



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am
Mittwoch, 2.9.2026, 18 Uhr,
Quartiersräume in der Goethe-Schule, Scheffelstr. 2, (Eingang Leibnizstraße)
55118 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Einführung und Verpflichtung des neuen Ortsbeiratsmitgliedes Daniela Hery
2. Berichterstattung durch Frau Sozialdezernentin Jana Schmöller

Anträge

3. Informationsstele an Lokomotive im Zollhafen (SPD)
Vorlage: 1161/2026
4. Neuer Fußgängerüberweg in der Boppstraße (SPD)
Vorlage: 1178/2026
5. Neubenennung eines Weges nach Ella Janecek (Die Linke, GRÜNE, SPD)
Vorlage: 1177/2026
6. Briefkasten im Gebiet nördlicher Zollhafen/nördliche Neustadt (GRÜNE, Die Linke)
Vorlage: 1318/2026
7. Schottstraße: Konflikte reduzieren und Verkehrsflächen neu ordnen
(GRÜNE, Die Linke)
Vorlage: 1324/2026
8. Hindenburgstraße und Hindenburgplatz - Umbenennung durch Informationen
begleiten (GRÜNE, SPD, Die Linke)
Vorlage: 1349/2026

9. Wickelmöglichkeiten auf stark frequentierten Spielplätzen schaffen (GRÜNE,Die Linke)
Vorlage: 1350/2026
10. Engagement ermöglichen - gemeinsam Flächen in der Neustadt entsiegeln (GRÜNE,Die Linke)
Vorlage: 1351/2026
11. Temperaturmessstationen für die Neustadt (Die Linke,GRÜNE)
Vorlage: 1352/2026
12. Vorschulprogramm "Schulzeit" (Die Linke,GRÜNE)
Vorlage: 1353/2026

Anfragen

13. Sachstand 2026: Trinkwasserbrunnen auf dem Goetheplatz (SPD)
Vorlage: 1159/2026
14. Barrierefreier Übergang in der Nackstraße (SPD)
Vorlage: 1113/2026
15. Sachstand 2026: Wartehäuschen an Haltestelle Feldbergplatz/Mainzer Stadtwerke (SPD)
Vorlage: 1174/2026
16. Zuständigkeit Reinigung Abfluss Rollschuhbahn (CDU)
Vorlage: 1194/2026
17. Zustand Forsterstraße/117er Ehrenhof (CDU)
Vorlage: 1195/2026
18. Stellplätze E-Roller (CDU)
Vorlage: 1196/2026
19. Wegfall Parkplätze Nahestraße (CDU)
Vorlage: 1197/2026
20. Kontrollmaßnahmen der Bring- und Hol-Zonen an den Kitas in der Mainzer Neustadt (SPD)
Vorlage: 1204/2026

21. Saatkrähen in der Mainzer Neustadt im Jahr 2026 (SPD)
Vorlage: 1279/2026
22. "MAINZ GLÄNZT" - auch in der Mainzer Neustadt? (SPD)
Vorlage: 1303/2026
23. Sauberkeit auf dem Frauenlobplatz (SPD,CDU)
Vorlage: 1310/2026
24. Litfaßsäule Rheinallee (GRÜNE)
Vorlage: 1319/2026
25. Hitzeschutz durch Fassadengestaltung (GRÜNE,Die Linke)
Vorlage: 1320/2026
26. Hitzecheck Mainz-Neustadt (CDU)
Vorlage: 1332/2026
27. Krähenproblematik in der Mainzer Neustadt (CDU)
Vorlage: 1333/2026
28. Überfüllter Mülleimer Goethestraße/Raupelsweg (CDU)
Vorlage: 1334/2026
29. Sofortmaßnahmenkonzept gegen Hitze für die Neustadt (Die Linke,GRÜNE)
Vorlage: 1348/2026
30. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 30.1. Bordsteinabsenkung an der Straßenüberquerung Rheinallee/Kaisertor (GRÜNE)
Vorlage: 0542/2026
 - 30.2. Mülleimer in der Mozartstraße (SPD)
Vorlage: 0853/2026
 - 30.3. ergänzende Antwort auf Anfrage 0326/2026
 - 30.4. ergänzende Antwort auf Anfrage 0721/2026
 - 30.5. ergänzende Antwort auf Anfrage 1732/2025
 - 30.6. ergänzende Antwort auf Anfrage 0520/2025
 - 30.7. ergänzende Antwort auf Anfrage 0875/2024
 - 30.8. ergänzende Antwort auf Anfrage 0486/2025
Vorlage: 0486/2025
 - 30.9. Schulwegsicherheit: Einrichtung eines Fußgängerüberwegs an der Ecke Wallaustraße/Goethestraße in Höhe Nahestraße (GRÜNE)
Vorlage: 0970/2026

