bürgerschaftliches Engagement. Die Vertreter des Ortsbeirates können hier gerne tätig werden. Zu Gesprächen stehe ich selbstverständlich zur Verfügung.

Mainz, 06.08.2026

gez.
Ludwig Holle
Beigeordneter



SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

Wann kann die Jupitersäule wieder aufgestellt werden?

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 2. September 2026

Vor nunmehr fast zehn Jahren war es notwendig geworden, die Jupitersäule von ihrem Platz im Umfeld des Kurfürstlichen Schlosses und des Deutschhauses zu entfernen, um sie restaurieren und stabilisieren zu können.

Am 26. August 2022 wurde die damalige Kulturdezernentin Marianne Grosse in der Allgemeinen Zeitung zitiert mit der Ankündigung, es werde einen ‚Aha-Effekt‘ geben, wenn die „für rund 130.000 Euro frisch restaurierte Säule wieder aufgestellt“ werde.

Drei Jahre später hieß es in einer Pressemitteilung der Verwaltung, die Stadt werde „alle Optionen sorgfältig abwägen, um sicherzustellen, dass das Projekt weiterhin im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten realisiert werden kann“. Seitdem hat es keine neuen aktuelleren Informationen mehr gegeben.

Wir fragen daher die Verwaltung:

Wie sieht die aktuelle Kostenermittlung, Auftragsvergabe und Durchführung zur Restaurierung und Wiederaufstellung der Jupitersäule aus – mit welchen Kosten ist zu rechnen und sind diese im aktuellen Haushalt verankert?

Ilona Mende-Daum und Björn Witzcak

SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

18.08.2026

Anfrage: Entfernung der Rose und des Rankgitters am Fischtorplatz
Ortbeirat Mainz Altstadt 01.09.2026

Anfrage für den Ortsbeirat

Über viele Jahre befand sich neben dem Denkmal am Fischtorplatz eine Rose mit Rankgitter, die zur Begrünung und Gestaltung des Platzes beitrug. Diese wurde aus Stadtteilmitteln vom Ortsbeirat finanziert. Seit einiger Zeit sind sowohl die Rose als auch das Rankgitter nicht mehr vorhanden.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Wann und aus welchem Grund wurden die Rose und das Rankgitter am Fischtorplatz entfernt?
2. Handelte es sich um eine vorübergehende oder um eine dauerhafte Entfernung?
3. Wann wird der Ersatz gepflanzt, bzw. aufgestellt?
4. Falls eine Wiederherstellung nicht vorgesehen ist: Aus welchen Gründen wird darauf verzichtet?

CDU-Fraktion

18.08.2026

Anfrage: Kosten und Evaluation der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche
Ortsbeirat Mainz Altstadt 01.09.2026

Anfrage für den Ortsbeirat

Seit Kurzem ist die Hintere Bleiche als Fahrradstraße ausgewiesen. Ziel der Maßnahme ist es unter anderem, den Radverkehr stärker über die Hintere Bleiche zu führen und dadurch die Große Bleiche und die Kaiserstraße zu entlasten. Vor allem soll auf der Kaiserstraße das rechtswidrige Befahren des Bürgersteiges durch Fahrradfahrende verhindert werden.

Nach Angaben der Verwaltung soll damit insbesondere auch die Verkehrssicherheit für Radfahrerinnen und Radfahrer verbessert werden, da die Querung im Bereich Münsterplatz aufgrund der dort verlaufenden Schienen und des hohen Verkehrsaufkommens mit besonderen Gefahren verbunden ist.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Kosten mit der Einrichtung der Fahrradstraße verbunden waren und inwieweit überprüft werden soll, ob die Maßnahme die angestrebte Verlagerung des Radverkehrs tatsächlich erreicht.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wie hoch waren die Gesamtkosten für die Einrichtung der Fahrradstraße in der Hinteren Bleiche?
2. Welche Kosten entfielen davon auf die neue Beschilderung?
3. Welche Kosten entfielen auf die Fahrbahnmarkierungen und sonstigen baulichen bzw. gestalterischen Maßnahmen?
4. Wie viele öffentliche Stellplätze sind infolge der Einrichtung der Fahrradstraße entfallen? Gemäß der in der letzten Ortsbeiratssitzung vorgelegten Beschußvorlage sollten nur im Kreuzungsbereich Stellplätze entfallen. Die Realität sieht aber leider anders aus.
5. Wurden vor der Einrichtung der Fahrradstraße Verkehrszählungen durchgeführt, aus denen die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer in der Hinteren Bleiche, der Kaiserstraße und der Großen Bleiche hervorgeht? Wenn ja, wann wurden diese durchgeführt und welche Ergebnisse wurden dabei ermittelt?
6. Ist vorgesehen, nach einer angemessenen Laufzeit von längsten 6 Monaten erneut Verkehrszählungen in den drei Straßen durchzuführen und zu evaluieren, ob sich die Zahl der Radfahrerinnen und Radfahrer in der Hinteren Bleiche gegenüber dem Ausgangszustand erhöht hat?

7. Nach welchen Kriterien bewertet die Verwaltung, ob die mit der Einrichtung der Fahrradstraße verfolgten Ziele erreicht wurden?
8. Sollten sich die Verkehrsströme nicht in die Fahrradstraße verlagert haben, plant die Verwaltung dann zum Schutz der zu Fußgehenden in der Kaiserstraße und der Großen Bleiche sowie dem Schutz der Fahrradfahrenden dort ein Fahrradfahrverbot einzurichten?

CDU-Fraktion



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Umsetzung des Hitzeaktionsplans „Mensch und Gesundheit“

Am 25. März dieses Jahres beschloss der Stadtrat eine Vorlage des Sozialdezernats „Hitzeaktionsplan der Landeshauptstadt Mainz: Mensch und Gesundheit“. Nach nur wenigen Monaten wurden in diesem Sommer die in der Einleitung zum Hitzeaktionsplan genannten Prognosen zur Anzahl heißer Tage und Tropennächte für die 2050er Jahre bereits überschritten. Bundesweit erreicht die Zahl der Hitzetoten Rekordzahlen. Will die Stadt deutliche Verbesserungen beim Hitzeschutz und der Verbesserung des Kleinklimas, besonders in der dicht besiedelten und versiegelten Innenstadt, erreichen, **ist schnelles und konsequentes Handeln dringend geboten.**

So heißt es in der Einleitung: Der Hitzeaktionsplan „umfasst vor allem kurzfristige und mittelfristige Maßnahmen, welche die Stadtverwaltung direkt umsetzen, initiieren oder koordinieren kann.“

Der Ortsbezirk Mainz-Altstadt ist laut der klimatischen Kartierung der Stadt besonders stark von sommerlicher Hitze betroffen und nimmt den vergangenen Sommer zum Anlass, Fragen zur Vorlage zu stellen, da die Vorlage den Ortsbeiräten nicht zur Vorberatung vorlag.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Welche **konkreten Maßnahmen** zum Hitzeschutz besonders für die vulnerablen EinwohnerInnen (Säuglinge und Kleinkinder, alte Menschen, chronisch Kranke, behinderte Menschen, Wohnungslose, sowie Personen, die im Freien arbeiten) dieser Stadt wurden bisher umgesetzt?

Gemeint sind hier neben den schriftlichen Informationsmaterialien vor allem konkrete Hitzeschutzmaßnahmen in folgenden Einrichtungen der Mainzer Altstadt:

- Kinderkrippen, -gärten und -horte
- Spielplätze
- Schulen + Schulhöfen
- Krankenhäusern
- Alten- und Pflegeheimen
- Haltestellen des ÖPNV
- Klimatisierung von Bussen und Straßenbahnen
- Verschattung von Sitzbänken

2. Welche der oben genannten öffentlichen Gebäude in der Mainzer Altstadt verfügen bereits über klimatisierte Räume? Welche verfügen über außenliegende Verschattung für Aufenthaltsräume?

3. Wie wird die Betreuung vulnerabler Gruppen sichergestellt, wenn die dazu vorgesehenen Räumlichkeiten nicht für Hitzetage ausgelegt sind?
4. Wie erfolgt die „Kommunikationskaskade“ in Bezug auf alte Menschen, die nicht in Heimen oder Pflegeeinrichtungen, sondern zu Hause leben?
5. Ist es zutreffend, dass die Stadtverwaltung Sonnensegel als kurzfristig realisierbare Verschattungsmöglichkeit für ÖPNV-Haltestellen ablehnt? Falls ja, warum, falls nein, warum wurde bisher noch nicht entsprechend gehandelt?
6. Was unternimmt die Verwaltungsspitze, um den akut notwendigen Hitzeschutz für die o.g. besonders vulnerablen Gruppen als Pflichtleistung durchzusetzen und somit die entsprechenden finanziellen Mittel zur Verfügung stellen zu können?
7. Wie ist der aktuelle Stand der Klimatisierung von Bussen und Straßenbahnen? Bitte genaue Zahlen angeben. Wann ist mit einer kompletten Klimatisierung aller Fahrzeuge/Bahnen zu rechnen?
8. Wie ist der aktuelle Stand der Hitzeschutzmaßnahmen für obdachlose Menschen (bitte Maßnahmen genau spezifizieren)?
9. Wann ist mit der Umsetzung der Maßnahmen in Anhang 1 des Hitzeaktionsplans zu rechnen (insbesondere der Maßnahmen 1, 10, 13, 15, 17, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 33 + 35)?
10. Der Großteil der Maßnahmen des Hitzeaktionsplanes besteht aus reinen Informationsangeboten. Für Menschen mit geringem Einkommen sind Empfehlungen zum Hitzeschutz in der eigenen Wohnung häufig nicht umsetzbar (Klimaanlagen, Rollläden, Dämmung u.ä.).
Auch bzgl. der Benennung von kühlen Räumlichkeiten, die öffentlich zugänglich sind, sind bisher auffallend wenige städtische Gebäude gelistet. Stattdessen wird überwiegend auf Kirchen, Kinos und Geschäfte verwiesen, die alle nur kurzfristig oder unter Konsumpflicht nutzbar sind! Hält die Verwaltung diese Maßnahmen ernsthaft für ausreichend und zielführend?
11. Wie ist der aktuelle Stand der integrierten Strategie zur Anpassung an den Klimawandel der Stadt Mainz? Welche **konkreten Maßnahmen** zur Entsiegelung, Begrünung und Bewässerung (z.B. Brunnen einschließlich Reparatur nichtaktiver Brunnen + Wasserspielplätzen, Freilegung von Bächen, Sprühnebelgeräten u.ä.) sind geplant bzw. bereits umgesetzt?
12. Wann ist mit den ersten Evaluationen der Maßnahmen im Rahmen des Hitzeaktionsplans und der Integrierten Strategie zur Anpassung an den Klimawandel der Stadt Mainz zu rechnen?

Renate Ammann
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Festsetzung von Nutzungsentschädigungen für Veranstaltungen

Mainz ist eine lebendige Stadt mit zahlreichen Festen und Veranstaltungen, die auf öffentlichen Plätzen stattfinden. Für die Nutzung öffentlicher Flächen wird eine Nutzungsentschädigung erhoben. Die Veranstaltungen reichen dabei von großen Stadtfesten über Weinausschänke bis hin zu ehrenamtlich organisierten Veranstaltungen wie „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“.

Mit „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“ sollen positive Zukunftsbilder für Mainz gestaltet, Menschen zusammengebracht und bürgerschaftliches Engagement für Nachhaltigkeit, Klimaschutz und Demokratie gestärkt werden. Das vollständig ehrenamtlich organisierte Festival wurde dafür 2025 mit dem Jugend-Engagement-Preis des Landes Rheinland-Pfalz ausgezeichnet. In diesem Jahr wurde für die Durchführung von „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“ eine Nutzungsentschädigung von über 8.000 € erhoben, was angesichts der rein ehrenamtlichen Organisation und der ausschließlichen Finanzierung durch Spenden eine besondere finanzielle Belastung darstellt.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Nach welchen Kriterien werden Nutzungsentschädigungen für Veranstaltungen festgesetzt?
2. Inwiefern wird bei der Festsetzung der Nutzungsentschädigung berücksichtigt, ob eine Veranstaltung ehrenamtlich und nicht-kommerziell ist oder Gewinnerzielungsabsichten verfolgt?
3. Wie setzt sich die Nutzungsentschädigung von über 8.000 € für „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“ konkret zusammen?
4. Mit welcher Begründung werden die Nutzungsentschädigungen für manche Veranstaltungen, wie „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“ anhand der Fläche und für andere Veranstaltungen, wie Wein-Events, pauschal berechnet?
5. Im Masterplan 100 % Klimaschutz ist die hoch priorisierte Maßnahme „Informationsoffensive für und mit der Stadtgesellschaft“ beschlossen, die auch „Zentrale Veranstaltungen“ beinhaltet. Wie setzt die Stadtverwaltung diese Maßnahme um und wie unterstützt sie die Klimabewegung bei entsprechenden Veranstaltungen wie „Stadtgefühle – das Zukunftsfest“?

Christoph Kozubek
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 2. September 2026

Plakatierungserlaubnis für Akteur*innen der Zivilgesellschaft

Wir stehen vor großen Aufgaben, die uns alle als Gesamtgesellschaft betreffen. Die Hitzewellen dieses Sommers und die Extremwetter der letzten Jahre führen uns eindringlich vor Augen, wie dringend Klimaanpassung und wirksame Anstrengungen zur Begrenzung der Klimakrise sind. Diese Herausforderung kann nicht allein durch Politik, egal welcher Ebene, bewältigt werden, sondern ist ganz elementar auf das Engagement aller und den besonderen Einsatz zivilgesellschaftlicher Gruppen angewiesen.

Gleichzeitig sehen wir einen starken Anstieg von Angriffen auf LSBTQIA+ Gruppen und Menschen. CSDs werden von rechtsradikalen und islamistischen Fanatikern bedroht. Der CSD in Mainz wird ehrenamtlich von Aktiven des Vereins Schwuguntia organisiert: Plakate sind ein wichtiges Mittel zur Mobilisierung zur Demonstration und als Hinweis auf die Veranstaltung am Rheinufer.

Trotzdem sind engagierte Bürger*innen aus der Klimabewegung an uns herangetreten, weil ihnen kurzfristig mitgeteilt wurde, dass die gewohnte Plakatierung nicht mehr genehmigt werde. Ebenso berichtete Schwuguntia von der Halbierung der üblichen Plakatierung.

Zur Begründung der restriktiveren Handhabung ist mündlich von einigen Verwaltungsstellen auf den neuen Vertrag mit der Werbekonzessionärin DSM Ströer verwiesen worden, wonach die Stadt sich in der neuen Vertragslaufzeit zu einer restriktiveren Handhabung verpflichtet habe. Bereits die Antwort auf Frage 1 der Anfrage 1458/2023 lässt Rückschlüsse auf die Interessenlage der Konzessionärin in dieser Frage zu. Allerdings hat Amt 80 (Wirtschaft und Liegenschaften) dem Ortsvorsteher einen Auszug aus dem Werbekonzept überlassen und bestätigt: „Der Vertrag selbst enthält keine Festlegungen zur Siegelmarkenwerbung.“ Das Werbekonzept wiederum verweist lediglich auf die oben zitierte Plakatierrichtlinie aus 2017, die seitdem vom Stadtrat nicht verändert worden ist. Seit dieser Richtigstellung kursieren andere Begründungen, die sich allerdings ebenfalls als wenig stichhaltig erwiesen haben.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wer hat auf welcher Grundlage beschlossen, dass zivilgesellschaftliche Veranstaltungen in diesem Sommer weniger oder gar nicht mit eigenen Plakatständern beworben werden durften, obwohl die zugrunde liegende Plakatierrichtlinie unverändert ist?
2. Wie wird die unterschiedliche Auslegung der unveränderten Plakatierrichtlinie durch die Abteilung Öffentlichkeitsarbeit (10.05) begründet, da sich die Genehmigungspraxis in den vergangenen Jahren mehrfach gewandelt hat? Aus welcher Vorschrift des Richtliniengebers wird dieser Ermessensspielraum abgeleitet?
3. Die restriktivere Praxis wurde unmittelbar nach der Unterzeichnung des neuen Vertrags (2026–2040) mit der Werbekonzessionärin DSM Ströer eingeführt und fiel zugleich mit einer Plakatkampagne gegen das geplante Gaskraftwerk der KMW

zusammen. Gibt es einen Zusammenhang zu einem der beiden? Wie kam es dazu, dass kurz hintereinander unterschiedliche Begründungen für die Änderung der Genehmigungspraxis genannt wurden?

4. Im Masterplan Klimaschutz wird ausdrücklich die „Informationsoffensive für und mit der Stadtgesellschaft“ als „hoch+“ priorisierte Teilmaßnahme genannt. Darin enthalten ist auch die „Außenwerbung mit Plakaten“. Wie passt die Einschränkung der Sichtbarkeit von Informationen durch Akteur*innen der Zivilgesellschaft zu dieser Maßnahme?
5. Als Ersatz für die Genehmigung einer Plakatierung auf eigenen Plakatständern wurde in einigen Fällen angeboten, die Organisationen könnten über das städtische Eigenkontingent der Werbekonzessionärin Berücksichtigung finden. Wer entscheidet in diesem Fall, in welcher Höhe das Kontingent in Anspruch genommen werden darf, und damit welche Veranstaltung auf welchen Werbeträgern angezeigt werden kann? Nach welchen Kriterien erfolgt diese Entscheidung und wie ist sie mit der Neutralität der Verwaltung vereinbar?

Beatrice Bednarz
Bündnis 90/Die Grünen



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Baulicher Zustand des Bassenheimer Hofes

Gerade in denkmalgeschützten und stadtbildprägenden Bereichen ist ein nachvollziehbarer und einheitlicher Umgang mit baulichen Veränderungen von besonderer Bedeutung. Für Anwohner*innen können bereits kleinere Veränderungen an Fassaden, Balkonen oder technischen Anlagen mit erheblichen Anforderungen und Genehmigungspflichten verbunden sein.

Vor diesem Hintergrund besteht ein öffentliches Interesse daran, nachvollziehen zu können, nach welchen Maßstäben entsprechende Veränderungen an öffentlichen Gebäuden beurteilt und genehmigt werden. Dies gilt insbesondere für sichtbar angebrachte Klimageräte und deren technische Einrichtungen.

Das Gebäude des Innenministeriums in Mainz prägt das Stadtbild und befindet sich in einem städtebaulich sowie denkmalpflegerisch sensiblen Bereich. Gleichzeitig ist immer wieder zu beobachten, dass an dem Gebäude bauliche Veränderungen und technische Anlagen vorgenommen werden.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Verwaltung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie wird der aktuelle bauliche Zustand der Fassade des Innenministeriums in Mainz eingeschätzt? Gibt es Erkenntnisse über Sanierungs-, Instandsetzungs- oder Sicherheitsbedarf?
2. Wie wird insbesondere der Zustand der Balkone eingeschätzt? Liegen der Verwaltung Erkenntnisse über deren bauliche Sicherheit, Sanierungsbedarf oder notwendige Instandhaltungsmaßnahmen vor?
3. Wurden die Anbringung und der konkrete Standort einer Klimaanlage bzw. eines Klimageräts auf einem Balkon des Innenministeriums mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde abgestimmt und genehmigt?
4. Falls eine Abstimmung oder Genehmigung erfolgt ist: Welche denkmalrechtlichen oder sonstigen Anforderungen wurden dabei zugrunde gelegt? Wurde insbesondere geprüft, ob durch das Klimagerät, Leitungen, Halterungen oder sonstige technische Einrichtungen das Erscheinungsbild des Gebäudes oder des denkmalgeschützten Umfelds beeinträchtigt wird?
5. Welche Vorgaben gelten für die Anbringung von Klimaanlage und vergleichbaren technischen Anlagen an denkmalgeschützten oder stadtbildprägenden Gebäuden in Mainz? Gelten diese Vorgaben grundsätzlich gleichermaßen für öffentliche Gebäude und private Wohngebäude?
6. Wie bewertet die Verwaltung den Umstand, dass Anwohner*innen bei baulichen Veränderungen an ihren Gebäuden und insbesondere in denkmalgeschützten

Bereichen teilweise umfangreiche Auflagen erfüllen müssen, während gleichzeitig technische Anlagen an einem öffentlichen bzw. staatlichen Gebäude sichtbar angebracht werden?