- 30.10. Fahrradzählstelle in der Taunusstraße (CDU)
Vorlage: 0164/2026
- 30.11. Neugestaltung der Josefsstraße - Sachstand (SPD)
Vorlage: 0910/2026
- 30.12. Unebener Gehweg in der Nackstraße (SPD)
Vorlage: 0911/2026
- 30.13. Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf
Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring (DIE LINKE)
Vorlage: 1429/2025
- 30.14. Barrierefreiheit und bessere Zugänglichkeit der Straßenbahnhaltestellen in
der Mainzer Neustadt (GRÜNE)
Vorlage: 0766/2026

- 31. Sachstandsberichte
 - 31.1. ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0489/2025
 - 31.2. ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0134/2025
 - 31.3. ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0777/2026
 - 31.4. Sachstandsbericht zu Antrag 0951/2026 der SPD im Ortsbeirat
Mainz-Neustadt
Vorlage: 1190/2026
 - 31.5. Sachstandsbericht zu Antrag 0769/2026 Bündnis 90 / Die Grüne Ortsbeirat
Mainz-Neustadt
Vorlage: 1167/2026
 - 31.6. Sachstandsbericht zu Antrag 0567/2024 SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt
Vorlage: 1215/2026
 - 31.7. Sachstandsbericht zu Antrag 0171/2025 Bündnis 90 Die Grünen
Mainz-Neustadt
Vorlage: 1218/2026

- 32. Beschlussvorlagen
 - 32.1. Übergang Kita–Grundschule: Einführung des „Übergangskompasses“ als
flächendeckendes Übergangsangebot in den städtischen Kitas
Vorlage: 1110/2026
 - 32.2. IEK 2026
Vorlage: 1126/2026

- 33. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 33.1. Sitzungstermine 2027

- 34. Stadtteilmittel

- 35. Einwohnerfragestunde

b) nicht öffentlich

36. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

37. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 02.09.2026

gez. Christoph Hand
Ortsvorsteher



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

23. Juli 2026

**Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

Informationsstele an Lokomotive im Zollhafen

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, eine Informationsstele an der Lokomotive im Mainzer Zollhafen aufzustellen, um die Geschichte des Umfelds passend darzustellen.

Begründung:

Der Mainzer Zollhafen hat in den letzten Jahren und Jahrzehnten eine tiefgreifende Transformation durchgemacht: als umtriebiger Arbeitsplatz zu einem Wohnviertel mit einzelnen Gewerbeeinheiten des Dienstleistungssektors. Ausdruck dieses Wandels ist die im Jahr 2023 aufgestellte Lokomotive, die zwar selbst nicht im ehemaligen Zoll- und Binnenhafen verkehrte, aber die Erinnerung an den gewerblichen Eisenbahnverkehr, der im Jahr 1984 außer Betrieb ging, aufrecht erhalten soll. Diese Geschichte des Eisenbahnverkehrs und die damit verbundene Transformation des Areals soll durch eine Informationsstele näher beleuchtet und darstellbar gemacht werden. Eine Informationsstele sollte einen exponierten Platz an der Lokomotive direkt am Hafenbecken mit einer hohen Frequentierung einnehmen.

Eine weitere Begründung erfolgt mündlich.

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

22. Juli 2026

**Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

Neuer Fußgängerüberweg in der Boppstraße

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, einen Fußgängerüberweg an der Kreuzung Boppstraße/Frauenlobstraße, zwischen Bäckerei und dem Geschäft für Postdienstleistungen, einzurichten.