7. Wie wird sichergestellt, dass die Vorgaben des Denkmalschutzes unabhängig vom Eigentümer bzw. der öffentlichen oder privaten Nutzung eines Gebäudes gleichmäßig angewendet werden?
8. Liegen der Verwaltung weitere Informationen über geplante oder bereits durchgeführte Sanierungs- oder Umbaumaßnahmen an der Fassade und den Balkonen des Innenministeriums vor?

Christoph Kozubek

Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02. September 2026

Haushaltsmittel für Klimaanpassung und Entsiegelungsmaßnahmen in der Altstadt

In der laufenden Wahlperiode hat der Ortsbeirat Altstadt mehrere Anträge zur Entsiegelung und klimaresilienten Gestaltung des Stadtteils beschlossen. Die Verwaltung hat diese Anliegen in ihren Stellungnahmen überwiegend positiv bewertet und die grundsätzliche Notwendigkeit von Maßnahmen zur Klimawandelanpassung hervorgehoben. Gleichzeitig wurde jedoch wiederholt auf die angespannte Haushaltslage der Stadt verwiesen, wodurch sich die Umsetzung der beschlossenen Maßnahmen verzögert.

Vor dem Hintergrund der fortschreitenden Klimaveränderungen, der zunehmenden Hitzeentwicklung im innerstädtischen Bereich und der Bedeutung entsiegelter Flächen für Biodiversität, Regenwasserrückhalt und Aufenthaltsqualität müssen diese Maßnahmen im Haushalt mit einer entsprechenden Priorisierung vorgesehen werden.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Welche Haushaltsmittel wurden im Haushalt 2026 für Maßnahmen der Klimawandelanpassung und insbesondere für Entsiegelungsmaßnahmen vorgesehen?
2. Welcher Anteil dieser Mittel wurde davon in Q1-Q3 für Maßnahmen in der stark versiegelten Altstadt verwendet? Wie viel ist für Q4 vorgesehen?
3. Welche Haushaltsmittel wurden durch die Fachämter für Klimawandelanpassung und Entsiegelung in der Altstadt im Haushalt 2027 angemeldet und welche Mittel wurden in den derzeitigen Haushaltsentwurf übernommen? Für welche konkreten Projekte sind diese Mittel vorgesehen?
4. Für welche Entsiegelungsmaßnahmen in der Mainzer Altstadt wurden seit Anfang 2025 Förderprogramme (Land, Bund, EU) genutzt oder beantragt und wie hoch ist die jeweilige Förderquote?
5. Für laufende Anträge: Welche Maßnahmen wurden beantragt und wie ist der Bearbeitungsstand des Antragsverfahrens?

Katrin Schaadt
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0074/2026 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Altstadt** betreffend
Dauerhafte Fundamente für temporäre Polleranlagen bei Großveranstaltungen (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche konkreten verkehrsrechtlichen oder straßenrechtlichen Vorschriften stehen einer dauerhaften Belassung der für Polleranlagen erforderlichen Fundamentierungen oder Asphaltflächen entgegen?

Einer dauerhaften Belassung der heute eingesetzten provisorischen Asphaltflächen steht nicht eine einzelne straßen- oder verkehrsrechtliche Vorschrift entgegen. Maßgeblich ist vielmehr, dass dauerhafte bauliche Anlagen im öffentlichen Straßenraum sowohl den straßenverkehrsrechtlichen als auch den straßenbaulichen Anforderungen entsprechen müssen.

Dabei ist insbesondere § 32 Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) zu berücksichtigen. Danach dürfen Gegenstände nicht auf Straßen gebracht oder dort belassen werden, wenn dadurch der Verkehr gefährdet oder erschwert werden kann. Dauerhafte Auflastungen oder Fundamentierungen kommen daher nur dort in Betracht, wo sie keine Gefährdungen oder Beeinträchtigungen für Verkehrsteilnehmende verursachen.

Die derzeit hergestellten Asphaltflächen erfüllen diese Anforderungen nicht, da sie ausschließlich als temporäre Aufstandsflächen für mobile Zufahrtsschutzelemente hergestellt wurden.

2. Welche bautechnischen Gründe machen es erforderlich, die jeweils hergestellten Asphaltflächen nach Veranstaltungen zwingend wieder zurückzubauen, anstatt sie dauerhaft als Fundament oder vorbereitete Fläche zu belassen?

Die derzeit hergestellten Asphaltflächen stellen bewusst eine provisorische Lösung dar. Sie dienen ausschließlich dazu, für die Dauer einer Veranstaltung eine ebene und standsichere Aufstandsfläche für die mobilen Zufahrtsschutzelemente herzustellen.

Der bei temporären Asphaltflächen hergestellte Unterbau entspricht nicht den technischen Anforderungen, die an eine dauerhaft genutzte Verkehrs- oder Fundamentfläche gestellt werden. Auch Größe, Ausführung und technische Ansprüche sind mit einer dauerhaften Fundamentierung nicht vergleichbar. Aus bautechnischen Gründen ist daher ein Rückbau nach Ende der Veranstaltung erforderlich.

Soll an einem Standort eine dauerhafte Lösung geschaffen werden, ist hierfür eine eigenständige Planung erforderlich. Dabei sind insbesondere die vorhandene Straßencharakteristik, Gefälle und Steigungen, die Oberflächenentwässerung sowie die Einbindung in den bestehenden Straßenaufbau zu berücksichtigen.

Hinzu kommt, dass das Zufahrtsschutzkonzept bewusst auf mobilen Sperrelementen basiert. Deren Position kann sich aufgrund geänderter Sicherheitsanforderungen, veränderter Veranstaltungsabläufe oder neuer Erkenntnisse künftig verändern. Eine heute an einem Standort hergestellte dauerhafte Fundamentierung wäre deshalb nicht zwangsläufig auch langfristig

sinnvoll. Die derzeitige Ausführung gewährleistet die notwendige Flexibilität, um die Sperrelemente bei Bedarf an veränderte Anforderungen anpassen zu können.

3. Welche denkmalpflegerischen Vorgaben oder Einwände bestehen insbesondere in der Altstadt gegen eine dauerhafte Lösung, und wie werden diese fachlich begründet?

Von der Installation der dauerhaften Polleranlagen des derzeitigen Zufahrtsschutzkonzeptes und der dafür erforderlichen großen Schaltschränke können im Altstadtbereich auch unterschiedliche Belange des Denkmalschutzes betroffen sein. In der Regel machen hier die Eingriffe ins Erdreich innerhalb der Grabungsschutzgebiete als auch der Umgebungsschutz nach § 4 Abs. 1 Satz 4 Denkmalschutzgesetz (DSchG) eine denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 13 Abs. 1 DSchG erforderlich.

Für dauerhafte Polleranlagen und deren Schaltkästen, die eine nicht nur vorübergehende, erhebliche Beeinträchtigung in der unmittelbaren Umgebung eines Kulturdenkmals darstellen können, wird im Sinne der gesetzlich geforderten Eingriffsminimierung nach § 2 Abs. 4 DSchG eine einvernehmliche Lösung gemeinsam mit Verkehrsbehörde und Stadtbildpflege gesucht.

4. Wurden alternative dauerhafte Lösungen (z. B. fest installierte Fundamente, modulare Systeme oder gestalterisch integrierte Lösungen) geprüft, und falls ja, mit welchem Ergebnis?

Die Standorte mit temporären Fundamenten wurden im Rahmen der Erarbeitung des Zufahrtsschutzkonzeptes gutachterlich geprüft. Der beauftragte Gutachter hat aus einem Sortiment zertifizierter Polleranlagen jeweils diejenigen für die Einzelstandorte empfohlen, die den Anforderungen an Sicherheit, Entfluchtung usw. am besten genügen. Daraus resultierten der Einsatz der heute dort verwendeten Sperrmittel sowie die im Einzelfall erforderliche Nivellierung des Untergrunds.

5. Wie bewertet die Verwaltung den wiederholten Auf- und Rückbau der Asphaltflächen im Hinblick auf Kosten, Personalbindung und ökologische Auswirkungen im Vergleich zu einer dauerhaften Lösung?

Der wiederholte Auf- und Rückbau der provisorischen Asphaltflächen ist grundsätzlich mit Kosten, personellem Aufwand und Materialeinsatz verbunden.

Demgegenüber kann eine dauerhaft hergestellte Lösung den wiederkehrenden Aufwand an einem Standort reduzieren. Allerdings setzt sie eine standortbezogene Planung und bauliche Umsetzung voraus. Dabei sind die Anforderungen des Straßenbaus, der Verkehrssicherheit, der Oberflächenentwässerung, des Denkmalschutzes sowie die langfristige Nutzbarkeit gleichermaßen zu berücksichtigen.

Zugleich basiert das bestehende Zufahrtsschutzkonzept bewusst auf mobilen Sperrelementen, um auch künftig auf veränderte Sicherheitsanforderungen oder geänderte Veranstaltungsabläufe flexibel reagieren zu können. Eine heute errichtete dauerhafte Fundamentierung wäre deshalb nicht zwangsläufig langfristig an derselben Stelle erforderlich oder sinnvoll.

Dauerhafte bauliche Lösungen können dort sinnvoll sein, wo sie den jeweiligen fachlichen, sicherheitstechnischen, verkehrlichen und städtebaulichen Anforderungen entsprechen und sich unter den örtlichen Rahmenbedingungen dauerhaft bewähren. Die heute eingesetzten

provisorischen Asphaltflächen sind hierfür jedoch nicht ohne Weiteres geeignet und können deshalb nicht pauschal in dauerhafte Bauwerke überführt werden.

Mainz, 20. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

10.01.2026

Anfrage: Polleranlagen
Ortsbeirat Mainz Altstadt 21.01.2026

Anfrage für den Ortsbeirat

Betreff: Dauerhafte Fundamente für temporäre Polleranlagen bei Großveranstaltungen

Eine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN aus dem Jahr 2024 (Anfrage Nr. 0323/2024) zur temporären Herstellung von Asphaltflächen für Polleranlagen thematisiert, dass bei Großveranstaltungen – etwa im unteren Bereich der Emmerich-Josef-Straße – regelmäßig provisorische Asphaltflächen hergestellt und nach den Veranstaltungen wieder zurückgebaut werden, was mit wiederkehrenden Kosten, personellem Aufwand und ökologischen Belastungen verbunden ist.

In ihrer Antwort führte die Verwaltung aus, dass der eingesetzte Asphalt aus Gründen der Verkehrssicherung nach den jeweiligen Veranstaltungen wieder zurückgebaut werden müsse, zugleich aber bemüht sei, den Zufahrtsschutz sukzessive dauerhaft zu installieren.

Vor diesem Hintergrund ergeben sich weiterhin offene Fragen, die bislang nicht konkret beantwortet wurden. Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche konkreten verkehrsrechtlichen oder straßenrechtlichen Vorschriften stehen einer dauerhaften Belassung der für Polleranlagen erforderlichen Fundamentierungen oder Asphaltflächen entgegen?
2. Welche bautechnischen Gründe machen es erforderlich, die jeweils hergestellten Asphaltflächen nach Veranstaltungen zwingend wieder zurückzubauen, anstatt sie dauerhaft als Fundament oder vorbereitete Fläche zu belassen?
3. Welche denkmalpflegerischen Vorgaben oder Einwände bestehen insbesondere in der Altstadt gegen eine dauerhafte Lösung, und wie werden diese fachlich begründet?
4. Wurden alternative dauerhafte Lösungen (z. B. fest installierte Fundamente, modulare Systeme oder gestalterisch integrierte Lösungen) geprüft, und falls ja, mit welchem Ergebnis?
5. Wie bewertet die Verwaltung den wiederholten Auf- und Rückbau der Asphaltflächen im Hinblick auf Kosten, Personalbindung und ökologische Auswirkungen im Vergleich zu einer dauerhaften Lösung?

CDU-Fraktion



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Überarbeitung der Raumaufteilung in der Neutorschule

Mit der Antwort zu unserer Anfrage Nr. 1614/2024 (beantwortet am 12.11.25) hat sich die Sachlage bzgl. einer Berücksichtigung des Hauses der Erinnerung in der Neutorschule geändert. Die Verwaltung antwortete u.a., dass „bei den zukünftigen Aktualisierungen der Planungen ... die zuständigen städtischen Gremien selbstverständlich eingebunden“ werden. Auch der Ortsbeirat sollte in diesen Prozess eingebunden werden.

Laut Auskunft der Verwaltung in einem Gespräch mit Ortsbeiratsmitgliedern am 10. Dezember 2025 sammelt die Liegenschaftsverwaltung Interessenbekundungen hinsichtlich der Nutzung von Räumen im Obergeschoss der Neutorschule. Sobald eine Entscheidung getroffen ist, soll dies an die GWM kommuniziert werden, um weitere Planungen in Auftrag zu geben.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wann ist mit einer Vorlage an die Gremien zu rechnen, um ein noch zu entwickelndes Nutzungskonzept für die Räumlichkeiten in der Neutorschule abzustimmen?
2. Bislang ist vorgesehen, in der Neutorschule eine 4-gruppige Kita sowie Räumlichkeiten für die Altstadtbauern und für ein Schulmuseum mit einer Ausstellung zur Geschichte der Neutorschule und der Reformpädagogik einzurichten. Welche weiteren Interessenbekundungen seitens Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen, Räumlichkeiten in der Neutorschule zu nutzen, sind der Verwaltung (insbesondere der Liegenschaftsverwaltung) bekannt? Welche Kommunikation ist diesbezüglich zwischen der Kulturverwaltung und der Liegenschaftsverwaltung erfolgt?
3. Welche Kriterien werden für eine Berücksichtigung der InteressentInnen seitens der Verwaltung zur Entscheidungsfindung angelegt? Wer trifft diese Entscheidung, wann, und wird der Ortsbeirat dabei eingebunden?
4. Gibt es gegenüber dem im Gespräch am 10. Dezember vorgestellten Planungsstand neuere Entwicklungen hinsichtlich der Raumaufteilung? Könnten Verbesserungen für die Kita dadurch entstehen? Falls ja, welche?
5. Ist die Verwaltung mit uns der Meinung, dass das Schulmuseum mindestens zwei bis drei Räume für eine angemessene Präsentation der Geschichte des Hauses benötigt? Falls nein, warum nicht?

Renate Ammann
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Anfrage Nr. 0078/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend
Überarbeitung der Raumaufteilung in der Neutorschule (GRÜNE)

1. Wann ist mit einer Vorlage an die Gremien zu rechnen, um ein noch zu entwickelndes Nutzungskonzept für die Räumlichkeiten in der Neutorschule abzustimmen?

Das endgültige Nutzungskonzept für die Neutorschule steht aktuell noch nicht fest und muss noch entwickelt werden. In diesem Zusammenhang werden aktuell die baulichen Gegebenheiten geprüft, um die erforderlichen Sanierungsmaßnahmen zu planen und die damit verbundenen Kosten zu ermitteln.

2. Bislang ist vorgesehen, in der Neutorschule eine 4-gruppige Kita sowie Räumlichkeiten für die Altstadtbauern und für ein Schulmuseum mit einer Ausstellung zur Geschichte der Neutorschule und der Reformpädagogik einzurichten. Welche weiteren Interessenbekundungen seitens Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen, Räumlichkeiten in der Neutorschule zu nutzen, sind der Verwaltung (insbesondere der Liegenschaftsverwaltung) bekannt? Welche Kommunikation ist diesbezüglich zwischen der Kulturverwaltung und der Liegenschaftsverwaltung erfolgt?

Dem Amt für Wirtschaft und Liegenschaften sind noch ein Kunstverein und ein Rugby-Verband als Interessenten bekannt. Das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften sammelt die Interessen und wird die weitere Nutzung der Räumlichkeit nach erfolgter Sanierung mit dem Dezernat VI abstimmen.

3. Welche Kriterien werden für eine Berücksichtigung der InteressentInnen seitens der Verwaltung zur Entscheidungsfindung angelegt? Wer trifft diese Entscheidung, wann, und wird der Ortsbeirat dabei eingebunden?

Erst nach einer Sanierung des Gebäudes kann über die konkreten Vermietungen entschieden werden. Die Entscheidungsfindung wird dabei maßgeblich durch das Kulturdezernat beeinflusst.

Die städtischen Gremien und der zuständige Ortsbeirat werden in die Entscheidung bezüglich der weiteren Vermietung von Räumlichkeiten in dem Gebäude der Neutorschule eingebunden, sofern es sich nicht um ein Geschäft der laufenden Verwaltung handelt.

4. Gibt es gegenüber dem im Gespräch des 10. Dezember vorgestellten Planungsstand neuere Entwicklungen hinsichtlich der Raumaufteilung? Könnten Verbesserungen für die Kita dadurch entstehen? Falls ja, welche?

Die letzte Studie zur Raumaufteilung in der Neutorschule ist nicht weiter vertieft worden, da in Zusammenarbeit mit den Ämtern 51 und 80 parallel geprüft wurde, ob auf den Standort Neutorschule als Kita nicht komplett zu Gunsten einer Erweiterung des Raumprogramms Kita Holzturm verzichtet werden kann.

5. Ist die Verwaltung mit uns der Meinung, dass das Schulmuseum mindestens zwei bis drei Räume für eine angemessene Präsentation der Geschichte des Hauses benötigt? Falls nein, warum nicht?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann die Verwaltung hinsichtlich des Zeitpunkts der Sanierung und der darauffolgenden künftigen Nutzungsmöglichkeiten keine Aussage treffen. Nach gegenwärtigem Stand ist auch eine Nutzung für das Schulmuseum denkbar.

Mainz, 19. August 2026

gez.
Manuela Matz
Beigeordnete



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat VII | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsbeirat Mainz-Altstadt

- über 10 – Hauptamt -

Beigeordneter
Karsten Lange
Dezernat für
Ordnungswesen und
Verkehrsüberwachung

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 6.031
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße 1

Ansprechperson Amt 30
Tobias Jung
Tel 0 61 31 - 12 38 15
Fax 0 61 31 - 12 23 72
ordnungsdezernat@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 16. Juli 2026

**Auszug aus der Niederschrift des Ortsbeirates Mainz-Altstadt vom 29.04.2026;
hier: Punkt 18.7 – Lärmprognosen Weinstand Fischtorplatz (GRÜNE), Nachfragen
Vorlage: 0087/2026**

Sehr geehrte Damen und Herren,
sehr geehrter Ortsvorsteher Dr. Huck,

zu der Nachfrage von Frau Ammann nehme ich wie folgt Stellung:

"Warum kann die Verwaltung keine Aussage zu Frage 1 zu etwaigen Änderungen in den geltenden Vorschriften machen, zumal die Verwaltung für die Einhaltung dieser Vorschriften sowohl 2105 als auch 2026 verantwortlich sei?"

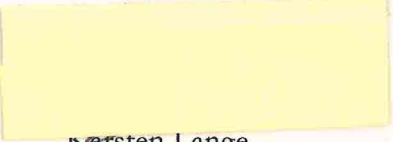
Für die rechtliche Beurteilung einer Erlaubnis oder der Richtigkeit eines Gutachtens durch die Verwaltung kommt es immer auf die zum Zeitpunkt der Entscheidungen geltenden gesetzlichen Regelungen an. Inwieweit sich innerhalb eines Zeitraums Vorschriften geändert haben und welche Auswirkungen diese eventuellen Änderungen (theoretisch) gehabt hätten, wäre durchaus durch eine umfangreiche rechtliche Prüfung möglich. Mit der Antwort sollte lediglich klargestellt werden, dass die zuständige Verwaltungsstelle nicht über eine Darstellung einer Änderungshistorie verfügt, wenn es darauf für ihre Tätigkeit gar nicht ankommt.

"Warum hat die Einhaltung dieser geänderten Parameter nicht folgerichtig zu geänderten Auflagen in der Antwort zu Frage 5 geführt?"

Die Einhaltung der geänderten Parameter ist nicht zwingenderweise mit geänderten Auflagen verbunden. Da die zulässigen Immissionsrichtwerte nach dem vorgelegten Lärmprognosegutachten eingehalten wurden, waren keine Änderungen der Auflagen in Bezug auf den Immissionsschutz erforderlich.

Im Laufe der Jahre wurden die gaststättenrechtlichen Auflagen von Seiten der Verwaltung sukzessive verschärft bzw. nachgebessert, sodass eine alleinige Änderung der Auflagen aufgrund des vorgelegten Lärmprognosegutachtens nicht erforderlich war.

Mit freundlichen Grüßen



Karsten Lange
Beigeordneter

II. Amt 30, Herrn Yahia zur Kenntnisnahme

III. Amt 30.03, Herrn Jung zur Kenntnisnahme

IV. z.d.A.



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. Januar 2026

Bodenbelag Grebenstraße

Der Zustand des Bodenbelags in der Grebenstraße und die damit verbundene unzureichende Barrierefreiheit waren wiederholt Gegenstand der Beratungen im Ortsbeirat. Zuletzt wurde dies in der Anfrage „0414/2025 – Bodenbelag Grebenstraße“ vom 10.03.2025 thematisiert. Die Verwaltung teilte daraufhin mit, dass „aufgrund der derzeitigen Haushaltslage eine vollflächige Sanierung leider nicht möglich [ist]. Die Straße wird in regelmäßigen Abständen begangen und in einem verkehrssicheren Zustand gehalten.“

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Welche jährlichen Kosten entstehen durch die regelmäßigen Begehungen sowie die laufenden Ausbesserungsarbeiten, und wie stehen diese im Verhältnis zu den Kosten einer vollflächigen Sanierung?
- Der Bodenbelag im oberen Bereich der Straße, wird neben dem Gutenbergexpress, häufig durch Fahrzeuge belastet, die im Umkreis des Hof Ehrenfels auf einen kostenlosen Parkplatz hoffen und dann auf Grund der Fahrbahnbreite umständlich Wenden müssen. Inwiefern könnte die zusätzliche Belastung des Straßenbelags durch Parkplatzsuchverkehr reduziert werden, etwa durch eine Sperrung der Grebenstraße ab Domstraße mit Ausnahme für Anlieger- und Lieferverkehr?

Katrin Schaadt
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0100/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend **Zustand Fischtorplatz (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Wurde die gemeinsame Nachbegehung durch den Veranstalter und die Stadt Mainz durchgeführt, und welche Ergebnisse wurden dabei protokolliert?

Wurden die entstandenen Schäden fachgutachterlich bewertet? Welche langfristigen Auswirkungen auf die Grünfläche sind aufgrund der zweimonatigen Belastung zu erwarten?

Ist die Instandsetzung fristgerecht innerhalb der vorgeschriebenen 14 Tage angezeigt worden? Bzw. wie wirken sich die derzeitigen Witterungsverhältnisse auf die gesetzte Frist aus?

Im Ortsbeirat am 12.11. erklärte Frau Matz, die Genehmigung sei als Testlauf zu verstehen und die Anwohnerinnen sollen sich darauf einlassen, zu prüfen, ob sich ihre Bedenken bestätigen. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus diesem „Test“ im Hinblick auf den aktuellen Zustand der Grünfläche?

Am 07.01.2026 wurde die Nachbegehung des Fischtorplatzes mit dem Veranstalter durchgeführt. Folgende Schäden wurden protokolliert: Der Rasenbewuchs ist gelb und stark ausgedünnt, es gibt Fehl- und Druckstellen in den Auflagebereichen des Bodens. Starke Beschädigungen der Oberfläche gibt es nicht. Die Wiederherstellung des vorherigen Zustandes der Fläche kann durch Vertikutieren, Nachsäen und Düngung wieder hergestellt werden. Der leicht beschädigte Zuweg über die wassergebundene Wegedecke wird überarbeitet.

Die Schäden wurden von Mitarbeiter:innen der Stadtverwaltung begutachtet. Nach Durchführung der geplanten Maßnahmen sind keine langfristigen Auswirkungen in der Grünanlage zu erwarten. Trotzdem zeigt der Zustand der Grünanlage deutlich, dass Veranstaltungen in Grünanlagen diese in ihrer Funktion als Erholungsflächen und in ihrem mikroklimatischen Wirkungsradius stark beeinträchtigt werden.

Die Maßnahmen wurden mit der anwesenden Gartenbaufirma besprochen und wurden zu Lasten des Verwalters Anfang März ausgeführt. Zur Dokumentation wurden die Schäden in einem Protokoll festgehalten und dem Veranstalter direkt angezeigt. Die Verpflichtung zur Reparatur von Schäden durch die Veranstaltung ist Teil der Genehmigung.

Durch die Veranstaltung am Fischtorplatz sind glücklicherweise keine dauerhaften Schäden in der Grünanlage entstanden.

Mainz, 15.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 21. Januar 2026

Zustand Fischtorplatz

Auf der Grünfläche des Fischtorplatzes wurde vom 27.11.2025 bis 23.12.2025 für vier Wochen das Weindorf eingerichtet. Trotz geäußerter Bedenken der Anwohner*Innen, unter anderem zu den Auswirkungen auf die Grünfläche, wurde die Genehmigung zur Nutzung der Fläche im genannten Zeitraum und zusätzlich je 2 Wochen Auf- und Abbauzeiten erteilt, sodass die Fläche über einen Zeitraum von 2 Monaten belegt wurde.

Die Veranstaltungsplattform wurde zudem auf Stelzen errichtet, wodurch die Lasten punktuell in den Boden eingeleitet wurden. Das Ergebnis sind großflächige, matschige Bereiche ohne Grasbewuchs sowie deutlich sichtbare Eindrückungen der Stelzen.



Aus der Genehmigung geht folgender Umgang mit eventuellen Schäden an der Grünfläche hervor: „Nach Beendigung der Veranstaltung führen die Stadt Mainz und der Erlaubnisnehmer eine gemeinsame Nachbegehung des überlassenen Grundstücks durch. Die Flächen sind vom Erlaubnisnehmer vor der Begehung zu räumen und zu reinigen. Der Zustand des Grundstücks zzgl. etwaiger Schäden wird protokolliert und mit dem Zustand bei der gemeinsamen Vorbegehung abgeglichen. Eventuelle Schäden sind auf Kosten und in Regie des Erlaubnisnehmers zu beseitigen. Die Beauftragung bzw. der Beginn der Beseitigung der Schäden hat innerhalb von 14 Tagen zu erfolgen. Termin für Beginn und Ende dieser Arbeiten sind dem Grün- und Umweltamt anzuzeigen.“

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Wurde die gemeinsame Nachbegehung durch den Veranstalter und die Stadt Mainz durchgeführt, und welche Ergebnisse wurden dabei protokolliert?
- Wurden die entstandenen Schäden fachgutachterlich bewertet? Welche langfristigen Auswirkungen auf die Grünfläche sind aufgrund der zweimonatigen Belastung zu erwarten?
- Ist die Instandsetzung fristgerecht innerhalb der vorgeschriebenen 14 Tage angezeigt worden? Bzw. wie wirken sich die derzeitigen Witterungsverhältnisse auf die gesetzte Frist aus?
- Im Ortsbeirat am 12.11. erklärte Frau Matz, die Genehmigung sei als Testlauf zu verstehen und die Anwohnerinnen sollten sich darauf einlassen, zu prüfen, ob sich ihre Bedenken bestätigen. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus diesem „Test“ im Hinblick auf den aktuellen Zustand der Grünfläche?

Katrin Schaadt

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 036/2026 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Altstadt** betreffend
Wirtschaftsgärten im öffentlichen Raum (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahmen einer „Fußgängerfläche“, d.h. Fußgängerzonen und breite Bürgersteige?*
- 2. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche nicht kostenpflichtig bewirtschaftet (Ladezonen) wird?*
- 3. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche kostenpflichtig bewirtschaftet (Parkplätze) wird?*

Die Gebühren für die Außengastronomie teilen sich in Benutzungsgebühren (Sondernutzungsgebühren) und Verwaltungsgebühren (für die Erstellung der Erlaubnisse bzw. den Bearbeitungsaufwand) auf.

Die Sondernutzungsgebühren richten sich nach dem Gebührenverzeichnis der Sondernutzungssatzung (siehe anbei) und sind abhängig davon, in welcher Zone die Außengastronomie liegt. Es gibt drei Gebührenzonen, welche Sie ebenfalls im Gebührenverzeichnis finden können.

Die Sondernutzungsgebühren ergeben sich wie folgt:

- Zone 1: 3,85 € pro m² und pro Monat
- Zone 2: 3,30 € pro m² und pro Monat
- Zone 3: 2,75 € pro m² und pro Monat

Neben diesen Zonen wird der Bereich des Gutenbergplatzes mit 4,40 € pro m² und pro Monat für die Außengastronomie berechnet.

Neben den Sondernutzungsgebühren wird eine Verwaltungsgebühr in Rechnung gestellt. Diese beträgt grundsätzlich 15,00 € bei "normalem" Verwaltungsaufwand. Sollte ein höherer oder besonderer Verwaltungsaufwand für die Bearbeitung erforderlich sein, ergibt sich aus der Sondernutzungssatzung ein Gebührenrahmen bis zu 500,00 €. Dieser wird sodann nach dem entsprechenden Verwaltungsaufwand je Stundensatz berechnet.

Werden für die Außengastronomie kostenpflichtige Parkplätze in Anspruch genommen, sind neben den Sondernutzungsgebühren und der Verwaltungsgebühr zusätzlich die entgangenen Parkgebühren (Parkgebührenaufschlag) zu erstatten.

Der Parkgebührenaufschlag wird tageweise je in Anspruch genommenem gebührenpflichtigen Parkplatz berechnet. Für Sonn- und Feiertage fällt kein Parkgebührenaufschlag an. Die Höhe richtet sich nach der jeweiligen Parkgebührenzone:

- Zone 1: Mo.–Fr. 12,00 € pro Tag und Parkplatz, Sa. 7,00 € pro Tag und Parkplatz
- Zone 2: Mo.–Fr. 24,00 € pro Tag und Parkplatz, Sa. 20,00 € pro Tag und Parkplatz

Aufgrund laufender Widerspruchsverfahren liegt dem Stadtrechtsausschuss derzeit eine Vorlage zur Anpassung des Parkgebührenaufschlags vor. Solange hierüber noch nicht entschieden wurde, können keine weitergehenden Auskünfte zu möglichen Änderungen erteilt werden.

Mainz, 15.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

27.02.2026

Anfrage: Wirtschaftsgärten im öffentlichen Raum
Ortbeirat Mainz Altstadt 11.03.2026

Nach der Fastnacht ist vor der Wirtschaftsgartensession. Wie in den vergangenen Jahren werden wieder eine größere Anzahl von gastronomischen Betrieben die Einrichtung einer Außenbewirtschaftung auf öffentlichen Verkehrsflächen beantragen. Im letzten Jahr kamen völlig unterschiedlichen Kosten auf die Gastronomen zu.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahmen einer „Fußgängerfläche“, d.h. Fußgängerzonen und breite Bürgersteige?
2. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche nicht kostenpflichtig bewirtschaftet (Ladezonen) wird?
3. Welche Kosten entstehen für die Inanspruchnahme einer „Verkehrsfläche“, welche kostenpflichtig bewirtschaftet (Parkplätze) wird?

CDU-Fraktion

Bitte beachten Sie nachstehenden Hinweis!

Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 16.12.1994, zuletzt geändert durch Satzung vom 02.07.2025 (Amtsblatt vom 04.07.2025, Nr. 29/2025)

In der Sondernutzungssatzung finden Sie das Regelwerk zur Erhebung von Benutzungsgebühren für die Sondernutzung in der Stadt Mainz.

Achtung:

In den hier veröffentlichten Satzungstexte sind aus Gründen der Vereinfachung und der Nutzungsfreundlichkeit alle Änderungen eingearbeitet.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Satzungstext in der hier veröffentlichten Form so nicht vom Stadtrat beschlossen ist.

Hinweis: Die ursprüngliche Satzung enthält Angaben in Deutsche Mark (DM). Diese wurden nach der Euro-Einführung in Euro geändert.

Sie können die vom Stadtrat beschlossene Originalsatzung unter der Telefonnummer: 06131/12 24 38 anfordern.

**Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen
an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 16.12.1994,
zuletzt geändert durch Satzung vom 02.07.2025
(Amtsblatt vom 04.07.2025, Nr. 29/2025)**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung vom 14.12.1994 aufgrund des § 24 der Gemeindeordnung für Rheinland-Pfalz vom 14.12.1973 (GVBL. S. 518), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 02.11.1993 (GVBL. 518) i. V. m. § 42 Abs. 2 sowie § 47 A von Rheinland-Pfalz in der Fassung vom 01.08.1977 (GVBL. S. 273), zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 08.04.1991 (GVBL. 124), § 124), § 8 Abs. 1 und 3 Bundesfernstraßengesetz vom 01.10.1974 BGBl. I S. 2413 in der Fassung der Bekanntmachung vom 01.10.1984 I S. 2413 in der Fassung der Bekanntmachung vom 28.04.1994 (BGBl. I S. 855) sowie die §§ 2 Abs. 1, 16, 18 Abs. 3 Satz 2, 32 Satz 1 und 33 Abs. 1 Satz 1 des kommunalen Abgabengesetzes vom 05.05.1986 (GVBL.S. 103) zuletzt geändert durch Landesgesetz vom 02.06.1992 (GVBL. S. 134) folgende Satzung beschlossen, die hiermit bekannt gemacht wird.

**§ 1
Geltungsbereich**

Diese Satzung gilt für die in der Baulast der Gemeinde stehenden öffentlichen Straßen innerhalb und außerhalb der geschlossenen Ortslage sowie für die Ortsdurchfahrten von Bundes-, Landes- und Kreisstraßen oder Teilen hiervon, soweit für diese die Gemeinde Träger der Straßenbaulast ist.

**§ 2
Erlaubnisbedürftige Sondernutzungen**

- (1) Soweit in dieser Satzung nicht anders bestimmt ist, bedarf der Gebrauch der in § 1 genannten Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (Sondernutzung) der Erlaubnis der Stadt Mainz.
- (2) Sondernutzungen dürfen erst dann ausgeübt werden, wenn dafür eine Erlaubnis erteilt ist.
- (3) Die Einräumung von Rechten zur Benutzung von Straßen richtet sich nach bürgerlichem Recht, wenn sie den Gemeingebrauch nicht oder für Zwecke der öffentlichen Versorgung oder Abwasserbeseitigung nur kurzfristig beeinträchtigt (§ 45 Abs. 1 LStrG sowie § 8 Abs. 10 FStrG).

**§ 3
Erlaubnisantrag**

- (1) Erlaubnisanträge sind mit Angabe über Art und Dauer der Sondernutzung bei der Stadtverwaltung Mainz, Standes-, Rechts- und Ordnungsamt, zu stellen.
- (2) Das Standes-, Rechts- und Ordnungsamt kann Erläuterungen durch Zeichnungen, textliche Beschreibung oder in sonst geeigneter Weise verlangen.

§ 4

Erlaubnisfreie Sondernutzungen

An Ortsdurchfahrten und Gemeindestraßen sind nachstehende Sondernutzungen erlaubnisfrei:

1. Bauaufsichtlich genehmigte Bauteile, die sich im Luftraum über der Straße befinden, beispielsweise Gesimse, Fensterbänke, Balkone und Erker.
2. Bauaufsichtlich genehmigte Werbeanlagen, Warenautomaten und sonstige Verkaufseinrichtungen, die innerhalb einer Höhe von 2,50 m nicht mehr als 5 v. H. der Gehwegbreite einnehmen, jedoch höchstens 0,30 m in den Gehweg hineinragen.
3. Werbeanlagen, soweit sie durch öffentlich-rechtliche Werbeträger (Städtereklame) errichtet werden.
4. Leitungen und Einrichtungen aller Art, die ausschließlich der öffentlichen Versorgung dienen.

§ 5

Einschränkung erlaubnisfreier Sondernutzungen

Erlaubnisfreie Sondernutzungen nach § 4 Ziffer 2. und 3. dieser Satzung können ganz oder teilweise eingeschränkt werden, wenn Belange des Verkehrs, des Straßenbaues oder sonstige öffentlich-rechtlichen Belange dies vorübergehend oder auf Dauer erfordern.

§ 6

Gebühren, Gebührenbefreiung

- (1) Für Sondernutzungen an Straßen im Sinne des § 1 werden Gebühren nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen erhoben.
- (2) Das Recht, Gebühren nach anderen Vorschriften zu erheben, bleibt unberührt.
- (3) In Ausnahmefällen kann von der Erhebung einer Gebühr für eine Sondernutzung abgesehen werden.

Ausnahmefälle sind insbesondere:

- Wohltätigkeitsveranstaltungen
- Informationsstände von privaten Organisationen, Vereinen und Gruppen, soweit kein Verkauf stattfindet.
- Informationsstände von politischen Parteien und sonstige politische und kulturelle Veranstaltungen

- Straßenfeste
- Sondernutzungen, die zur Verschönerung des Stadtbildes beitragen und die insoweit auch im Interesse der Allgemeinheit ausgeübt werden
- Sondernutzungen, die aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht als notwendig anerkannt werden.

(4) Die Erhebung von Verwaltungsgebühren wird durch Abs. (3) nicht berührt.

(5) Gebührenfrei sind:

- a) Bauaufsichtlich genehmigte Bauteile, die sich im Luftraum über der Straße befinden, beispielsweise Gesimse, Fensterbänke, Balkone und Erker.
- b) Bauaufsichtlich genehmigte Werbeanlagen, Warenautomaten und sonstige Verkaufseinrichtungen, die innerhalb einer Höhe von 2,50 m nicht mehr als 5 v. H. der Gehwegbreite einnehmen, jedoch höchstens 0,30 m der Gehwegbreite einnehmen.
- c) Werbeanlagen, soweit sie durch öffentlich-rechtliche Werbeträger (Städtemedien) errichtet werden.
- d) Leitungen und Einrichtungen aller Art, die ausschließlich der öffentlichen Versorgung dienen.

§ 7

Gebührensschuldner

Gebührensschuldner sind als Benutzer:

1. Der Inhaber der Erlaubnis, bei erstmaliger Erteilung der Erlaubnis der Antragsteller,
2. derjenige, der eine Sondernutzung ausübt.

§ 8

Gebührenberechnung

1. Die Gebührensätze sind nach Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie nach dem wirtschaftlichen Interesse des Gebührenschuldners an der Sondernutzung in den Grenzen des anliegenden Tarifs zu bemessen. Ist die nach dem Regelmaßstab des Tarifs berechnete Gebühr geringer als die Mindestgebühr, so wird die Mindestgebühr erhoben.
2. Für Sondernutzungen, die im Tarif nicht enthalten sind, wird eine Sondernutzungsgebühr erhoben, die möglichst nach im Tarif bewerteten vergleichbaren Sondernutzungen zu bemessen ist.

Im Übrigen gilt der in Abs. 1 vorgesehene Gebührenrahmen.

3. Ergeben sich bei der Gebührenberechnung Centbeträge, so werden diese auf halbe oder volle Euro abgerundet.
4. Für das Erteilen der Sondernutzungserlaubnis und für Amtshandlungen, die im Zusammenhang mit einer Sondernutzung vorgenommen werden, wird eine Verwaltungsgebühr gemäß Gebührenverzeichnis erhoben.

§ 9

Entstehung des Gebührenanspruchs

1. Die Gebühren werden durch Gebührenbescheid erhoben. Die Erteilung der Erlaubnis kann von der vorherigen Zahlung der Gebühr abhängig gemacht werden.
2. Die Gebührenschuld entsteht:
 - a) Bei Sondernutzung für einen Zeitraum bis zu einem Jahr, bei Erteilung der Erlaubnis.
 - b) Bei Sondernutzungen, die für einen Zeitraum von mehr als einem Jahr oder auf Widerruf erteilt werden:

Bei Erteilung für das laufende Rechnungsjahr, für die nachfolgenden Rechnungsjahre jeweils mit Beginn des Rechnungsjahres.

- c) Bei Sondernutzung, für die keine Erlaubnis erteilt wurde, entsteht die Gebührenschuld mit Beginn der Sondernutzung.

§ 10

Gebührenerstattung

1. Wird eine auf Zeit genehmigte Sondernutzung vom Nutzungsberechtigten vorzeitig aufgehoben, so besteht ein Anspruch auf Erstattung der Gebühren, die für noch nicht angefangene Kalendervierteljahre entpflichtet worden sind.
2. Im voraus entrichtete Gebühren werden anteilmäßig zurückerstattet, wenn die Stadt Mainz die Sondernutzungserlaubnis widerruft.
3. Verwaltungsgebühren werden nicht erstattet.