Begründung:

Die Boppstraße ist jene Straße in der Mainzer Neustadt die ein großes Versorgungsangebot für die ortsnahe Bevölkerung vorhält. Sie ist wichtiger Anlaufpunkt, gleichzeitig ist sie jedoch trotz eines Tempolimits von 20 km/h eine wichtige Durchfahrtsstraße für den motorisierten Verkehr sowie für den Radverkehr. Aufgrund der hohen Verkehrsdichte sind an manchen Punkten der Boppstraße Querungshindernisse für Zufußgehende entstanden. Dies stellt sich vor allem an der Kreuzung mit der Frauenlobstraße dar, wo sich neben einer Bäckerei auch ein Geschäft für Postdienstleistungen befindet, weshalb die Kreuzung dort besonders stark von Fußgängerinnen und Fußgängern frequentiert wird. Mit einem Fußgängerüberweg könnte die Sicherheit der Querenden erhöht und die Wartezeit deutlich verringert werden.

Eine weitere Begründung erfolgt mündlich.

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Fraktionen von Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen und SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 02.09.2026

Neubenennung eines Weges nach Ella Janecek

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, den „Weg 2“ (Lageplan anbei) am Becken des ehemaligen Zoll- und Binnenhafens nach Ella Janecek zu benennen.

Begründung:

Durch die städtebauliche Erschließung des ehemals rein gewerblich genutzten Zollhafens in der Mainzer Neustadt wurden bzw. werden noch neue Straßen und Wege errichtet. Dies gibt dem Stadtteil die Möglichkeit mit der Benennung der Wege und Straßen Persönlichkeiten der Stadt bzw. des Stadtteils zu gedenken und ihr Wirken zu honorieren.

Nachdem der Ortsbeirat Mainz-Neustadt in der Sitzung vom 29.04.2026 die Neubenennung von „Weg 1“ im Zollhafen nach Gertrud David beantragt hat, folgt nun der Antrag der Neubenennung von „Weg 2“ nach Ella Janecek.

Ella Janecek (geb. Will) wurde 1909 in Mainz geboren. In einer Arbeiterfamilie unter einfachsten Verhältnissen in Mainz-Kastel aufgewachsen, musste sie mit nur 10 Jahren nach der Schule als Dienstmädchen arbeiten. Als 14-Jährige war ihre Schullaufbahn nach der Volksschule beendet und die erhoffte Berufsausbildung blieb ihr verwehrt. Ella Janecek war über mehrere Jahrzehnte aktiv als Arbeitersportlerin („Freie Kanufahrer Mainz-Kastel“ im Arbeiter-Turn- und Sportbund). Sie feierte etliche sportliche Erfolge, u.a. wurde sie deutsche Vizemeisterin als Kanutin.

In Mainz lebte sie später zusammen mit ihrem Mann, Friedel Janecek, in der Bilhildisstraße, nahe des Münsterplatzes. Schon vor der Machtübertragung an die NSDAP im Jahr 1933 war sie als Antifaschistin aktiv: 1926 trat Ella Janecek in die SPD ein, 1931 folgte der Wechsel in die SAP. Mit der Inhaftierung ihres Mannes im KZ Osthofen 1933 begab sich Ella Janecek in den illegalen und lebensgefährlichen Widerstand gegen den wachsenden Faschismus. Mehrfach wurde ihre Wohnung durchsucht und Verhaftungen drohten permanent.

Nach der Befreiung vom Faschismus 1945 blieb Ella Janecek Mitglied der KPD bzw. trat nach dem Verbot der DKP bei. Sie gehörte zu den Mitbegründerinnen des Demokratischen Frauenbundes Deutschlands in Rheinland-Pfalz, unterstützte aktiv die Deutsche



Fraktionen von Die Linke, Bündnis 90/Die Grünen und SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Friedensgesellschaft, den Ausschuss gegen die Remilitarisierung und Volksbefragung gegen Atomwaffen und war später aktiv in der Vereinigung der Verfolgten des Naziregimes – Bund der Antifaschistinnen und Antifaschisten. Sie beteiligte sich bis ins hohe Alter an Friedens- und Gewerkschaftsdemonstrationen und setzte sich stets für die Belange der Mainzer Bürgerinnen und Bürger ein. Ihre Konsequenz und ihr fast 80-jähriges Engagement im Kampf gegen den Faschismus macht Ella Janecek zu einer zentralen Frau im Mainzer Widerstand.