§ 11

Märkte und Messen

Ausgenommen von den Vorschriften dieser Satzung bleiben:

- a) der Wochenmarktverkehr
- b) die Veranstaltungen von Messen und Kirchweihen

c) der Flohmarktverkehr.

§ 12
Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit dem auf die Veröffentlichung folgenden Monatsersten in Kraft.

Gleichzeitig tritt die Satzung über die Erhebung von Gebühren für Sondernutzung an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz vom 07.03.1984 außer Kraft.

Mainz, den 02.07.2025
Stadtverwaltung

gez.: Haase

Oberbürgermeister

Die Veröffentlichung erfolgte am 04.07.2025 (Amtsblatt Nr. 29/2025)

Hinweise

Straßen

- 1) Straßen im Sinne dieser Satzung sind die dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Straßen, Wege und Plätze.
- 2) Zu den Straßen gehören:
 1. der Straßenkörper, das sind insbesondere Straßengrund, Straßenunterbau, Straßendecke, Geh- und Radwege, Parkplätze, Brücken, Tunnel, Durchlässe, Dämme, , Gräben, Entwässerungsanlagen, Böschungen, Stützmauern, Trenn-, Seiten-, Rand- und Sicherheitsstreifen,
 2. die Geh- und Radwege mit eigenem Straßenkörper, die im Zusammenhang mit einer öffentlichen Straße im Wesentlichen mit ihr gleich laufen,
 3. der Luftraum über dem Straßenkörper,der Bewuchs und das Zubehör, das sind Verkehrszeichen, Verkehrseinrichtungen und Verkehrsanlagen aller Art, die der Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs oder dem Schutz der Anlieger dienen.
- 3) Ist die Breite der Straße durch Flurstücksgrenzen oder Geländegestaltung nicht eindeutig bestimmt, so liegt die Grenze jeweils ein Meter seitlich des Straßenkörpers.
- 4) Wege, die ausschließlich der Bewirtschaftung land- und forstwirtschaftlicher Grundstücke dienen (Wirtschaftswege), sind nicht öffentliche Straßen.

Erlaubnis

- 1) Die Erlaubnis wird nur auf Zeit oder auf Widerruf erteilt. Für die Erlaubnis können Bedingungen und Auflagen festgesetzt werden (§ 41 Abs. 6 LStrG).
- 2) Der Erlaubnisnehmer hat der Stadt Mainz alle Kosten zu ersetzen, die ihr durch die Sondernutzung entstehen. Er hat auf Verlangen der Stadtverwaltung Mainz die Anlagen auf seine Kosten zu ändern. Bei Erlöschen oder Widerruf der Erlaubnis sowie bei Einziehung der Straße kann die Stadtverwaltung Mainz auf Kosten des Erlaubnisnehmers die Anlagen entfernen und den benutzten Straßenteil in einen ordnungsgemäßen Zustand versetzen oder von dem Erlaubnisnehmer diese Maßnahme innerhalb angemessener Frist verlangen. Die Stadtverwaltung kann angemessene Vorschüsse oder Sicherheiten verlangen (§ 41 Abs. 3 LStrG).
- 3) Der Erlaubnisnehmer hat die in Ausübung der Sondernutzung herzustellenden Anlagen so zu errichten, dass sie den gesetzlichen Vorschriften, den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung sowie den anerkannten Regeln der Technik genügen. Arbeiten an der Straße bedürfen der Zustimmung der Stadtverwaltung Mainz (§ 41 Abs. 4 LStrG).

- 4) Wird die Erlaubnis widerrufen, hat der Erlaubnisnehmer gegen die Stadtverwaltung Mainz keinen Ersatz- oder Entschädigungsanspruch (§ 41 Abs. 6 LStrG).
- 5) Ist nach den Vorschriften des Straßenverkehrsrechtes eine Erlaubnis für eine übermäßige Straßenbenutzung oder eine Ausnahmegenehmigung der Straßenverkehrsbehörde erforderlich, bedarf es keiner Erlaubnis nach § 2 der Satzung (§ 41 Abs. 7 LStrG).
- 6) Wird eine Straße ohne die erforderliche Erlaubnis benutzt oder kommt der Erlaubnisnehmer seinen Verpflichtungen nicht nach, so kann die Stadtverwaltung Mainz die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Benutzung oder zur Erfüllung der Auflagen anordnen. Sind solche Anordnungen nicht oder nur unter unverhältnismäßigem Aufwand möglich oder nicht erfolgversprechend, so kann sie den rechtswidrigen Zustand auf Kosten des Pflichtigen beseitigen oder beseitigen lassen (§ 41 Abs. 8 LStrG).

Zuwiderhandlungen

Wer vorsätzlich oder fahrlässig gegen die Bestimmungen zur Sondernutzung von öffentlichen Straßen gemäß § 41 LStrG verstößt, handelt nach § 53 Abs. 1 Ziffer 11 - 15 und 17 LStrG ordnungswidrig. Die Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße bis 5.000,00 Euro geahndet werden (§ 53 Abs. 2 LStrG).

**Gebührenverzeichnis gemäß § 8 Abs. 1 und 4 der Satzung
über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt
Mainz vom 16.12.1994 – Stand 04.07.2025**

1) Verwaltungsgebühren:

- a) Erteilung oder Versagung einer Sondernutzungserlaubnis;
Untersagung einer unerlaubt ausgeübten Sondernutzung;
Durchführung von Amtshandlungen zur Beendigung
einer unerlaubt ausgeübten Sondernutzung
15,00 € bis 500,00 €
- b) Eine Verwaltungsgebühr wird nicht erhoben für eine Erlaubnis zur Sondernutzung, wenn bei der Ausübung der wirtschaftliche Erlös wohltätigen Zwecken zugeführt wird.

2) Für Sondernutzungen werden folgende Gebühren erhoben:

1. Automaten, Auslagen- und Schaukästen,
die mit dem Boden oder einen baulichen
Anlage verbunden sind, die Baulinie
überschreiten und mehr als 5 v. H. der
Gehwegbreite in Anspruch nehmen bzw.
mehr als 30 cm in den Gehweg hineinragen,
für die beanspruchte Fläche pro angefangener
Quadratmeter
jährlich von
5,11 € bis 20,56 €

2. Autorufsäulen und ähnliche Einrichtungen
jährlich von
5,11 € bis 20,56 €

3. Gleise:

- a) sofern nur vorübergehend verlegt je angefangene 100 m

1. in den Grund eingelassen
monatlich von
5,11 € bis 30,68 €

2. nicht in den Grund eingelassen
monatlich von
7,67 € bis 40,90 €

- b) sofern auf Dauer verlegt je angefangene 100 m

1. in den Grund eingelassen
jährlich von
61,36 € bis 409,03 €

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 2. nicht in den Grund eingelassen | jährlich von
92,03 € bis 562,42 € |
| 4. Masten (für Fahnen, Hinweiszeichen u. ä.)
je Mast | jährlich von
7,67 € bis 25,56 € |
| 5. Tribünen je Quadratmeter beanspruchter
Verkehrsfläche | täglich von
0,77 € bis 3,07 € |
| 6. Tische, Stehtische und Sitzgelegenheiten, die zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Verkehrsflächen aufgestellt werden je Quadratmeter beanspruchter Verkehrsfläche | öffentlich
Verkehrsfläche |

Gebührenzone I

monatlich von
2,30 € bis 6,14 €

Straßen:

- Ludwigstraße, ab Schillerplatz
- Gutenbergplatz
- Höfchen
- Schusterstraße, Quintinsstraße
- Markt, Meilandsgasse bis Seilergasse
- Liebfrauenplatz
- Rotekopfgasse
- Fischtorstraße
- Leichhofstraße
- Augustinerstraße bis Holzstraße
- Kirschgarten bis Hollagässchen

Gebührenzone II

innerhalb und einschließlich der Straßenzüge:

monatlich von
2,05 € bis 5,11 €

- Schillerplatz
- Schillerstraße
- Große Bleiche bis Lotharstraße
- Lotharstraße
- Lotharpassage
- Stadthausstraße einschließlich Stadionerhofstraße bis Schusterstraße
- Am Brand bis Rathausbrücke

Gebührenzone III

Straßen außerhalb der Zone II,
einschließlich Ortsbezirke

monatlich von
1,79 € bis 4,09 €

7. Feste Verkaufsstände, Imbissstände, Kioske u. ä.

- a) bei ausschließlichem Vertrieb von Tabakwaren
sowie Zeitungen je Quadratmeter beanspruchter
Verkehrsfläche

monatlich von
2,56 € bis 51,13 €

- b) sofern auch andere unter a) genannte Waren oder
Leistungen feilgeboten werden, je Quadratmeter
beanspruchter Verkehrsfläche

monatlich von
2,56 € bis 76,69 €

8. Verkaufswagen, Verkaufs- und Bürocontainer,
ambulante Verkaufsstände aller Art, Werbeeinrichtungen
Werbeveranstaltungen je Quadratmeter beanspruchter
Verkehrsfläche

monatlich von
2,56 € bis 204,52 €

Mindestgebühr 15,34 €

9. Warenstände und sonstige Sachen, die zu gewerblichen Zwecken auf öffentlichen Verkehrs-
flächen aufgestellt werden, je Quadratmeter beanspruchter Verkehrsfläche

Gebührenzone I

innerhalb und einschließlich der Straßenzüge

jährlich von
46,02 € bis 76,69 €

Mindestgebühr 15,34 €

- Schillerplatz
- Schillerstraße
- Große Bleiche bis Lotharpassage
- Lotharstraße
- Lotharpassage
- Stadthausstraße bis Schusterstraße
- Stadionerhofstraße
- Am Brand
- Quintinsstraße bis Rathausbrücke
- Fischtorstraße
- Liebfrauenplatz
- Markt
- Höfchen
- Schöffersstraße
- Leichhof
- Augustinerstraße
- Kirschgarten
- Gutenbergplatz
- Ludwigstraße

Gebührenzone II

Außerhalb Zone I, einschließlich und innerhalb der Straßenzüge

jährlich von
40,90 € bis 71,58 €

Mindestgebühr 15,34 €

- Schottstraße
- Kaiserstraße
- Rheinallee
- Peter-Altmeier-Allee
- Holzstraße
- Weißliliengasse bis Ludwigstraße
- Schillerplatz
- Schillerstraße
- Münsterplatz
- Bahnhofstraße bis Bahnhofplatz

Gebührenzone III

Außerhalb Zone II einschließlich Ortsbezirke

jährlich von
35,79 € bis 66,47 €

Mindestgebühr 15,34 €

10. Zum Be- und Entladen von Fahrzeugen bestimmte Vorrichtungen, die ständig auf öffentlichen Flächen aufgestellt sind oder in den öffentlichen Luftraum hineinragen, je Quadratmeter beanspruchter Verkehrsfläche

jährlich von
5,11 € bis 25,56 €

Mindestgebühr 10,23 €

11. Baubuden, Gerüste, Baustofflagerungen, Aufstellen von Arbeitswagen, Baumaschinen und Baugeräten mit und ohne Bauzaun

monatlich von
1,53 € bis 5,11 €

Mindestgebühr 10,23 €

12. Bei der Nutzung von Kurzzeitparkplätzen wird als Entschädigung (Parkgebührenausschlag) der Betrag in Rechnung gestellt, der sich aus auf der/dem Parkuhr/Parkscheinautomaten angegebenen gebührenpflichtigen Zeit multipliziert mit der Parkgebühr pro 30 Minuten ergibt.

Angefangene Tage werden als ganze Tage in Rechnung gestellt.

13. Für stationsbasiertes Carsharing gemäß § 2 Carsharinggesetz (CsgG) reservierter Stellplatz im öffentlichen Straßenraum (eine Sondernutzungserlaubnis kann nur an einen gemäß § 5 Abs. 3 und 4 CsgG geeigneten und zuverlässigen Carsharing-Anbieter erteilt werden):
- monatlich 40 € bis 60 €
- a) für einen Stellplatz in den Stadtteilen Neustadt und Altstadt monatlich 10 € bis 30 €
- b) für einen Stellplatz in den übrigen Stadtteilen monatlich 2,50 €
- c) für einen Stellplatz an einer Ladesäule, der ausschließlich mit einem elektrisch betriebenen Fahrzeug (gemäß Begriffsbestimmung im Elektromobilitätsgesetz - EmoG) bewirtschaftet wird. Für die dazugehörige Ladesäule wird keine zusätzliche Gebühr erhoben.
14. Verleih- und Mietsysteme von Elektrokleinstfahrzeugen (E-Scooter/E-Tretroller), je Fahrzeug und Monat 7,00€
- 15.
- a) Umsetzen/Umstellen eines Fahrzeugs nach Ziffer 14 70 € bis 200,00 €
- b) Abschleppen eines Fahrzeugs nach Ziffer 14 140 € bis 300,00 €

Gebührenverzeichnis der Gestattungsvergütungen für die Inanspruchnahme von öffentlichem Straßengelände gemäß § 45 Abs. 1 LStrG

1. Licht-, Ausstieg-, Kohlen-, Mülltonnenaufzug-
u. a. Schächte je Schacht jährlich
5,11 € bis 20,45 €
2. in den Straßen-, grund/raum hineinragende
Bauteile, pro angefangener Quadratmeter jährlich
5,11 € bis 15,34 €
3. Leitungen aller Art, die nicht der öffentlichen Versorgung
dienen, überirdisch / unterirdisch verlegt
- a) sofern nur vorübergehend verlegt
monatlich von
1. bei Durchmesser bis 100 mm 5,11 € bis 15,34 €
2. bei Durchmesser über 100 mm 7,67 € bis 25,56 €

b) sofern auf Dauer verlegt, je angefangene 100 m
monatlich von

- | | | | |
|--------------------------------|---------|-----|----------|
| 1. bei Durchmesser bis 100 mm | 25,56 € | bis | 153,39 € |
| 2. bei Durchmesser über 100 mm | 38,35 € | bis | 204,52 € |

4. Kabel- und Linienverzweiger je Anlage

jährlich von
5,11 € bis 25,56 €

5. Verbindungs-, Rohrleitungsbrücken,
Verbindungsgänge unterirdisch,
ohne Rücksicht auf die Länge

jährlich von
25,56 € bis 102,26 €



ÖDP-Ortsbeirat Altstadt

Christiane Drescher
Leichhof 24
55116 Mainz

Telefon: +49 (0)61 31 / 233 953
christianedrescher@posteo.de

Mainz, 02.03.2026

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 11.03.2026

Fahrradstände in der Schöfferstraße

Im Umfeld von Markt und Leichhof werden zur Zeit häufig Fahrräder wild abgestellt, da offizielle Fahrradstände auf Grund von Baustellen abgebaut wurden.

Seit geraumer Zeit bestehen diese räumlichen Einschränkungen an den Gehwegen nicht mehr.

Auch der Gehweg vor der St. Johanniskirche wurde wiederhergestellt.

Die Bodeneinrichtungen für die Installation der Fahrradstände sind noch vorhanden.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wann werden die Fahrradstände an die bereits vorhandenen Bodeneinrichtungen wieder installiert?

2. Können auf dem Gehweg vor der St. Johanniskirche weitere Fahrradstellplätze geschaffen werden.?

Christiane Drescher
ÖDP

Antwort zur Anfrage Nr. 0685/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend **Verkehrskontrollen in Fußgängerzonen (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Für welche Verkehrsarten ist die kommunale Verkehrsüberwachung zuständig, wenn es um das verbotswidrige Befahren der Fußgängerzone geht?

Die Zuständigkeit der kommunalen Verkehrsüberwachung für Maßnahmen im Straßenverkehr ergibt sich eindeutig und abschließend aus § 7 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts. Eine weitergehende Differenzierung ist insoweit nicht erforderlich.

2. Gibt es bei der Zuständigkeit in Fußgängerzonen Unterschiede zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und / oder unterscheidet sich diese noch nach Fahrzeugarten (wie Kfz, Fahrrad, E-Scooter, etc.)? Falls ja, wie ist das mit der eingangs zitierten Landesverordnung in Einklang zu bringen, die hier offensichtlich keine Unterscheidung vornimmt?

E-Scooter im Bereich der Alt- und Neustadt sind auf den dafür vorgesehenen Abstellflächen abzustellen. Dieses Abstellen auf den betreffenden Abstellflächen stellt eine straßenrechtliche Sondernutzung gemäß des Landesstraßengesetz Rheinland-Pfalz dar. Die Betreiber der E-Scooter sind für das ordnungsgemäße Abstellen der E-Scooter sowie der Behebung bei etwaigen Verstößen primär zuständig. Das Standes-, Rechts- und Ordnungsamt kann bei Verstößen bezüglich des falschen Abstellens von E-Scootern ebenfalls kontaktiert werden und nimmt sodann Kontakt zu den Betreiberfirmen auf.

3. Sollten unterschiedliche Zuständigkeiten für ruhenden und fließenden Verkehr gegeben sein, wie genau wird dann ruhender Verkehr definiert (reicht es anzuhalten, muss man aus- oder absteigen, muss man das Fahrzeug abstellen, ...)? Und wie können in einem solchen Fall wirkungsvolle Kontrollen stattfinden?

Ruhender Verkehr liegt vor, wenn ein Fahrzeug abgestellt wird. Verkehrsbedingtes Halten zählt nicht zum ruhenden Verkehr.

Auf das Ein- oder Aussteigen kommt es hierbei nicht an. Entscheidend ist, ob das Fahrzeug erkennbar nicht mehr verkehrsbedingt hält, sondern zum Stillstand gebracht und abgestellt wurde.

Ist ein Fahrzeugführer vor Ort, wird dieser angesprochen und – sofern ein verkehrsordnungswidriges Verhalten vorliegt – aufgefordert, dieses unverzüglich zu beenden.

4. Falls Verkehrsüberwachungskräfte Zeug:innen des verbotswidrigen Befahrens der Fußgängerzone werden, wie können sie Sanktionen gegen die Fahrzeugführenden durchsetzen?

Sind die Einsatzkräfte in dieser Funktion zu Personenkontrollen mit dem Zweck der Feststellung der Personalien befugt?

Werden ordnungswidrig abgestellte Fahrzeuge in einer Fußgängerzone festgestellt, erfolgt zunächst die Ahndung durch Verwarnung.

Sind verantwortliche Fahrzeugführer vor Ort oder als solche erkennbar, werden diese angesprochen. In diesem Zusammenhang erfolgt auch eine Identitätsfeststellung, zu der der Betroffene grundsätzlich verpflichtet ist, mitzuwirken.

5. Welche Verstöße sind dazu geeignet, die Sicherheit und Ordnung in den genannten Bereichen (Fußgängerzonen, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen) zu gefährden?

Die StVO regelt umfassend das Verhalten im Straßenverkehr und definiert eine Vielzahl von Tatbeständen, die geeignet sind, Sicherheit und Ordnung im Straßenraum zu beeinträchtigen.

Dies gilt auch für Fußgängerzonen, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigte Bereiche. Verstöße gegen die dort geltenden Regelungen stellen unabhängig von ihrer konkreten Ausprägung eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit oder -ordnung dar und werden entsprechend geahndet.

6. Bei welcher Quote der Sanktionierung von Zuwiderhandlungen glaubt die Verwaltung, eine effektive Abschreckung zu leisten, um die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen zu gewährleisten? Welche Anhaltspunkte hat die Verwaltung dafür, dass die Sicherheit und Ordnung bei der aktuellen Effektivität der Verkehrsüberwachung gewährleistet ist?

Die Fragestellung lässt sich in der dargestellten Form nicht pauschal beantworten.

Eine „Quote der Sanktionierung“, die eine bestimmte Abschreckungswirkung gewährleistet, ist weder gesetzlich definiert noch fachlich belastbar bestimmbar. Die Wirksamkeit von Verkehrsüberwachung bemisst sich nicht an abstrakten Quoten, sondern an der konsequenten und gleichmäßigen Durchsetzung der geltenden Rechtslage.

Die Verkehrsüberwachung erfüllt insoweit ihren gesetzlichen Auftrag, festgestellte Verstöße zu verfolgen und damit zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr beizutragen.

Dies erfolgt im Rahmen der zur Verfügung stehenden Personalressourcen.