Dem Bestreben des Ortsbeirates Mainz-Neustadt, der Unterrepräsentanz von Frauen im Mainzer Stadtbild entgegenzuwirken, bietet die Benennungen von Straßen und Wegen eine entsprechende Möglichkeit. Auch für Ella Janecek existieren, im Gegensatz zu ihrem Mann, keine Würdigungen, die ihre eigenständige Rolle als Antifaschistin anerkennen. Es gibt keine städtischen Auszeichnungen für ihren Widerstand gegen den Nationalsozialismus und ihren Einsatz für Demokratie in der Nachkriegszeit. Sie war bis ins hohe Alter eine mahnende Stimme in Mainz und eine Zeitzeugin der Arbeiter:innenbewegung, die für universelle Werte wie Freiheit, Frieden und Menschlichkeit eintrat. Sie war über Parteigrenzen hinweg sehr geschätzt und anerkannt.

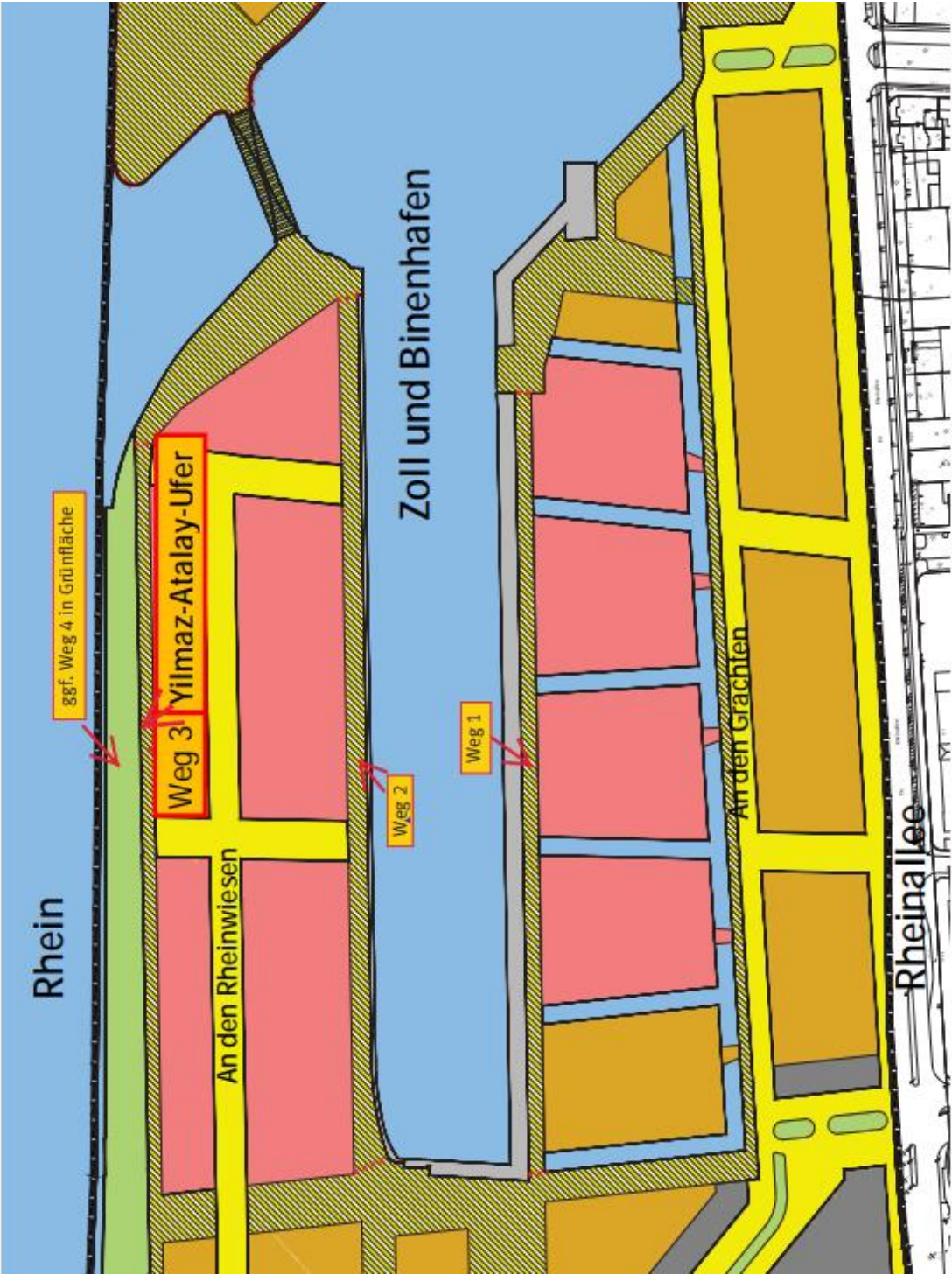
Die Benennung einer Straße nach Ella Janecek – noch dazu am Wasser unweit des Mainzer Rheinufers – wäre auch eine Anerkennung ihrer sportlichen Leistungen als Kanutin sowie als Sportfunktionärin. Sie gehörte gemeinsam mit ihrem Mann zu den Pionieren des Paddel- und Kanutensportes im Mainzer Raum.