7. Wieso sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgänger in der Augustinerstraße in den frühen Morgenstunden zwischen 6:00 und 10:00 Uhr durch Radverkehr gefährdet und führt deswegen zu dieser Zeit (vor Öffnung der Geschäfte und der Gastronomie!) gezielt Kontrollen durch (siehe Bericht in der AZ vom 14.04.2026 zu den durchgeführten Verkehrskontrollen)?

Die Fragestellung stellt auf eine Bewertung von Gefährdungslagen ab, die für die Durchführung von Kontrollen in diesem Zusammenhang nicht maßgeblich ist.

Entscheidend ist vielmehr, dass die jeweils geltenden verkehrsrechtlichen Anordnungen – insbesondere Beschilderungen – verbindlich einzuhalten sind. Sofern für bestimmte Verkehrsarten, etwa den Radverkehr, zeitliche Beschränkungen bestehen, gelten diese unabhängig von einer subjektiven Gefährdungseinschätzung.

Die Kontrolle erfolgt daher auch in Randzeiten, da die entsprechenden Regelungen durchgängig zu beachten sind.

8. *Wieso darf motorisierter Lieferverkehr in dieser Zeit (unter der Woche sogar von 6:00 bis 11:00 Uhr und von 18:30 bis 19:30 Uhr sowie am Samstag von 6:00 bis 9:00 Uhr) die Augustinerstraße und andere Fußgängerzone(n) befahren (siehe Bilder 1 und 2)? Inwiefern stellt dies eine geringere bzw. keine Gefahr dar?*

Die zeitlich begrenzte Freigabe für den Lieferverkehr dient der Sicherstellung der Versorgung der ansässigen Betriebe, der Gastronomie sowie weiterer Einrichtungen innerhalb der Fußgängerzonen. Eine vollständige Unterbindung des Lieferverkehrs wäre mit erheblichen Einschränkungen für die Funktionsfähigkeit der Innenstadt verbunden.

Die Ausnahme bedeutet jedoch nicht, dass vom Lieferverkehr keine Gefährdung ausgehen kann. Vielmehr wird dem Spannungsfeld zwischen den Belangen der Versorgung und der Verkehrssicherheit durch eine zeitliche Beschränkung Rechnung getragen. Die Lieferzeiten wurden bewusst auf Zeiträume festgelegt, in denen das Fußverkehrsaufkommen erfahrungsgemäß geringer ist als während der Hauptnutzungszeiten der Fußgängerzone.

Unabhängig hiervon gelten auch während der Lieferzeiten die besonderen Verhaltenspflichten innerhalb einer Fußgängerzone.

Fahrzeugführer haben ihre Fahrweise jederzeit den tatsächlichen Verhältnissen anzupassen und auf den Fußverkehr besondere Rücksicht zu nehmen.

9. *Sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen, wie z.B. Augustinerstraße aber auch der Ludwigstraße (für die ebenfalls besagte Lieferzeiten gelten!) durch Lieferverkehr außerhalb der erlaubten Lieferzeiten als gefährdet an? Falls nein, wie ist dies zu begründen? Falls ja, wie viele Kontrollen des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen wurden im letzten Jahr durchgeführt und wie viele Beanstandungen gab es hierbei?*

Die festgelegten Lieferzeiten dienen dazu, eine notwendige Befahrung der Fußgängerzonen für den Lieferverkehr zu ermöglichen und gleichzeitig die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten. Die Zeiten, in denen Lieferverkehre nicht zulässig sind, haben dabei ausdrücklich den Zweck, die Fußgängerbereiche vor Beeinträchtigungen zu schützen.

Eine statistische Auswertung darüber, wie viele Kontrollen in den vergangenen Jahren durchgeführt wurden, ist nicht möglich. Entsprechende Daten werden nicht erhoben.

Auch eine belastbare Aussage zu Beanstandungsquoten kann nicht getroffen werden, da hierzu keine gesonderten statistischen Daten vorliegen.

Die zeitlichen Beschränkungen des Lieferverkehrs dienen gerade dem Schutz der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußverkehrs in den Fußgängerzonen. Ein Befahren außerhalb der zugelassenen Lieferzeiten stellt daher einen Verstoß gegen die verkehrsrechtliche Anordnung dar und kann die Sicherheit der sich dort aufhaltenden Fußgänger beeinträchtigen.

10. Gilt die Ausnahmegenehmigung für Busse noch wie in der Antwort des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz vom 16.10.2014 (siehe „Frag den Staat“) dargelegt? Bitte übersenden Sie hierzu die aktuelle Ausnahmeregelung.

Für den Linienverkehr bestehen weiterhin straßenverkehrsrechtliche Ausnahmeregelungen, die einen ordnungsgemäßen Betrieb des öffentlichen Personennahverkehrs innerhalb der betreffenden Fußgängerzonen ermöglichen. Diese Ausnahmen dienen der Sicherstellung eines leistungsfähigen ÖPNV und berücksichtigen die besonderen betrieblichen Anforderungen des Linienverkehrs.

Die zugelassenen Ausnahmen entbinden die Fahrzeugführer jedoch nicht von den besonderen Sorgfalts- und Rücksichtnahmepflichten innerhalb einer Fußgängerzone. Die Sicherheit des Fußverkehrs hat jederzeit Vorrang. Die in der Ausnahmegenehmigung festgelegten Nebenbestimmungen, insbesondere zu Geschwindigkeit und Fahrverhalten, sind einzuhalten.

Die derzeit gültige straßenverkehrsrechtliche Ausnahmegenehmigung wird der Antwort als Anlage beigefügt.

11. Wird die Einhaltung der Obergrenze von 20km/h bei Bussen und die Vermeidung von Gefährdungen durch die höhere erlaubte Geschwindigkeit zumindest stichprobenartig kontrolliert/überwacht? Erfahrungen aus dem Alltag zeigen, dass die Busse die Ludwigstraße als normale Straße mit Vorrang für den Busverkehr betrachten. Wie ist das mit der Ausnahmegenehmigung in Einklang zu bringen?

Ja, in dem betreffenden Bereich werden regelmäßig Geschwindigkeitsmessungen durchgeführt. In den Jahren 2024 und 2025 wurden dort wiederholt Messungen durchgeführt. Insgesamt wurden mehrere hundert Fahrzeuge erfasst, wobei bei rund einem Viertel der Verkehrsteilnehmer Geschwindigkeitsüberschreitungen festgestellt wurden. Auch im Jahr 2026 sind weitere Messungen bereits konkret geplant.

12. Wieso kontrolliert die Stadt nicht die für alle, mit Ausnahme von Bussen, geltende Schrittgeschwindigkeit in der Ludwigstraße? Stellt diese keine Gefahr für den Fußverkehr in der Fußgängerzone dar?

In der Ludwigstraße wird die Einhaltung der gültigen Geschwindigkeit wie in Frage 11 dargestellt kontrolliert.

Mainz, 26.08.2026

gez.

Karsten Lange

Beigeordneter

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026

Verkehrskontrollen in Fußgängerzonen

Nach §7 der Landesverordnung über Zuständigkeiten auf dem Gebiet des Straßenverkehrsrechts ist die kreisfreie Stadt Mainz zuständig für eine Vielzahl an „polizeilichen Aufgaben im Straßenverkehr (Verkehrsüberwachung)“. Diese Aufgaben werden von Amt 31 - Verkehrsüberwachung erfüllt. Immer wieder kommt es zu Diskussionen darüber, welche (z.B. hilfspolizeilichen) Befugnisse die Verkehrsüberwachungskräfte haben, sowie darüber, ob sie (auch aus Gründen der Personalstärke) in der Lage sind, von ihren Befugnissen ausreichend Gebrauch zu machen.

Konkret hält die Landesverordnung fest, dass für die „Abwehr von Gefahren wegen Zuwiderhandlung gegen verkehrsrechtliche Anordnungen (...) [wie] Beginn und Ende einer Fußgängerzone, (...) Beginn und Ende einer Fahrradstraße, (...) Beginn und Ende eines verkehrsberuhigten Bereichs (...) die Verwaltung der in der Anlage 3 aufgeführten verbandsfreien Gemeinden, Verbandsgemeinden sowie kreisfreien und großen kreisangehörigen Städte als örtliche Ordnungsbehörde“ zuständig ist. Mainz ist als kreisfreie Stadt in Anlage 3 benannt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Für welche Verkehrsarten ist die kommunale Verkehrsüberwachung zuständig, wenn es um das verbotswidrige Befahren der Fußgängerzone geht?
2. Gibt es bei der Zuständigkeit in Fußgängerzonen Unterschiede zwischen ruhendem und fließendem Verkehr und / oder unterscheidet sich diese noch nach Fahrzeugarten (wie Kfz, Fahrrad, E-Scooter, etc.)? Falls ja, wie ist das mit der eingangs zitierten Landesverordnung in Einklang zu bringen, die hier offensichtlich keine Unterscheidung vornimmt?
3. Sollten unterschiedliche Zuständigkeiten für ruhenden und fließenden Verkehr gegeben sein, wie genau wird dann ruhender Verkehr definiert (reicht es anzuhalten, muss man aus- oder absteigen, muss man das Fahrzeug abstellen, ...)? Und wie können in einem solchen Fall wirkungsvolle Kontrollen stattfinden?
4. Falls Verkehrsüberwachungskräfte Zeug:innen des verbotswidrigen Befahrens der Fußgängerzone werden, wie können sie Sanktionen gegen die Fahrzeugführenden durchsetzen? Sind die Einsatzkräfte in dieser Funktion zu Personenkontrollen mit dem Zweck der Feststellung der Personalien befugt?
5. Welche Verstöße sind dazu geeignet, die Sicherheit und Ordnung in den genannten Bereichen (Fußgängerzonen, Fahrradstraßen und verkehrsberuhigten Bereichen) zu gefährden?
6. Bei welcher Quote der Sanktionierung von Zuwiderhandlungen glaubt die Verwaltung, eine effektive Abschreckung zu leisten, um die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen zu gewährleisten? Welche Anhaltspunkte hat die Verwaltung dafür, dass die Sicherheit und Ordnung bei der aktuellen Effektivität der Verkehrsüberwachung gewährleistet ist?
7. Wieso sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgänger in der Augustinerstraße in den frühen Morgenstunden zwischen 6:00 und 10:00 Uhr durch Radverkehr gefährdet und führt deswegen zu dieser Zeit (vor Öffnung der Geschäfte und der Gastronomie!) gezielt Kontrollen durch (siehe Bericht in der AZ vom 14.04.2026 zu den durchgeführten Verkehrskontrollen)?

8. Wieso darf motorisierter Lieferverkehr in dieser Zeit (unter der Woche sogar von 6:00 bis 11:00 Uhr und von 18:30 bis 19:30 Uhr sowie am Samstag von 6:00 bis 9:00 Uhr) die Augustinerstraße und andere Fußgängerzone(n) befahren (siehe Bilder 1 und 2)? Inwiefern stellt dies eine geringere bzw. keine Gefahr dar?
9. Sieht die Stadt die Sicherheit und Ordnung der Fußgängerzonen, wie z.B. Augustinerstraße aber auch der Ludwigstraße (für die ebenfalls besagte Lieferzeiten gelten!) durch Lieferverkehr *außerhalb der erlaubten Lieferzeiten* als gefährdet an? Falls nein, wie ist dies zu begründen? Falls ja, wie viele Kontrollen des Lieferverkehrs in den Fußgängerzonen wurden im letzten Jahr durchgeführt und wie viele Beanstandungen gab es hierbei?
10. Gilt die Ausnahmegenehmigung für Busse noch wie in der Antwort des Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz vom 16.10.2014 (siehe „Frag den Staat“) dargelegt? Bitte übersenden Sie hierzu die aktuelle Ausnahmeregelung.
11. Wird die Einhaltung der Obergrenze von 20km/h bei Bussen und die Vermeidung von Gefährdungen durch die höhere erlaubte Geschwindigkeit zumindest stichprobenartig kontrolliert/überwacht? Erfahrungen aus dem Alltag zeigen, dass die Busse die Ludwigstraße als normale Straße mit Vorrang für den Busverkehr betrachten. Wie ist das mit der Ausnahmegenehmigung in Einklang zu bringen?
12. Wieso kontrolliert die Stadt nicht die für alle, mit Ausnahme von Bussen, geltende Schrittgeschwindigkeit in der Ludwigstraße? Stellt diese keine Gefahr für den Fußverkehr in der Fußgängerzone dar?

Dr. Benjamin Hofner
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bild 1: Beschilderung Ludwigstraße



Bild 2: Beschilderung Leichhof / Augustinerstraße



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 29. April 2026

Erscheinungsbild des ehemaligen City Hotels in der Großen Bleiche

Seit vielen Jahren gibt es zum Leidwesen der AnwohnerInnen und Geschäftsleute in der Umgebung des ehemaligen Cityhotels keinerlei Entwicklungsfortschritte seitens der aktuellen EigentümerInnen. Immer wieder hat der Ortsbeirat auf diesen Missstand und das katastrophale Erscheinungsbild der Leerstandsimmobilie hingewiesen und die Verwaltung gebeten, mit den EigentümerInnen Gespräche über deren Planungen und auch über konkrete „kleinere“ Schritte für ein besseres Erscheinungsbild bzw. eine evtl. Zwischennutzung zu führen (zuletzt in einer Anfrage der SPD vom 13.11.2024). In der Antwort auf diese Anfrage vom 10.11.25 (also erst nach einem Jahr!) betont die Verwaltung, dass sie „immer wieder Kontakt zum Vorhabenträger aufgenommen“ habe, aber dieser zur Beendigung des Leerstands bzw. zur Umsetzung des Bauvorhabens „bislang nicht(s) angezeigt“ habe. Die Verwaltung gibt in dieser Antwort immerhin zur Kenntnis: „Allerdings besteht die Möglichkeit, die Schaufenster durch eine Folierung aufzuwerten. Ein entsprechendes Konzept wird derzeit von der Verwaltung erarbeitet.“

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wenn die Verwaltung laut eigener Aussage „immer wieder Kontakt zum Vorhabenträger aufgenommen“ hat, wieso dauerte die Antwort auf o.g. Anfrage so lange und ergab so wenige konkrete Informationen, geschweige denn konkrete Ergebnisse zumindest zur Verbesserung des Verwahrlosungszustands des Gebäudes?
2. Warum ist weiterhin nach fünf (!) Monaten noch immer kein Ergebnis bzgl. der Möglichkeit der Schaufensterfolierung zu sehen? Hält die Verwaltung es für angemessen, für solch eine eher „kleine Lösung“ die Erarbeitung „eines Konzepts“ anzukündigen? Wie viele MitarbeiterInnen in welchen Ämtern sind mit welchem Zeitaufwand für ein solches Vorhaben beschäftigt?
3. Stehen der Verwaltung keinerlei konkrete rechtliche Möglichkeiten zu Verfügung, den Vorhabensträger zumindest zur Reinigung und Gestaltung der Schaufenster und zu einem akzeptablen Erscheinungsbild des Gebäudes zu verpflichten (GG: Eigentum verpflichtet)?

Renate Ammann
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026

Gutenberg-Express

Der Gutenberg-Express sorgt für eine wünschenswerte touristische Erschließung der Mainzer Sehenswürdigkeiten. Der große Vorteil liegt hierbei darin, dass weiter entfernt liegende Sehenswürdigkeiten wie z.B. die Zitadelle, St. Stephan mit den Chagall Fenstern, die Synagoge und das Kurfürstliche Schloss schnell und einfach erschlossen werden. Allerdings kommt es durch die gewählte Route über den Leichhof und die Grebenstraße zu Nutzungskonflikten (gerade am Wochenende) und Problemen (z.B. Straßenbelag Grebenstraße). Die Orte Rund um den Gutenbergplatz, wie der Dom und der Kirschgarten, sind dabei auch fußläufig gut zu erreichen und müssen nicht zwingend direkt mit dem Gutenberg-Express angefahren werden.

Daher fragen wir die Verwaltung:

- 1) Wie lange läuft die Konzession für den Gutenberg-Express noch? Gibt es Überlegungen die Konzession anschließend auslaufen zu lassen oder zu ändern? Falls die Konzession in jüngster Zeit erneuert wurde, warum wurden die bei der Verkehrskommission 2023 geäußerten Bedenken mit dem Ortsbeirat Altstadt nicht thematisiert?
- 2) Kann die Route bei einer Erneuerung der Konzession zukünftig so angepasst werden, dass sie nicht über den hochfrequentierten Leichhof, die ebenfalls sehr hochfrequentierte und noch dazu sehr enge Leichhofstraße und die ebenfalls sehr enge Grebenstraße verläuft? Falls nein, warum nicht (die Erschließung des Kirschgartens und des Doms sind dabei keine zwingenden Gründe für die Route da sie fußläufig leicht erreichbar sind)?
- 3) Kann man bei einer Erneuerung der Konzession auf alternative Antriebsarten (d.h. Elektrofahrzeuge) bestehen? Falls nein, warum nicht und wie passt dies dann zur angestrebten CO₂ Neutralität der Stadt Mainz bis zum Jahr 2035?

Benjamin Hofner
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0972/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Altstadt** betreffend **Sperrung der Fuststraße (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Bis wann gilt die dem Bauträger erteilte Sondernutzungsgenehmigung für die vollständige Sperrung der Fuststraße?

Die aktuelle verkehrsrechtliche Anordnung läuft bis zum 26.11.2026. Die Baufirma wird den Bereich allerdings zeitnah verfüllen und eine Deckschicht herstellen. Eine Öffnung der Fuststraße für Fuß- und Fahrradverkehr ist für Juni 2026 vorgesehen.

2. Umfasst die bestehende Genehmigung auch die Bauzeit für den Bauabschnitt auf dem Gelände des ehemaligen Karstadt? Falls ja: Unter welchen Voraussetzungen kann die Genehmigung zwischenzeitlich entzogen werden, wenn der nächste Bauabschnitt nicht im Zeitplan beginnt?

Nein, von Seiten des Baustellenmanagement werden nur Genehmigungen für den öffentlichen Verkehrsraum erteilt.

3. Ist die Verwaltung bereits auf den Bauträger zugegangen, um eine zumindest teilweise Öffnung der Fuststraße für den Fuß- und/oder Radverkehr zu ermöglichen? Falls nein: Ist eine entsprechende Initiative geplant?

Im Rahmen der Planung wird der Bereich zeitnah geöffnet und freigegeben. Dies erfolgt auch im Hinblick auf anstehende Veranstaltungen und wurde von Seiten des Baustellenmanagements angestoßen.

Mainz, 17.06.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026

Sperrung der Fuststraße

Die Fuststraße stellt eine wichtige fußläufige Verbindung über den Bischofsplatz in die Innenstadt dar. Seit Beginn der Bauarbeiten am Kulturhaus Fuststraße/Gutenbergplatz ist die Straße über ihre gesamte Breite für die Baustelleneinrichtung gesperrt.

Mittlerweile ist der Rohbau abgeschlossen, der Kran wurde abgebaut und die meisten Arbeiten finden im Gebäude statt. Nichts destotrotz ist der direkte Weg in die Innenstadt weiterhin nicht passierbar. Für Fußgänger*innen und Radfahrende bedeutet dies eine erhebliche Einschränkung der Erreichbarkeit und Wegeführung im Quartier.

Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Bis wann gilt die dem Bauträger erteilte Sondernutzungsgenehmigung für die vollständige Sperrung der Fuststraße?
2. Umfasst die bestehende Genehmigung auch die Bauzeit für den Bauabschnitt auf dem Gelände des ehemaligen Karstadt? Falls ja: Unter welchen Voraussetzungen kann die Genehmigung zwischenzeitlich entzogen werden, wenn der nächste Bauabschnitt nicht im Zeitplan beginnt?
3. Ist die Verwaltung bereits auf den Bauträger zugegangen, um eine zumindest teilweise Öffnung der Fuststraße für den Fuß- und/oder Radverkehr zu ermöglichen? Falls nein: Ist eine entsprechende Initiative geplant?

Katrin Schaad
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0973/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend
Flachsmarktstraße 7 (GRÜNE)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wurde der beabsichtigte Erwerb des Objekts vollzogen? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?

Der Kaufvertrag zum Erwerb der Immobilie in der Flachsmarktstraße 7, 55116 Mainz wurde am 22. April 2024 beurkundet.