Für die Fraktion DIE LINKE
Anna-Lena Löffler

Für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Marco Neef

Für die Fraktion SPD
Yvonne Wuttke

Anlage: Lageplan Zollhafen





im Ortsbeirat Mainz-Neustadt



Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Briefkasten im Gebiet nördlicher Zollhafen / nördliche Neustadt

Der Ortsbeirat möge beschließen:

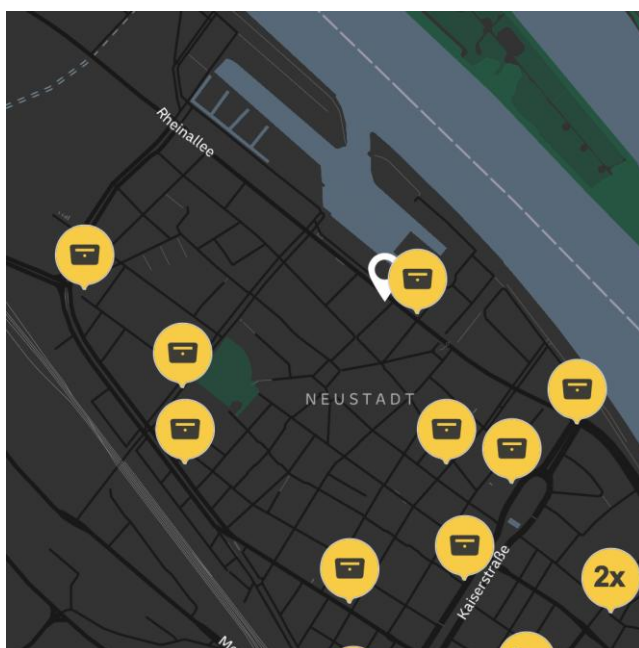
Die Verwaltung wird gebeten darauf hinzuwirken, im Bereich nördlicher Zollhafen / nördliche Neustadt weitere Briefkästen einzurichten.

Begründung:

Im benannten Gebiet befinden sich bisher keine Briefkästen.

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Für die Fraktion
Die Linke
Anna-Lena Löffler



Quelle: <https://www.deutschepost.de/de/s/standorte.html> (23.08.2026)



im Ortsbeirat Mainz-Neustadt



Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Schottstraße: Konflikte reduzieren und Verkehrsflächen neu ordnen

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die Verkehrssituation in der Schottstraße im Abschnitt zwischen Bahnhofstraße und dem Sackgassenende umfassend zu prüfen und geeignete Maßnahmen zur **Konfliktreduzierung** sowie zur **Neuordnung der Verkehrsflächen** zu entwickeln. Dabei sollen insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Überprüfung der bestehenden Flächenaufteilung im Straßenraum mit dem Ziel einer stärkeren Ausrichtung an den tatsächlichen Nutzungsbedarfen von **Fuß-, Rad- und Lieferverkehr**;
- Prüfung einer **Reduzierung des ruhenden Verkehrs** zugunsten anderer Nutzungen;
- Entwicklung und Ausweisung geeigneter **Ladezonen** für den Lieferverkehr;
- Prüfung der Einrichtung einer klar definierten **Hol- und Bringzone** für Kurzhaltevorgänge (z. B. für Hotelgäste und Bahnfansnutzer);
- Verbesserung der Verkehrsführung und der **Ein- und Ausfahrtsituation** im Bereich der Sackgasse;
- Berücksichtigung der hohen **Fußverkehrsfrequenz** sowie der Anforderungen an Barrierefreiheit und Verkehrssicherheit;
- Einbindung der stark frequentierten **Mietradstation** in eine geordnete Flächenstruktur.

Die Verwaltung wird gebeten, die Ergebnisse der Prüfung sowie mögliche Maßnahmenvorschläge dem Ortsbeirat vorzustellen und mit dem Ziel einer zeitnahen Umsetzung erster geeigneter Maßnahmen aufzubereiten.

Begründung:

Die Schottstraße im Bereich zwischen Bahnhofstraße und dem Sackgassenende stellt aufgrund ihrer Lage unmittelbar am Hauptbahnhof einen **hochfrequentierten Verkehrsraum** mit **sehr heterogenen Nutzungsansprüchen** dar.

- Neben einer **intensiven Fußverkehrsnutzung** – insbesondere durch Reisende und Umsteiger – übernimmt die Straße eine wichtige **Verteilfunktion für den Radverkehr** in Richtung Neustadt und angrenzende Quartiere.
- Gleichzeitig ist die Fahrbahn beidseitig durch **ruhenden Verkehr** geprägt.
- Ergänzend treten **erhebliche Lieferverkehre** für die ansässige Gastronomie sowie Hol- und Bringverkehre für Hotels und weitere Nutzungen auf.
- **Außengastronomien** verstärken die räumliche Enge zusätzlich.
- Am Ende der Sackgasse befindet sich zudem eine stark frequentierte **Mietradstation** mit entsprechendem Umschlag.

Diese Überlagerung führt zu einer **konfliktträchtigen Verkehrssituation**:

- unklare Flächenzuweisungen zwischen den Verkehrsarten,
- Behinderungen und Sichtkonflikte durch Parksuch- und Lieferverkehr,
- eingeschränkte Aufenthalts- und Bewegungsqualität für den Fußverkehr,
- Gefährdungspotenziale insbesondere durch Ein- und Ausparkvorgänge,
- fehlende geordnete Bereiche für kurzfristige Haltevorgänge.

Vor dem Hintergrund der städtischen Zielsetzungen zur Förderung des Umweltverbundes sowie zur Verbesserung von Verkehrssicherheit und Barrierefreiheit besteht hier ein **klarer Handlungsbedarf**. Insbesondere erscheint es erforderlich, die Flächenverteilung stärker an den tatsächlichen Nutzungen auszurichten und die Abwicklung der hohen Umschlagvorgänge räumlich zu ordnen.

Ziel muss es sein, die bestehenden **Konflikte zu reduzieren**, die **Verkehrssicherheit zu erhöhen** und die **Funktionsfähigkeit** des Bereichs insgesamt **zu verbessern**.

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Für die Fraktion
Die Linke
Anna-Lena Löffler



Fraktionen von Bündnis 90/Die Grünen, SPD und Die Linke im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

24. August 2026

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 2. September 2026

Hindenburgstraße und Hindenburgplatz - Umbenennung durch Informationen begleiten

Der Ortsbeirat möge beschließen:

1. Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt hält an seinen bisherigen Beschlüssen zur Umbenennung der Hindenburgstraße und des Hindenburgplatzes fest und unterstreicht die gesellschaftliche Relevanz des Vorhabens. Die Verwaltung wird daher gebeten, einen Prozess mit Beteiligungsformat zur Umbenennung sowie geeignete Öffentlichkeitsarbeit in die Wege zu leiten und dem Ortsbeirat bis zur nächsten Sitzung einen Zeitrahmen für die Umbenennung mitzuteilen.
2. Die Verwaltung wird gebeten, Informationssäulen in der Hindenburgstraße und am Hindenburgplatz bezüglich des Namensgebers aufzustellen.

Hierbei sollte vor allem beachtet werden,

- dass der Ortsbeirat bei der Textauswahl auf den Säulen eingebunden wird.
- dass das Anliegen des Ortsbeirats zur Umbenennung der Straße und des Platzes im Text ausdrücklich dargestellt wird.

Begründung:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt hat in seiner Sitzung am 9. April 2008 mehrheitlich beschlossen, die

Hindenburgstraße umzubenennen. Das Kulturdezernat hat den Vorschlag damals geprüft und noch im gleichen Jahr eine entsprechende Vorlage in den Kulturausschuss und den Stadtrat eingebracht, wo man zu dem Ergebnis kam, das Vorhaben zurückzustellen. Das Anliegen wurde im Jahr 2020 abermals im Ortsbeirat aufgegriffen, mehrheitlich eine Umbenennung der Hindenburgstraße und des Hindenburgplatzes beschlossen und die Verwaltung gebeten, ein Beteiligungsformat zur Umsetzung aufzusetzen. Dies ist bedauerlicherweise bis heute nicht geschehen, auch an dieser Forderung wird seitens des Ortsbeirats weiterhin festgehalten.