2. Wer verantwortet die derzeitigen Bauarbeiten bzw. den Stillstand an der Baustelle? Wann ist mit einer Fertigstellung des Gebäudes zu rechnen?

Die Bauarbeiten verantwortet die Verkäufergesellschaft, da der Kaufvertrag mit einer Bauverpflichtung (Sanierung) der Immobilie abgeschlossen wurde. Der teilweise Stillstand der Baustelle ergab sich aus einer mangelhaften Bauausführung. Nach aktuellen Planungen ist mit einer Fertigstellung des Gebäudes im 3. Quartal 2027 zu rechnen.

3. In welchem Haushaltsjahr und an welcher Haushaltstelle wurden die Mittel zum Erwerb und Umbau des in der Altstadt liegenden Objekts eingestellt und verausgabt und durch wen wurden diese Mittel angemeldet?

Der Stadtrat hat am 29.11.2023 mit der Beschlussvorlage 1630/2023 beschlossen, dass die Immobilie erworben werden soll. Der Kaufvertrag wurde im Jahr 2024 geschlossen, somit stehen die Mittel seit dem Haushaltsjahr 2024 im Teilhaushalt des Amtes für soziale Leistungen (50) bereit. Die Bewirtschaftung der Mittel erfolgt durch das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften (80). Der Kaufpreis wird in Raten nach Baufortschritt ausgezahlt. Die Anmeldung der Mittel erfolgte durch das Amt für soziale Leistungen (50) in Abstimmung mit dem Amt für Wirtschaft und Liegenschaften (80).

4. Welche Nutzung ist derzeit für das Objekt, nach Fertigstellung des Umbaus (siehe Frage 2), beabsichtigt? Welche Mitberatung des Ortsbeirats ist für eventuelle Umplanungen gegenüber den Vorlagen aus 2023 seitens des Stadtvorstands geplant?

Die im Stadtrat beschlossene Vorlage Nr. 1630/2023 befindet sich in der Ausführung. Auch nach der Fertigstellung ist weiterhin eine Nutzung des Objekts als Unterkunft für Geflüchtete beabsichtigt. Sollte eine Umplanung für eine anderweitige Nutzung erforderlich werden, ist eine erneute Beteiligung der städtischen Gremien vorgesehen.

Mainz, 19. Juni 2026

gez.

Manuela Matz

Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN
im Ortsbeirat
Mainz-Altstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Juni 2026

Flachmarktstraße 7

In der Antwort zur Anfrage 1731/2023 bestätigt die Verwaltung, dass die Immobilie Flachmarktstraße 7 seit 2017 im „Innenstadt-Monitor“ als Leerstand dokumentiert wird. Weiterhin erwähnt die Verwaltung in dieser Antwort eine nicht-öffentliche Vorlage (1630/2023), die dem Ortsbeirat im gleichen Gremienlauf zur Kenntnis gegeben wurde. Nach der *öffentlichen* Antwort (1731/2023) sei der Erwerb des Objektes für städtische Zwecke (vorrangig als Flüchtlingsunterkunft) geplant.

Zweieinhalb Jahre später kann beobachtet werden, dass das Gebäude eingerüstet ist, aber eine rege Bautätigkeit ist nicht ersichtlich. Dem Ortsbeirat ist in der Zwischenzeit nichts über den weiteren Fortgang des beabsichtigten Erwerbs und Umnutzung berichtet worden. Somit ist keine Erklärung für den Stillstand an der Stelle ersichtlich. Das Objekt trägt im jetzigen Zustand nicht zur Aufwertung oder Belebung des Quartiers bei.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wurde der beabsichtigte Erwerb des Objekts vollzogen? Falls ja, wann? Falls nein, warum nicht?
2. Wer verantwortet die derzeitigen Bauarbeiten bzw. den Stillstand an der Baustelle? Wann ist mit einer Fertigstellung des Gebäudes zu rechnen?
3. In welchem Haushaltsjahr und an welcher Haushaltsstelle wurden die Mittel zum Erwerb und Umbau des in der Altstadt liegenden Objekts eingestellt und verausgabt und durch wen wurden diese Mittel angemeldet?
4. Welche Nutzung ist derzeit für das Objekt, nach Fertigstellung des Umbaus (siehe Frage 2), beabsichtigt? Welche Mitberatung des Ortsbeirats ist für eventuelle Umplanungen gegenüber den Vorlagen aus 2023 seitens des Stadtvorstands geplant?

Katrin Schaadt
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0869/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Alt	Datum 22.07.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0373/2026 Bündnis 90 / Die Grünen, Ortsbeirat Mainz-Altstadt;
hier: Begrünung Franziskanerstraße

Mainz, 28.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung teilt grundsätzlich die Zielsetzung, zusätzliche Begrünungsmöglichkeiten in der stark versiegelten und von Hitzebelastung betroffenen Mainzer Innenstadt zu schaffen. Gerade kleinteilige Maßnahmen wie Fassadenbegrünungen, Pflanzstreifen oder ergänzende Begrünungselemente können einen Beitrag zur Verbesserung des Mikroklimas, zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität sowie zur Aufwertung des öffentlichen Raums leisten. Gleichzeitig ist festzustellen, dass die Umsetzung solcher Maßnahmen im innerstädtischen Bestand regelmäßig mit einer Vielzahl fachlicher, rechtlicher und technischer Fragestellungen verbunden ist. Dies gilt insbesondere für enge Straßenräume wie die Franziskanerstraße. Zu prüfen sind unter anderem Belange der Verkehrssicherheit, der Barrierefreiheit, der Feuerwehr- und Rettungswege, der Andienung, der Entwässerung, vorhandener Leitungen und Kanäle, der Unterhaltung sowie mögliche Abstimmungen mit privaten Eigentümer:innen und Gewerbetreibenden. Auch die langfristige Pflege und Bewässerung muss vor einer Umsetzung gesichert sein.

Eine kurzfristige Umsetzung der beantragten Maßnahmen ist vor dem Hintergrund der derzeitigen personellen und finanziellen Kapazitäten nicht möglich. Die Verwaltung wird den Vorschlag jedoch in die Liste der zu prüfenden Begrünungs- und Entsiegelungsprojekte aufnehmen.

Eine weitergehende Prüfung der grundsätzlichen Umsetzbarkeit kann voraussichtlich im kommenden Jahr erfolgen. Voraussetzung hierfür ist, dass entsprechende personelle Bearbeitungskapazitäten sowie Haushaltsmittel für Planung, Herstellung und Unterhaltung zur Verfügung stehen. Sofern sich im Zuge der Prüfung tragfähige Umsetzungsmöglichkeiten ergeben, wird die Verwaltung diese weiterverfolgen.

Die Verwaltung wird die Gremien über wesentliche weitere Schritte informieren.



Beschlussvorlage für Ausschüsse		
öffentlich		Drucksache Nr. 1100/2026
Amt/Aktenzeichen 61/0661/2026	Datum 01.07.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag0661/2026 der FDP im Ortsbeirat Mainz-Altstadt hier: Verbesserung der Verkehrssicherheit im Bereich Binger Straße/ Hintere Bleiche
Mainz, 09.07.2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Bei Baumaßnahmen im öffentlichen Straßenraum lassen sich vorübergehende Einschränkungen leider grundsätzlich nicht vermeiden. Die Verkehrsführung wird im Rahmen der jeweiligen Baustellenplanung unter Berücksichtigung der geltenden Regelwerke festgelegt und während der Bauausführung regelmäßig überprüft sowie, sofern erforderlich, an den Baufortschritt angepasst.

Unabhängig von der aktuellen Baustellensituation wird sich die Verkehrssituation im Bereich der Hinteren Bleiche in absehbarer Zeit grundlegend verändern. Wie in der Beschlussvorlage mit der Drucksachennummer 0830/2026 ausführlich dargestellt, ist vorgesehen, die Hintere Bleiche zu einer Fahrradstraße umzugestalten. Mit der Umsetzung dieser Maßnahme wird die Verkehrsführung insgesamt neu geordnet und auf die Belange des Radverkehrs sowie der übrigen Verkehrsteilnehmer:innen abgestimmt.

Durch die Neugestaltung ergeben sich zugleich positive Wechselwirkungen mit den angrenzenden Verkehrsbereichen. Insbesondere wird die Führung des Radverkehrs übersichtlicher gestaltet, Konfliktpunkte werden reduziert und die Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen sowie zu Fußgänger:innen nachhaltig verbessert.

Die im Antrag angesprochenen Hinweise werden darüber hinaus bei der weiteren Begleitung der Baustelle sowie bei zukünftigen Baustellenplanungen berücksichtigt.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1103/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 01.07.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0724/2026 der BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Altstadt
Umleitung der Radwege bei Sperrung durch Veranstaltungen

Mainz, 14.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Wirksamkeit von Umleitungsführungen maßgeblich davon abhängt, dass entsprechende Anforderungen verbindlicher Bestandteil der Veranstaltungsgenehmigungen werden. Die Verantwortung für Planung und Umsetzung geeigneter Umleitungsführungen liegt dabei nach dem Verursacherprinzip grundsätzlich bei den jeweiligen Veranstaltern und wird über die Genehmigungsverfahren gesteuert. Die Verwaltung arbeitet derzeit daran, die Anforderungen an die Führung des Radverkehrs systematisch und verbindlich in die Anmelde- und Genehmigungsprozesse für Veranstaltungen zu integrieren. Künftig soll bereits im Antragsverfahren durch die Veranstalter dargestellt werden, ob und in welchem Umfang der Radverkehr beeinträchtigt wird. In diesen Fällen wird ein Umleitungskonzept vorzulegen sein, das durch die Verwaltung fachlich geprüft und als Bestandteil der Genehmigung verbindlich festgelegt wird. Perspektivisch gilt dabei der Grundsatz, dass Veranstaltungen mit relevanten Auswirkungen auf den Radverkehr nur dann genehmigungsfähig sind, wenn eine tragfähige Umleitungsführung vorgesehen ist. Zur Standardisierung wurden bereits fachliche Grundlagen entwickelt. Hierzu zählen abgestufte Umleitungsvarianten für unterschiedliche Veranstaltungsgrößen und Eingriffstiefen sowie verbindliche Qualitätsanforderungen. Diese umfassen insbesondere eine durchgängige und verständliche Wegweisung, sichere Führungen mit ausreichenden Breiten und

nachvollziehbaren Querungen, möglichst direkte Linienführungen sowie die Vermeidung konfliktträchtiger Mischsituationen. Vor diesem Hintergrund wird das Anliegen des Antrags bereits im Rahmen der laufenden Arbeiten umgesetzt. Die im Antrag geforderte frühzeitige Abstimmung zwischen Veranstaltungskoordination, Genehmigungsbehörden und den verkehrsfachlichen Stellen entspricht dem vorgesehenen Vorgehen und wird künftig Bestandteil der standardisierten Verfahrensabläufe sein. Die Verwaltung wird die Einführung der neuen Verfahrensstandards weiter vorantreiben, um bei zukünftigen Veranstaltungen eine möglichst einheitliche, sichere und nachvollziehbare Führung des Radverkehrs gewährleisten zu können.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1112/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 07.07.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0318/2024 Bündnis 90 / Die Grünen im Ortsbeirat Mainz Altstadt
hier: Bürgersteig Große Langgasse

Mainz, 23. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt nimmt den Sachstand zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die im Antrag dargestellte Situation wurde von der Verwaltung geprüft. Dabei zeigt sich, dass die vorhandenen Flächenverhältnisse im betreffenden Abschnitt insbesondere im Hinblick auf die Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit planerische Herausforderungen mit sich bringen.

Im Zuge der Neugestaltung der Großen Langgasse in den Jahren 2018 und 2019 wurde der Straßenraum besonders zugunsten des Fuß- und Radverkehrs sowie zur Steigerung der Aufenthaltsqualität neu geordnet. Dabei wurde zugleich versucht, trotz der begrenzten Flächen möglichst viele öffentliche Stellplätze zu erhalten. Hierdurch konnten in dem betreffenden Abschnitt sieben Stellplätze eingerichtet werden.

In der Praxis zeigt sich jedoch, dass die vorhandene Gehwegbreite den heutigen Anforderungen an einen komfortablen und barrierefreien Fußverkehr nicht durchgehend gerecht wird. Insbesondere durch die Größe heutiger Fahrzeuge sowie durch Fahrzeuge, die über die markierten Stellplatzflächen hinausragen, entstehen zusätzliche Einengungen des Gehweges. Begegnungsfälle zwischen Fußgänger:innen sind dadurch erschwert; für mobilitätseingeschränkte Personen sowie Eltern mit Kinderwagen ergeben sich Einschränkungen.

Die im Antrag angesprochenen Belange des Fußverkehrs und der Barrierefreiheit können aus fachlicher Sicht grundsätzlich berücksichtigt werden. Voraussetzung hierfür ist jedoch eine erneute Abwägung der Flächenverteilung im betreffenden Straßenabschnitt. Dabei sind die unterschiedlichen Nutzungsansprüche an den öffentlichen Straßenraum und insbesondere die Belange des Fußverkehrs, der Barrierefreiheit sowie des ruhenden Verkehrs gegeneinander abzuwägen. Nur wenn die vorhandenen Flächen entsprechend neu geordnet werden, können die heutigen Anforderungen an Gehwegbreiten und eine barrierefreie Nutzung erfüllt werden.

Im Rahmen eines solchen Planungsprozesses kann geprüft werden, wie die neu geordneten Flächen künftig zweckmäßig gestaltet werden können. Hierfür kommen beispielsweise Fahrradbügel, Abstellmöglichkeiten für Lastenräder oder vergleichbare Elemente in Betracht, die zugleich dazu beitragen, die Gehwegflächen dauerhaft zu sichern und die Aufenthaltsqualität im Straßenraum weiter zu verbessern.



Beschlussvorlage für Ausschüsse		
öffentlich		Drucksache Nr. 1166/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Alt	Datum 24.07.2026	TOD

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0718/2026 Entsiegelung Schöffersstraße, Bündnis 90 / Die Grünen, Ortsbeirat Mainz-Altstadt hier: Entsiegelung Schöffersstraße
Mainz, 03.08.2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung begrüßt die mit dem Antrag verfolgte Zielsetzung, die Schöffersstraße im unmittelbaren Umfeld des Alten Doms St. Johannis gestalterisch aufzuwerten, klimaangepasster zu entwickeln und stärker auf die Bedürfnisse des Fußverkehrs auszurichten. Aufgrund ihrer zentralen Lage und dem Zugang zur südlichen Altstadt kommt der Schöffersstraße eine besondere städtebauliche und verbindende Funktion zu.

Die im Antrag formulierten Anregungen werden bei einer zukünftigen freiraum- und verkehrsplanerischen Betrachtung der Schöffersstraße berücksichtigt. Für die Aufnahme einer entsprechenden Planung und deren Umsetzung stehen derzeit jedoch weder ein konkreter Zeitplan noch die erforderlichen Haushaltsmittel und Planungskapazitäten zur Verfügung.

Zu Punkt 1:

Die derzeit laufenden Bauarbeiten am Alten Dom St. Johannis umfassen keine grundlegende Neuordnung oder Neugestaltung des öffentlichen Straßenraums. Eine weitgehende Entsiegelung oder ein veränderter Aufbau der Straßenoberflächen kann daher nicht kurzfristig als ergänzende Maßnahme im Zuge der laufenden Arbeiten umgesetzt werden.

Die Möglichkeiten für wasserdurchlässige Beläge und weitere Begrünungsmaßnahmen müssen vielmehr im Rahmen einer eigenständigen Planung untersucht werden. Dabei sind insbesondere die Anforderungen des historischen und denkmalpflegerisch sensiblen Umfelds, die vorhandene Ver- und Entsorgungsinfrastruktur, die Entwässerung, die erforderliche Belastbarkeit der Flächen sowie die Belange der Barrierefreiheit, der Verkehrssicherheit und der Erreichbarkeit der angrenzenden Nutzungen zu berücksichtigen und aufeinander abzustimmen.

Zu den Punkten 2 und 3:

Die mit den Punkten 2 und 3 verfolgten Ziele einer gestalterischen Aufwertung der Schöffersstraße als attraktiver, fußverkehrsfreundlicher Stadtraum sowie einer entsprechenden Organisation der künftigen Verkehrsnutzung sind grundsätzlich nachvollziehbar. Eine Weiterentwicklung der Schöffersstraße als räumliche Fortsetzung der bestehenden Fußgängerzone kann einen Beitrag zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität und der Barrierefreiheit leisten. In diesem Zusammenhang ist auch zu prüfen, wie Nutzungen, die diesem Ziel entgegenstehen, beispielsweise eine dauerhafte Nutzung als Taxi-Abstellfläche, künftig vermieden werden können.

Eine Umsetzung dieser Maßnahmen kann jedoch nicht im Zuge der derzeit laufenden Bauarbeiten am Alten Dom St. Johannis erfolgen. Die angeregten Veränderungen erfordern eine eigenständige freiraum- und verkehrsplanerische Betrachtung, in der neben den Anforderungen an Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit insbesondere auch städtebauliche, denkmalpflegerische, entwässerungstechnische und verkehrsrechtliche Belange berücksichtigt und aufeinander abgestimmt werden müssen.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1192/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Alt	Datum 05.08.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0702/2026, CDU, Ortsbeirat Mainz-Altstadt hier: Aufwertung des Dr.-Maria-Herr-Beck Platzes
Mainz, 05.08.2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht der Verwaltung zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung wird die alten Bänke sowie den Papierkorb austauschen. Dem Wunsch nach Aufstellen von Pflanzkübeln kann nicht entsprochen werden. Aufgrund der aktuellen schlechten Haushaltslage der Stadt Mainz werden bis auf weiteres keine zusätzlichen Ausstattungen für Grünanlagen beschafft. Des Weiteren ist auch der Pflegeaufwand für Kübelbepflanzungen sehr hoch.



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1149/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 36	Datum 20.07.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 04.08.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	19.08.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	26.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff: Entsiegelungsmaßnahmen in der Innenstadt hier: Neubrunnenstraße
Mainz, 22.07.2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete
Mainz, 04.08.2026 I.V. gez. Köbler Bürgermeister Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt nimmt zur Kenntnis, der Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie sowie der Ausschuss für Mobilität empfehlen, der Stadtrat beschließt die dargestellten Entsiegelungsmaßnahme in der Neubrunnenstraße und beauftragt die Verwaltung mit der weiteren Planung und Umsetzung.

Sachverhalt

Die Anpassung des Stadtraums an die Folgen des Klimawandels ist eine zentrale Zukunftsaufgabe der Landeshauptstadt Mainz. Insbesondere in hochverdichteten innerstädtischen Bereichen zeigen sich die Auswirkungen zunehmender Hitzeperioden, Starkregenereignisse und Trockenphasen deutlich. Entsiegelung, Begrünung, Verschattung und Regenwasserrückhaltung sind deshalb wichtige Bausteine, um Überhitzung, Trockenheit und den Folgen von Starkregen entgegenzuwirken.

In § 8 Abs. 3 des Klimaanpassungsgesetzes des Bundes wird die Entsiegelung als Aufgabe öffentlicher Träger ausdrücklich benannt. Die Landeshauptstadt Mainz greift diese Zielsetzung im Rahmen ihres Entsiegelungsprogramms aktiv auf und sucht insbesondere in der baulich verdichteten und vom Klimawandel besonders betroffenen Innenstadt nach geeigneten Entsiegelungs- und Begrünungsmöglichkeiten.

Entsiegelte und bepflanzte Flächen leisten nicht nur einen funktionalen Beitrag zu Kühlung, Verdunstung, Versickerung und Regenwasserrückhaltung. Sie verbessern zugleich das Stadtbild, schaffen Aufenthaltsqualität und können innerstädtische Wohn-, Arbeits- und Geschäftsbereiche sichtbar aufwerten.

Der Stadtrat hat mit Beschluss der Vorlage 0298/2026 am 25.03.2026 bereits die Umsetzung mehrerer Entsiegelungsmaßnahmen in der Innenstadt beschlossen und die Verwaltung mit der weiteren Planung und Umsetzung beauftragt. Die Neubrunnenstraße wurde in dieser Vorlage ausdrücklich als weitere Maßnahme benannt, für die zunächst noch ein Austausch mit den ansässigen Gewerbetreibenden vorgesehen war. Dieser Austausch sowie die Beteiligung der Anlieger:innen sind inzwischen erfolgt; die Ergebnisse sind in die weitere Planung eingeflossen.

Die Neubrunnenstraße ist im Abschnitt zwischen Kaiserstraße und Hinterer Bleiche derzeit weitgehend versiegelt und vor allem vom motorisierten Individualverkehr geprägt. Zugleich befinden sich in den Erdgeschosslagen zahlreiche Ladengeschäfte und Dienstleistungsangebote. Der Straßenraum übernimmt damit nicht nur eine Erschließungsfunktion, sondern ist auch Teil des Wohn- und Geschäftsumfelds im Bleichenviertel.

Wie bei den meisten Entsiegelungsmaßnahmen im Verkehrsraum sind auch hier unterschiedliche und teilweise konkurrierende Belange zu berücksichtigen. Hierzu zählen insbesondere Erschließung und Andienung der anliegenden Nutzungen, Rettungswege und Aufstellflächen, Verkehrssicherheit, Barrierefreiheit, ruhender Verkehr, Radverkehr, unterirdische Ver- und Entsorgungsleitungen sowie Anforderungen an Unterhaltung und Pflege.

Die Maßnahme fügt sich in die Ziele der Innenstadtentwicklung ein. Im vom Stadtrat beschlossenen Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt 2026 wird die Neubrunnenstraße als Maßnahme zur Neuordnung und Aufwertung der Verkehrsflächen benannt. Ziel ist eine attraktivere Verbindung zwischen Innenstadt und Neustadt, mehr Aufenthaltsqualität und eine klimaangepasste Weiterentwicklung des Bleichenviertels.

Die Planung steht zudem im Einklang mit den strategischen Zielsetzungen der Landeshauptstadt Mainz zur nachhaltigen Mobilitätsentwicklung. Sie unterstützt die integrierte Betrachtung von Klimaanpassung, Aufenthaltsqualität und aktiver Mobilität, wie sie im Grundsatzbeschluss zur

Erarbeitung eines nachhaltigen städtischen Mobilitätsplans angelegt ist. Zugleich leistet die Maßnahme einen Beitrag zu den im Rahmen des BYPAD-Verfahrens beschlossenen Zielen zum Fuß- und Radverkehr, insbesondere im Hinblick auf eine sichere, barrierefreie und qualitätsvolle Gestaltung des öffentlichen Raums sowie eine faire Flächenverteilung zugunsten schutzbedürftiger Verkehrsteilnehmer:innen.

Die Breite des Straßenraums mit derzeit beidseitigen längs angeordneten Parkstreifen ermöglicht es, einzelne bislang befestigte Flächen in Pflanzbeete und Aufenthaltsbereiche umzuwandeln, ohne die Erschließung grundsätzlich in Frage zu stellen. Zufahrten, Rettungswege und notwendige Andienungsmöglichkeiten bleiben erhalten. Die Lage und der Umfang der Ladezonen wurden im Zuge der Planung und Beteiligung geprüft und mit den weiteren Anforderungen an den Straßenraum abgewogen.

Nach Rückbau der Asphaltdecke und der nicht mehr benötigten Tragschichten werden die Flächen mit geeignetem Substrat aufgebaut und mit Bäumen, Gehölzen und Stauden begrünt. Insgesamt entstehen rund 160 m² neue Pflanzflächen. Ergänzend sind zusätzliche Fahrradabstellmöglichkeiten sowie kleinere Aufenthaltsangebote vorgesehen. Damit wird der bisher stark versiegelte Straßenraum ökologisch, gestalterisch und funktional aufgewertet.

Beteiligung

Planungsbegleitend wurden die Anwohnenden und Gewerbetreibenden beteiligt. Die insgesamt rund 250 mit Wohnsitz in der Neubrunnenstraße gemeldeten Anwohnenden wurden per Briefpost zu einer Online-Umfrage eingeladen, die Gewerbetreibenden wurden persönlich aufgesucht und zu einem Austausch mit der Stadtverwaltung eingeladen.

Die Rückmeldungen der Anlieger:innen zeigen insgesamt ein deutliches Interesse an mehr Begrünung, Sitzgelegenheiten und Fahrradabstellmöglichkeiten. An der Online-Befragung nahmen 53 Personen teil. Besonders stark gewichtet wurden Pflanzbeete und Bäume, weiter wurden Sitzgelegenheiten und Fahrradständer priorisiert. Zudem erklärten 31 Teilnehmende grundsätzliches Interesse an einer Patenschaft für Pflanzbeete.

Die Freitextangaben bestätigen den Wunsch nach mehr Grün, Schatten und Aufenthaltsqualität. Gleichzeitig wurden vereinzelte Hinweise und Bedenken zu Stellplätzen, Ladezonen, Verkehrsberuhigung, Sauberkeit, Abfallbehältern, Fahrradabstellanlagen, möglicher nächtlicher Nutzung von Sitzgelegenheiten sowie zur Pflege der künftigen Pflanzflächen vorgebracht. Diese Hinweise wurden ausgewertet und, soweit sie den Projektumfang betreffen und fachlich sowie finanziell umsetzbar sind, in der weiteren Planung berücksichtigt.

Die Gewerbetreibenden, die der Einladung gefolgt sind, haben den geplanten Verlust einzelner Stellplätze unterschiedlich bewertet. Neben der generellen Zustimmung zur Aufwertung der Neubrunnenstraße wurde von wenigen Anwesenden der Stellplatzverlust problematisiert. Teilweise wurde eine Reduzierung bzw. Anpassung der vorgesehenen Ladezonen und geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich der Einmündung Kaiserstraße gewünscht. Zugleich wurde auch von Seiten der Gewerbetreibenden gewürdigt, dass die Entsiegelung und Begrünung die Neubrunnenstraße als Wohn-, Geschäfts- und Aufenthaltsort aufwerten kann.

Die Planung berücksichtigt daher weiterhin notwendige Andienungsfunktionen, ordnet diese jedoch in ein Gesamtkonzept zur Aufwertung des Straßenraums ein. In Summe stehen nach Umsetzung der Maßnahme fünf Parkplätze, ein Behindertenstellplatz und zwei Parkplätze mit E-Ladestelle, sowie zwei Ladebereiche in der Neubrunnenstraße im bezeichneten Abschnitt zur Verfügung.

Umsetzung

Die Entsiegelungsmaßnahme soll baulich so einfach und schnell wie möglich umgesetzt werden. Dazu werden befestigte Flächen im Bereich der Parkstreifen, die für die Erschließung nicht zwingend benötigt werden, einschließlich der Tragschichten zurückgebaut und nach Einbau eines geeigneten Substrats bepflanzt. Die Ausführungsplanung wird die Ergebnisse der Beteiligung und der verwaltungsinternen Abstimmung weiter konkretisieren.

Die Ausführung erfolgt unter Berücksichtigung eines gestalterisch abgestimmten Gesamtkonzepts. Pflanzflächen, Einfassungen, Fahrradabstellanlagen und Möblierung werden so gewählt, dass sie sich in das Stadtbild einfügen und die Funktionsfähigkeit des Straßenraums gewahrt bleibt.

Alternativen

Ein Verzicht auf die Umsetzung der vorgeschlagenen Entsiegelungsmaßnahme würde dazu führen, dass ein identifiziertes Potenzial zur Klimaanpassung im hochverdichteten Innenstadtbereich ungenutzt bleibt. Der bestehende Versiegelungsgrad und die damit verbundenen Belastungen durch Hitzeentwicklung und eingeschränkte Regenwasserversickerung würden fortbestehen. Zugleich könnten bewilligte Fördermittel aus dem Programm „Natürlicher Klimaschutz in Kommunen“ nicht im vorgesehenen Umfang abgerufen werden. Vor dem Hintergrund der angestrebten Vorbildfunktion der Landeshauptstadt Mainz und der bereits erfolgten Beteiligung wäre ein Verzicht fachlich und strategisch nicht sachgerecht.

Auswirkungen auf Klimaschutz

Die Maßnahme leistet einen Beitrag zur kommunalen Klimaanpassung, insbesondere durch Verbesserung der Regenwasserversickerung, Reduzierung der Oberflächenaufheizung, Förderung von Verdunstungskühlung und Stärkung der städtischen Vegetationsflächen. Durch die Aufwertung des öffentlichen Raums und die Ergänzung von Fahrradabstellmöglichkeiten werden zudem Rahmenbedingungen für klimafreundliche Mobilitätsformen verbessert.

Die Maßnahme steht im Einklang mit den Zielen des Masterplans 100 % Klimaschutz, der angestrebten Klimaneutralität bis 2035 sowie der integrierten Strategie zur Anpassung an den Klimawandel.

Geschlechtsspezifische Auswirkungen

Die Maßnahme hat positive Auswirkungen auf die Nutzbarkeit und Aufenthaltsqualität des öffentlichen Raums. Attraktive, sichere und barrierefreie Fußwege sowie kleinteilige Aufenthaltsangebote kommen insbesondere Personengruppen zugute, die häufiger zu Fuß unterwegs sind oder komplexe Wegeketten bewältigen, darunter fallen Familien mit Kindern, ältere Menschen sowie Personen ohne eigenen Pkw. Damit unterstützt die Maßnahme eine gleichberechtigte Teilhabe unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen am öffentlichen Raum.

Finanzierung

Kosten und Fördermittel

Die Gesamtkosten der Maßnahme belaufen sich auf rund 190.000 Euro. Es wurden Fördermittel des Bundes im Rahmen des Programms NKK - Natürlicher Klimaschutz in Kommunen beantragt und bewilligt. Die Maßnahme ist Teil der Entsiegelungsmaßnahmen, für die im Haushalt 2026 Mittel bereitgestellt sind. Der Eigenanteil von 20 % sowie nicht förderfähige Kosten, zum Beispiel für Möblierung, sind durch die Stadt zu finanzieren. Der städtische Eigenanteil wird voraussichtlich rund 60.000 Euro betragen. Die exakte Berechnung wird nach Abschluss der Maßnahme erstellt.

Da die Förderung nur für einen Zeitraum von 24 Monaten ab Bewilligung gültig ist, muss der Beginn der Maßnahme zeitnah erfolgen und die Umsetzung spätestens im Laufe des Jahres 2027 abgeschlossen sein.

Anlagen

Lageplan Entsiegelungsmaßnahme Neubrunnenstraße



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1121/2026
Amt/Aktenzeichen 61/14 12 Alt 19	Datum 13.07.2026	TOP

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

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	27.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff:

Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“, (ehem. „Aktive Stadtzentren“) Förderzeitraum 2009 - 2025

hier:

- Beschluss Abschlussbericht
- Beschluss der Einleitung der notwendigen Schritte für den Abschluss der Gesamtmaßnahme (Förderzeitraum 2009-2025)

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 15.07.2026

gez.
Ludwig Holle
Beigeordneter

Mainz, 11.08.2026 gez.

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** / der **Ortsbeirat Mainz-Altstadt** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt den Abschlussbericht zur Städtebauförderung im Bund-Länder-Programm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) für den Förderzeitraum 2009 bis 2025 und beauftragt die Verwaltung, die notwendigen Schritte zum Abschluss der Gesamtmaßnahme des benannten Förderzeitraums einzuleiten..

Sachverhalt

1. Anlass und Ziel

Die Landeshauptstadt Mainz wurde im Jahr 2009 in das Bund-Länder-Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) aufgenommen. Um Fördergelder zu erhalten, war ein Integriertes Entwicklungskonzept erforderlich. Dieses wurde für die Mainzer Innenstadt in Abstimmung mit dem Fördergeber erarbeitet und im Juli 2015 beschlossen. Teil des Konzeptes waren 84 Maßnahmen, wovon 34 Maßnahmen durch die Politik priorisiert wurden. Auf Basis dieser priorisierten Maßnahmen erfolgte die Abgrenzung des Stadtumbaugebietes für die Städtebauförderung. Sowohl die Priorisierung der Maßnahmen samt Kosten- und Finanzierungsübersicht als auch das Stadtumbaugebiet wurden am 25. Mai 2016 durch den Stadtrat beschlossen. Bereits im Februar 2016 war die förderrechtliche Anerkennung des Integrierten Entwicklungskonzept Innenstadt erfolgt. In den darauffolgenden Jahren wurden einige dieser priorisierten Maßnahmen mithilfe des Förderprogramms umgesetzt bzw. vorangetrieben. Förderanträge erfolgten jährlich bis 2022. Ab diesem Jahr war die Stadt Mainz aufgrund ihrer veränderten Haushaltslage nicht mehr förderfähig. Bis zu diesem Jahr bewilligte Anträge, wurden auch in den folgenden Jahren noch umgesetzt. Hieraus ergab sich ein Förderzeitraum der Stadt Mainz von 2009 bis einschließlich 2025.

Um den Förderzeitraum im Rahmen eines Förderprogramms abschließen zu können und eine Neuaufnahme in dieses Städtebauförderprogramm anzustreben, ist die Erarbeitung eines Abschlussberichts erforderlich, welcher bei der Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion eingereicht werden muss. Dieser Bericht soll zusammenfassen, wofür die Fördergelder eingesetzt wurden, und darstellen welche städtebaulichen Ziele und Effekte durch die umgesetzten Maßnahmen erreicht werden konnten. Letzteres dient dazu aufzuzeigen, welche Verbesserungen mithilfe der Fördergelder erreicht werden konnten. Der Fokus liegt hierbei auf den städtebaulichen, verkehrs- und freiraumplanerischen Ergebnissen, aber auch soziale Aspekte, beispielsweise verursacht durch die Verbesserung der Barrierefreiheit werden beleuchtet.

Folgende Maßnahmen sind Teil des Abschlussberichts und der Gesamtmaßnahme im Förderzeitraum:

1. Entwicklung Einkaufsquartier Ludwigsstraße: LudwigsstraßenForen
2. Integriertes Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK Innenstadt)
3. Entwicklung Große Langgasse inkl. Emmeranstraße
4. Entwicklung Bahnhofstraße/Münsterplatz, Schillerstraße, Große Bleiche bis Umbach, Kleine Langgasse (1. und 2. Bauabschnitt)
5. Private Hochbaumaßnahme Münsterplatz (Münsterplatz 10, Große Bleiche 1+3)
6. Gestalterische Aufwertung der Heiliggrabgasse
7. Bauliche Umsetzung Konzeption „Barrierefreie Innenstadt“

8. Umgestaltung Rheinufer 1. BA (Theodor-Heuss-Brücke bis Tiefgarage) inkl. Sitzstufenanlage
9. Urbane Sicherheit 1. BA Innenstadt

Die förderfähigen Kosten der Maßnahmen beliefen sich auf 15,6 Millionen Euro. Die Städtebauförderung trug maßgeblich zu einer zukunftsfähigen Weiterentwicklung der Mainzer Innenstadt bei. Insbesondere die Aufenthaltsqualität für Menschen verschiedener Zielgruppen, die städtebauliche Attraktivität und die Sicherheit wurden im Bereich des Stadtumbaugebietes verbessert und damit die Ziele des Förderprogramms erreicht.

2. Weiteres Vorgehen

Nach Beschlussfassung des Abschlussberichts wird dieser an die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion (ADD) gesendet, um den Abschluss des Förderzeitraums 2009 bis 2025 des Bund-Länder-Programms der Städtebauförderung „Lebendige Zentren“ (ehem. „Aktive Stadtzentren“) einzuleiten. Im Rahmen des Abschlusses wird seitens des Fördermittelmanagements des Wirtschaftsbetriebs eine Schlussrechnung erstellt und seitens der ADD eine baufachliche Prüfung durchgeführt. Der Abschluss des Förderzeitraums ist Voraussetzung für eine Neuaufnahme in das Städtebauförderprogramm „Lebendige Zentren“. Parallel zu dieser Beschlussvorlage wird den Gremien eine Vorlage für eine Neuaufnahme vorgelegt.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Geschlechtsspezifische Folgen sind nicht erkennbar.

4. Kosten

Die Kosten für den Eigenanteil der Stadt Mainz an den Maßnahmen, die von 2009 bis 2025 über das Förderprogramm „Lebendige Zentren“ (früher „Aktive Stadtzentren“) gefördert wurden, waren durch die bisherigen Haushaltsansätze gedeckt. Der Abschlussbericht wurde durch die Verwaltung erstellt, Kosten für eine externe Bearbeitung fielen nicht an. Durch diesen Beschluss werden keine weiteren Kosten verursacht.

Anlage

1. *Abschlussbericht Städtebauförderprogramm „Aktive Stadtzentren“ Förderzeitraum 2009 bis 2025*

Finanzierung



Beschlussvorlage

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

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 11.08.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	19.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	25.08.2026	Ö
Ausschuss für Mobilität	Vorberatung	26.08.2026	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	27.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff: IEK 2026 Vorbereitung Förderantrag: Priorisierung und Stadtumbaugebiet hier: • Beschluss zur Aufhebung des bisherigen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz,, • Beschluss zur Priorisierung der Projekte des IEK 2026 • Beschluss zur Festlegung des neuen Stadtumbaugebiets „Innenstadt Mainz“ (gem. § 171b Abs. 1 BauGB) • Beschluss zur Beantragung der Aufnahme in ein Bund-Länder-Programm der Städtebauförderung • Beschluss zum prioritären Einstieg in die Planungsprozesse sowie zur Vorbereitung der Bürgerbeteiligung für das Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz,, Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 15.07.2026 gez. Ludwig Holle Beigeordneter
--

Mainz, 11.08.2026

gez.

Nino Haase

Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

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

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

Sachverhalt

1. Anlass, Ziel

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

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

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

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

2. Priorisierung und Berechnung Kosten

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

Vorgehensweise

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

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

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

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

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

Kostenschätzung

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

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

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

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

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

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

4. Weiteres Vorgehen

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

Beantragung der Städtebauförderung

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

Projekt „Karmeliterplatz und Brückenplatz“

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

5. Alternativen

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

6. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

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

7. Kosten

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

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

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

Anlagen

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

Finanzierung



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1185/2026
Amt/Aktenzeichen 80/72.21.09	Datum 03.08.2026	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 18.08.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	02.09.2026	Ö
Wirtschaftsausschuss	Entscheidung	03.09.2026	Ö

Betreff: Weihnachtsmärkte 2027-2029; Änderung Zulassungsrichtlinie, Bewerberaufrufe
Mainz, 10.08.2026 gez. Manuela Matz Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Altstadt empfiehlt, der Wirtschaftsausschuss beschließt:

1. Die 5. Änderung der Zulassungsrichtlinie zum Mainzer Weihnachtsmarkt
2. Den Bewerberaufruf für die Weihnachtsmärkte 2027-2029
3. Den Bewerberaufruf für den Standplatz Liebfrauenplatz Apsis 2027-2029

1. Sachverhalt:

a) Bewerberaufrufe

Die Landeshauptstadt Mainz betreibt den Mainzer Weihnachtsmarkt rund um die Domplätze als öffentliche Einrichtung. Gemäß § 19 Abs. 4 der Satzung für Märkte und Volksfeste erfolgt die Zulassung zur Teilnahme regelmäßig für drei aufeinanderfolgende Jahre.

Der dreijährige Zulassungszeitraum der Weihnachtsmarktbeschickenden endet mit Ablauf des Jahres 2026.

Zur Vergabe der Standplätze für die Weihnachtsmärkte 2027 bis 2029 wird erneut die Durchführung eines wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens erforderlich. Hierbei finden die Zulassungsrichtlinien für den Weihnachtsmarkt Anwendung.

Zur Vergabe des Standplatzes Liebfrauenplatz Apsis für die Weihnachtsmärkte 2027 bis 2029 wird ebenfalls die Durchführung eines wettbewerblichen, transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens erforderlich. Aufgrund der besonderen Anforderungen hinsichtlich der Standgestaltung (Eingangssituation am Liebfrauenplatz) und des Zuschnittes des Standplatzes erfolgt dieses im Rahmen eines separaten Bewerberaufrufes mit den entsprechenden Regularien. Die Zulassungsrichtlinien für den Weihnachtsmarkt finden hierauf keine Anwendung.

b) Zulassungsrichtlinie Weihnachtsmarkt / prozentuale Verteilung der verfügbaren Standplätze (gilt nicht für den Standplatz Liebfrauenplatz Apsis)

Die vom Stadtrat am 25.03.2015 beschlossenen und am 10.02.2021 geänderten Zulassungsrichtlinien zum Weihnachtsmarkt haben sich hinsichtlich der Angebotsgruppen in der Vergangenheit als bewährt gezeigt. Die prozentuale Verteilung der Standplätze innerhalb der jeweiligen Angebotsgruppen bedarf zwischenzeitlich Anpassungen, da sich die Weihnachtsmarktfäche in den letzten Jahren aufgrund der hohen Besucherfrequenz und der Baumaßnahme am Gutenberg-Museum verändert hat, was mit einem Wegfall von Standplätzen einhergeht. Darüber hinaus sind die Bewerberzahlen bei den Händlern und Kunsthandwerkern rückläufig.