Kurzfristig, und als Teil des Beteiligungsprozesses zu verstehen, ließen sich jedoch Informationssäulen entlang der o.g. Straße und des Platzes realisieren, durch die Informationen zur namensgebenden Person dargestellt werden sowie das Anliegen des Ortsbeirats deutlich wird, dass zeitnah eine Umbenennung umgesetzt werden soll. Das Vorhaben steht dabei im Einklang mit dem Vertrag der koalitionstragenden Fraktion im Rat der Stadt Mainz, so heißt es auf Seite 51f: „Bei der Benennung von städtischen Straßen und Plätzen sind die Beschlüsse der Ortsbeiräte für uns maßgeblich. Wir wollen, dass Täter:innen im öffentlichen Raum nicht länger gedacht, Einstehen und Handeln für Demokratie und Gerechtigkeit im Stadtraum gewürdigt, das Missverhältnis der Benennung nach Männern und Frauen ausgeglichen und dabei auch migrantisches Leben verstärkt sichtbar wird.“

Bei der textlichen Gestaltung der Informationssäulen sollte der Ortsbeirat entsprechend eingebunden werden, um das Anliegen der Umbenennung sicherzustellen.

Der Ortsbeirat wird zeitgleich als Arbeitsgrundlage eine Vorauswahl an Namensvorschlägen erarbeiten.

Eine weitere Begründung erfolgt mündlich.

Konstantin Fröhlich,
Bündnis 90/Die Grünen

Alexander Klein,
SPD-Fraktion

Anna-Lena Löffler,
Fraktion Die Linke



im Ortsbeirat Mainz-Neustadt



Ö 9

Antrag: Wickelmöglichkeiten auf stark frequentierten Spielplätzen schaffen

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, auf stark frequentierten Spielplätzen in der Mainzer Neustadt geeignete, frei zugängliche Wickelmöglichkeiten im Außenbereich zu errichten.

Als erste Standorte sollen dabei insbesondere

1. der Frauenlobplatz und
2. der Goethepark

berücksichtigt werden.

Geprüft werden soll die Installation sogenannter Outdoor-Wickelboards bzw. vergleichbarer Lösungen, die eine sichere und möglichst geschützte Möglichkeit zum Wickeln von Kleinkindern unmittelbar auf dem Spielplatz bieten. Als mögliches Beispiel kann das [Wickelboard WB-01](#) dienen.

Begründung

Der Frauenlobplatz und der Goethepark gehören zu den stark genutzten Spiel- und Aufenthaltsflächen der Mainzer Neustadt. Eine unmittelbar zugängliche Wickelmöglichkeit fehlt jedoch an beiden Orten. Am Frauenlobplatz erschwert insbesondere der sandige Untergrund das Wickeln; ein Ausweichen auf umliegende Einrichtungen ist von deren Ausstattung und Öffnungszeiten abhängig. Im weitläufigen und offenen Goethepark fehlt es hingegen vor allem an einer geschützten Situation mit ausreichender Privatsphäre.

Outdoor-Wickelstationen bieten mit einer stabilen Liegefläche, Platz für Wickelutensilien sowie Sonnen- und Sichtschutz eine niedrighschwellige Lösung. Davon profitieren nicht nur Eltern: Auch Großeltern und andere Betreuungspersonen übernehmen vielfach Care-Arbeit. Gerade älteren Menschen erleichtert die erhöhte, ergonomische Wickelfläche das Wickeln, da nicht auf den Boden, eine Parkbank oder den Kinderwagen ausgewichen werden muss.

Die Wickelboards würden den bestehenden Still- und Wickelwegweiser der Landeshauptstadt sinnvoll um jederzeit zugängliche Angebote im Freien ergänzen. Daher sollte zugleich geprüft werden, inwieweit die Standorte in den Wegweiser aufgenommen und dort entsprechend ausgewiesen werden können.