Für die Weihnachtsmärkte 2027-2029 stehen nach den marktbetrieblichen Erfahrungen und der derzeitigen Flächenplanung voraussichtlich 84 Standplätze zzgl. zwei Karussellstandplätze sowie ein Standplatz an der Apsis, der über ein eigenes Verfahren vergeben wird, zur Verfügung. Die tatsächliche Anzahl der zu vergebenen Standplätze kann jedoch erst nach Abschluss des Auswahlverfahrens endgültig festgelegt werden, da diese in Abhängigkeit zu den beantragten Standgrößen steht.

Der Weihnachtsmarkt ist in 12 Angebotsgruppen gegliedert, welche sich in der Zulassungsrichtlinie unter Ziffer VII. 3 in die Hauptgruppen A, B und C verteilen. Die Hauptgruppe A besteht aus den Angebotsgruppen 1 bis 4 (Händlerstände), die Hauptgruppe B aus den Angebotsgruppen 6 bis 12 (Essen, Trinken und Süßwaren) und die Hauptgruppe C aus der Angebotsgruppe 5 (Kinderfahrgeschäfte). Die Anzahl der Standplätze in der Angebotsgruppe 5 (Hauptgruppe C) sind fest vorgegeben, sodass sich die prozentuale Verteilung ausschließlich auf die Hauptgruppen A und B bezieht. Diese liegt derzeit bei Hauptgruppe A bei 54 % und bei Hauptgruppe B bei 46 %.

Auf Basis der geschätzten Anzahl von 84 Standplätzen zzgl. zwei Karussellstandplätze verteilen sich die Standplätze nach Ziffer VII. 2 a) der aktuell gültigen Zulassungsrichtlinie zu den Weihnachtsmärkten 2027-2029 voraussichtlich wie folgt:

Angebotsgruppe	Prozentuale Verteilung	Voraussichtliche Anzahl Standplätze
1 - Weihnachtsschmuck	11 %	9 Standplätze
2 - Backen und Kochen	2 %	2 Standplätze
3 - Allerlei zum Schenken	33 %	28 Standplätze
4 - Genuss als Geschenk	8 %	7 Standplätze
5 - Kinderfahrgeschäfte	2 Standplätze	2 Standplätze
6 - Wurst- und Fleischimbiss	5 %	4 Standplätze
7 - Hunger auf Herzhaftes	12 %	10 Standplätze
8 - Hunger auf Süßes	5 %	4 Standplätze
9 - Weihnachtsbäckerei	4 %	3 Standplätze
10 - Naschwerk	8 %	7 Standplätze
11 - Glühwein und andere Produkte aus der Traube	5 %	4 Standplätze
12 - Heiße winterliche Getränkespezialitäten	7 %	6 Standplätze
GESAMT	100 %	86 Standplätze (inkl. 2 Karussells)

Nach Abschluss des vergangenen Verfahrens wurden in der laufenden Zulassungsperiode 2024-2026 insgesamt 88 Standplätze zzgl. zwei Karussellstandplätze (und ein Standplatz Apsis) vergeben.

Innerhalb des Zulassungszeitraums kam es zu mehreren Absagen von Beschickern (alters- und/oder krankheitsbedingt sowie aus wirtschaftlichen Gründen), wodurch vereinzelt Standplätze frei wurden. Diese wurden aufgrund der Baumaßnahme am Gutenberg-Museum und den Einschränkungen auf der Fläche nicht erneut ausgeschrieben und wiederbesetzt. Aktuell sind 83 Standplätze zzgl. zwei Karussellstandplätze (sowie ein Standplatz Apsis) vergeben.

Während der Durchführung des Weihnachtsmarktes 2025 hat sich die Entscheidung, die freigewordenen Standplätze nicht wiederzubesetzen, bewährt. Durch die reduzierte Anzahl von Standplätzen konnten die erforderlichen Flucht- und Rettungswege sichergestellt und die Besucherlenkung an neutralen Punkten optimal gesteuert werden.

Mit einer aktiven Reduzierung der Standplätze geht einher, dass sich die Anzahl der vorhandenen Standplätze in den einzelnen Angebotsgruppen verändert. Insbesondere in den Angebotsgruppen 6 (klassische Imbisse) und 7 (z.B. Dinnele, Flammkuchen, Reibekuchen, Flammkuchen, Langos, vegetarische Küche etc.) fallen nach derzeitigem Stand der Flächenplanung insgesamt drei Standplätze weg.

Angebotsgruppe	IST 2025	Voraussichtliche Anzahl 2027
1 - Weihnachtsschmuck	7 Standplätze	9 Standplätze
2 - Backen und Kochen	2 Standplätze	2 Standplätze
3 - Allerlei zum Schenken	28 Standplätze	28 Standplätze
4 - Genuss als Geschenk	6 Standplätze	7 Standplätze
5 - Kinderfahrgeschäfte	2 Standplätze	2 Standplätze
6 - Wurst- und Fleischimbiss	5 Standplätze	4 Standplätze
7 - Hunger auf Herzhaftes	12 Standplätze	10 Standplätze
8 - Hunger auf Süßes	4 Standplätze	4 Standplätze
9 - Weihnachtsbäckerei	2 Standplätze	3 Standplätze

10 - Naschwerk	7 Standplätze	7 Standplätze
11 - Glühwein und andere Produkte aus der Traube	4 Standplätze	4 Standplätze
12 - Heiße winterliche Getränkespezialitäten	6 Standplätze	6 Standplätze
GESAMT	85 Standplätze (inkl. 2 Karussells)	86 Standplätze (inkl. 2 Karussells)

Die Erfahrungen aus den letzten Jahren haben gezeigt, dass die derzeit vorhandene Anzahl an Essensständen, insbesondere an Großimbissen (Angebotsgruppe 6), marktbetrieblich erforderlich ist, um dem Besucherandrang gerecht zu werden und ein qualitativ hochwertiges und abwechslungsreiches Angebot darbieten zu können. Dies kann für die Weihnachtsmärkte 2027- 2029 nur erreicht werden, wenn die prozentuale Verteilung der Standplätze in den Zulassungsrichtlinien zum Weihnachtsmarkt geändert wird.

2. Lösung:

a) Bewerberaufrufe

Der Wirtschaftsausschuss beschließt die Veröffentlichung des Bewerberaufrufs für den Weihnachtsmarkt sowie für den Standplatz Liebfrauenplatz Apsis für den Zulassungszeitraum von 3 Jahren für die Jahre 2027, 2028 und 2029 und ein Auswahlverfahren wird durchgeführt.

b) Zulassungsrichtlinie / prozentuale Verteilung der verfügbaren Standplätze

Die prozentuale Verteilung der Standplätze in den Hauptgruppen A (bisher 54 %) und B (bisher 46 %) wird auf jeweils 50 % angepasst. Hierdurch verändert sich die Verteilung der Standplätze wie folgt:

Angebotsgruppe	Prozentuale Verteilung bisher	Prozentuale Verteilung ab 2027
1 - Weihnachtsschmuck	11 %	10 %
2 - Backen und Kochen	2 %	2 %
3 - Allerlei zum Schenken	33 %	31 %
4 - Genuss als Geschenk	8 %	7 %
5 - Kinderfahrgeschäfte	2 Standplätze	2 Standplätze
6 - Wurst- und Fleischimbiss	5 %	6 %
7 - Hunger auf Herzhaftes	12 %	16 %
8 - Hunger auf Süßes	5 %	6 %
9 - Weihnachtsbäckerei	4 %	2 %
10 - Naschwerk	8 %	8 %
11 - Glühwein und andere Produkte aus der Traube	5 %	5 %
12 - Heiße winterliche Getränkespezialitäten	7 %	7 %
GESAMT	100 %	100 %

Angebotsgruppe	Anzahl Standplätze bisherige prozentuale Verteilung	Voraussichtliche Anzahl Standplätze prozentuale Verteilung ab 2027
1 - Weihnachtsschmuck	9 Standplätze	8 Standplätze
2 - Backen und Kochen	2 Standplätze	2 Standplätze
3 - Allerlei zum Schenken	28 Standplätze	26 Standplätze
4 - Genuss als Geschenk	7 Standplätze	6 Standplätze
5 - Kinderfahrgeschäfte	2 Standplätze	2 Standplätze
6 - Wurst- und Fleischimbiss	4 Standplätze	5 Standplätze
7 - Hunger auf Herzhaftes	10 Standplätze	13 Standplätze
8 - Hunger auf Süßes	4 Standplätze	5 Standplätze
9 - Weihnachtsbäckerei	3 Standplätze	2 Standplätze
10 - Naschwerk	7 Standplätze	7 Standplätze
11 - Glühwein und andere Produkte aus der Traube	4 Standplätze	4 Standplätze
12 - Heiße winterliche Getränkespezialitäten	6 Standplätze	6 Standplätze
GESAMT	86 Standplätze (inkl. 2 Karussells)	86 Standplätze (inkl. 2 Karussells)

Bei der prozentualen Neuverteilung wurden die Bewerberlage und die Qualität der Angebotskonzepte der letzten Jahre sowie die marktbetrieblichen Erfordernisse betrachtet.

Angebotsgruppe	Anzahl wertbare Bewerbungen		
	2018-2020	2021-2023	2024-2026
1 - Weihnachtsschmuck	12	10	7
2 - Backen und Kochen	4	2	3
3 - Allerlei zum Schenken	42	35	34
4 - Genuss als Geschenk	7	9	6
5 - Kinderfahrgeschäfte	5	8	5
6 - Wurst- und Fleischimbiss	16	11	13
7 - Hunger auf Herzhaftes	50	23	21
8 - Hunger auf Süßes	18	10	9
9 - Weihnachtsbäckerei	6	6	2
10 - Naschwerk	10	8	9
11 - Glühwein und andere Produkte aus der Traube	24	13	13
12 - Heiße winterliche Getränkespezialitäten	20	19	14
GESAMT	204	154	136

In den letzten Jahren wurde in der Hauptgruppe A (Händler) aufgrund der rückläufigen Bewerberzahlen der überwiegende Teil der Bewerbungen zur Teilnahme an den Weihnachtsmärkten zugelassen. Die Attraktivität des Angebotskonzeptes war hierbei nur noch untergeordnet entscheidend, sodass diese zuletzt bei den letzten verfügbaren Standplätzen nicht mehr dem Anspruch der Stadt Mainz entsprochen hat. Dennoch mussten die Zulassungen aufgrund der rechtlichen Vorgaben erteilt werden.

In der Hauptgruppe B (insb. Angebotsgruppe 7) gab es in den letzten Jahren eine hohe Anzahl attraktiver Angebote, die jedoch aufgrund des Überangebotes und der zu treffenden Auswahlentscheidung nicht mehr berücksichtigt werden konnten. Im Jahr 2025 wurden 12 Standplätze durch Angebote der Angebotsgruppe 7 belegt. Ohne Veränderung der prozentualen Verteilung können für die Weihnachtsmärkte 2027-2029 lediglich noch 10 Standplätze in dieser Angebotsgruppe vergeben werden, was die Angebotsqualität des Weihnachtsmarktes beeinträchtigen wird. Mit einer Veränderung der prozentualen Verteilung könnten voraussichtlich 13 Standplätze vergeben werden.

Darüber hinaus entfällt bei gleichbleibender prozentualer Verteilung in der Angebotsgruppe 6 ein Großimbiss. Die bisherige Anzahl von fünf Imbissbetrieben ist aus marktbetrieblicher Sicht erforderlich, um den hohen Bedarf in besucherstarken Zeiten zu decken und Stauungen und lange Warteschlangen zu vermeiden.

Aufgrund der bisherigen prozentualen Verteilung ist bereits beim letzten Verfahren ein Standplatz in der Angebotsgruppe 8 (Hunger auf Süßes) weggefallen. Seit dem Weihnachtsmarkt 2024 gibt es nur noch vier Standplätze (2x Crêpes, 1x Churros, 1x Waffelbäckerei). Zuvor konnte der Bedarf von Crêpes an drei Ständen gedeckt werden. Aus marktbetrieblicher Sicht ist ein fünfter Standplatz in der Angebotsgruppe 8, wie in der Vergangenheit auch, weiterhin verträglich und entzerrt die aktuellen Schlangen an den vier vorhandenen Ständen.

Ergänzend ist auszuführen, dass für die neue Zulassungsperiode 2027 bis 2029 das neue Entgeltverzeichnis greift und in den Angebotsgruppen 6, 7 und 8 deutlich höhere Standgebühren anfallen als in der Hauptgruppe A. Für den Verkauf von Waren aller Art (Händler) fallen gem. Ziffer 1 des Entgeltverzeichnisses 150,00 € pro Meter Verkaufsfront an. Die Gebühr der Imbissbetriebe in der Angebotsgruppe 6 liegt nach Ziffer 5 des Entgeltverzeichnisses bei einer Größe bis 10 Meter bei 1.100,00 € pro Meter Verkaufsfront und gemäß Ziffer 6 des Entgeltverzeichnisses bei einer Größe über 10 Meter bei 9.500 € pauschal. Ähnlich verhält es sich mit den Gebühren in der Angebotsgruppe 7. Diese liegen nach Ziffer 7 bis 9 zwischen 450,00 € und 1.100,00 € und in der Angebotsgruppe 8 nach Ziffer 10 des Entgeltverzeichnisses bei 800,00 € pro Meter Verkaufsfront. Die Angaben gelten für den Veranstaltungszeitraum.

Die Höhe der tatsächlichen Mehrerträge kann derzeit noch nicht beziffert werden, da entscheidend ist, welches Sortiment eine Zulassung erhält. Für die Haushaltsplanung 2027 wurden die Erträge auf Basis der Zulassungen aus dem Jahr 2026 ermittelt. Die Erträge aus den Standgebühren inkl. Umlage, Wasser- und Abfallpauschale liegen im Jahr 2026 bei voraussichtlich ca. 178.000,00 € und werden für die Jahre 2027 bis 2029 jeweils auf ca. 322.000,00 € geschätzt.

3. Alternativen:

Sofern den Änderungen der Zulassungsrichtlinie nicht zugestimmt wird, behält diese ihre alte Fassung und die prozentuale Verteilung bleibt wie bisher bestehen.

Wird dem Bewerberaufruf für den Weihnachtsmarkt und dem Bewerberaufruf für den Standplatz in der Apsis auf dem Liebfrauenplatz nicht zugestimmt, bleiben die Standplätze unbesetzt.

4. Ausgaben/Finanzierung:

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

Einnahmen:

Es werden keine zusätzlichen Einnahmen zur jährlichen Standgebühr generiert.

(PSP-Element:

Sachkonto:)

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

Anlagen:

- 01 Bewerberaufruf Weihnachtsmärkte 2027-2029
- 02 Bewerberaufruf Standplatz Liebfrauenplatz Apsis 2027-2029
- 03 Bewerbungsdeckblatt Weihnachtsmarkt
- 04 Bewerbungsdeckblatt Standplatz Liebfrauenplatz Apsis 2027-2029
- 05 Eigenerklärung zur Zuverlässigkeit
- 06 Eigenerklärung zur Zuverlässigkeit Apsis
- 07 Eigenerklärung zur Verschwiegenheit Standplatz Liebfrauenplatz Apsis 2027-2029
- 08 5. Änderung der Zulassungsrichtlinie für den Weihnachtsmarkt der Stadt Mainz
- 09 Zulassungsrichtlinien für den Weihnachtsmarkt der Stadt Mainz (konsolidierte Fassung)
- 10 Gestaltungsrichtlinien des Mainzer Weihnachtsmarktes
- 11 Plan Apsis
- 12 Übersicht Verteilung Standplätze

10 24 08

Sitzungstermine 2027

OBr MZ-Altstadt 18 Uhr	Stadtrat 15 Uhr
20.1.2027	3.2.2027
3.3.2027	17.3.2027
21.4.2027	5.5.2027
2.6.2027	16.6.2027
15.9.2027	29.9.2027
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 Wegweisungs-routen 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

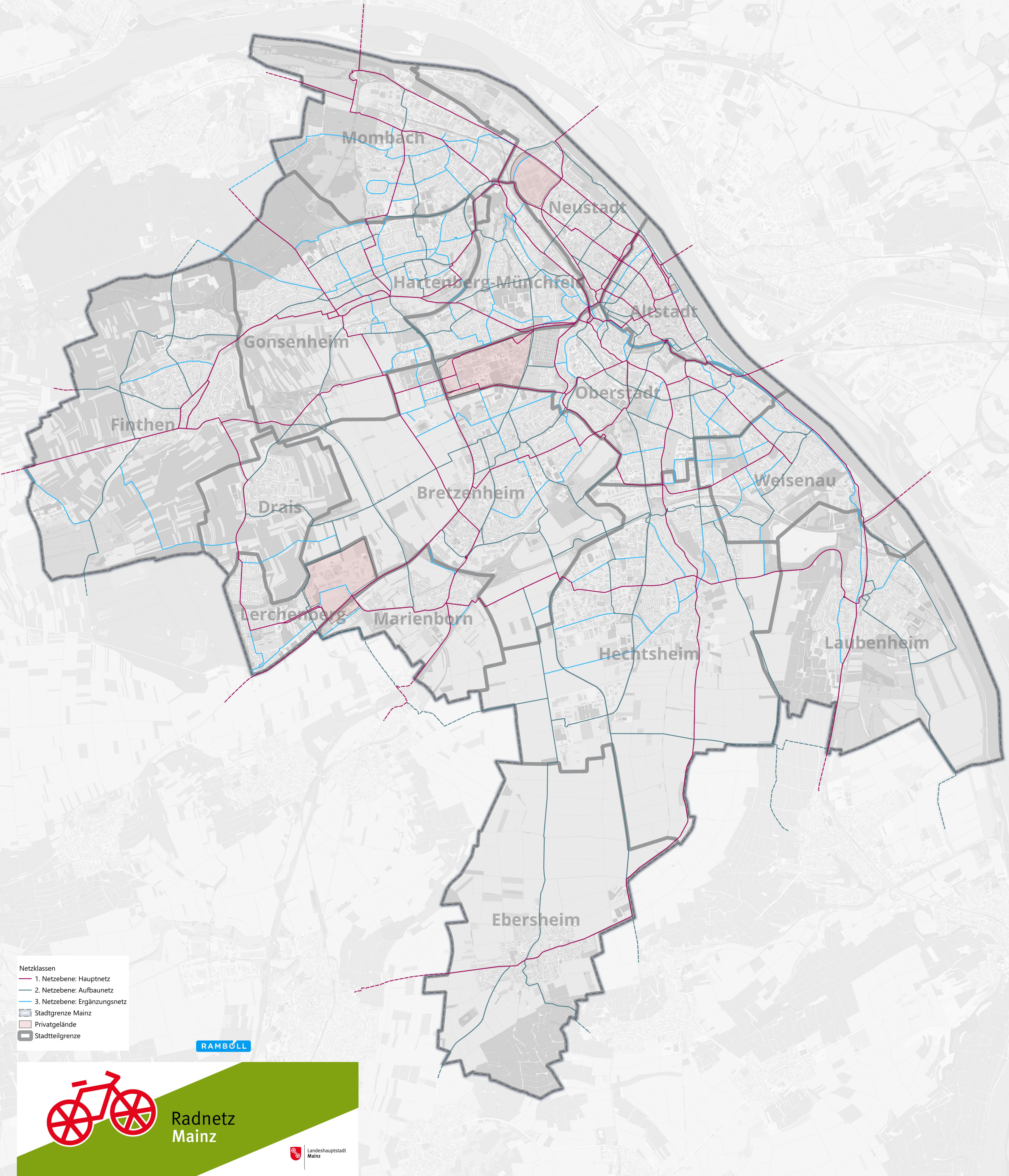
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung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