Die Installation zunächst am Frauenlobplatz und im Goethepark würde mit vergleichsweise geringer Infrastruktur die Aufenthaltsqualität für Familien verbessern und zu einer familien- und generationengerechten Gestaltung des öffentlichen Raums beitragen.

Beispielbild für ein Wickelboard





im Ortsbeirat Mainz-Neustadt



Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt

Engagement ermöglichen – gemeinsam Flächen in der Neustadt entsiegeln

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Ortsbeirat begrüßt das Engagement der Veranstalter des Sommerfestes „re:wir“ – *kq.interior, Wie wollt ihr leben?* und *Schrebergarten* – für die Entsiegelung und Begrünung in der Mainzer Neustadt und bittet die Verwaltung, dieses Engagement zu unterstützen.

1. Die Verwaltung wird gebeten, die in der Anlage aufgeführten Flächen daraufhin zu prüfen, ob und unter welchen Voraussetzungen dort eine Entsiegelung und anschließende Begrünung möglich ist.
2. Insbesondere soll die Flächen Nr. 13 (Adam-Karrillon-Straße 1) prioritär geprüft werden, da diese nach einer ersten Einschätzung als vergleichsweise unkompliziert umsetzbar erscheint.
3. Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, an welchen der vorgeschlagenen Standorte gegebenenfalls eine kurzfristige Umsetzung möglich ist, sodass entsiegelte Flächen noch für den Wettbewerb „abpflastern“ bis zum 31.10.2026 Berücksichtigung finden können.
4. Die Verwaltung wird gebeten, sich mit den Initiator von „re:wir“ in Verbindung zu setzen und zu klären, in welcher Form die Bürger die Entsiegelung und gegebenenfalls die anschließende Begrünung selbst durchführen bzw. daran mitwirken können.
5. Aufgrund des für Oktober geplanten Festes wird um eine Rückmeldung zu den prioritär zu prüfenden Flächen bis Anfang Oktober 2026 gebeten.

Begründung

In der Mainzer Neustadt gibt es ein großes bürgerschaftliches Engagement für ein lebenswertes und klimaangepasstes Quartier. Mit dem Sommerfest „re:wir“ möchten die beteiligten lokalen Unternehmen *kq.interior, Wie wollt ihr leben?* und *Schrebergarten* Menschen aus dem Stadtteil zusammenbringen und zugleich gemeinsam mit Bürgerselbst aktiv werden.

Im Rahmen des Festes sollen deshalb nach Möglichkeit erste geeignete Flächen gemeinsam entsiegelt werden. Die Initiator haben hierzu bereits mehrere konkrete Flächen in der Neustadt identifiziert und dokumentiert, an denen eine Teilentsiegelung, die Erweiterung bestehender Baumscheiben oder Pflanzbeete beziehungsweise eine anderweitige Begrünung denkbar erscheint. Diese Vorschläge sind dem Antrag als Anlage beigelegt.

Eine gemeinschaftliche Entsiegelungsaktion bietet die Möglichkeit, Klimaanpassung unmittelbar erfahrbar zu machen und gleichzeitig Menschen aktiv an der Gestaltung ihres Quartiers zu beteiligen.

Auch aus stadtklimatischer Sicht ist die Initiative zu begrüßen. Insbesondere die dicht bebaute Mainzer Neustadt ist von steigenden Hitzebelastungen betroffen und verdeutlicht den Handlungsbedarf hinsichtlich Stadtklima und Stadtökologie. Die Neustadt gehört zu den besonders stark verdichteten und versiegelten Stadtteilen und ist entsprechend überdurchschnittlich von Hitze betroffen.

Die Mainzer Strategie zur Anpassung an den Klimawandel und der Klimaanpassungsplan der Stadt Mainz sehen Maßnahmen wie Entsiegelung, Begrünung und die Umsetzung von Prinzipien der „Schwammstadt“ als wichtige Bausteine einer klimaangepassten Stadtentwicklung vor. Gerade in dicht bebauten Quartieren sind Stadtgrün, Verschattung und Entsiegelung wichtige Instrumente zur Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität.

Mit dem Wettbewerb „abpflastern“ besteht zudem die Möglichkeit, das lokale Engagement in einen größeren Zusammenhang zu stellen. Eine kurzfristige Prüfung und Freigabe geeigneter Flächen könnte ermöglichen, erste Entsiegelungen noch bis zum 31. Oktober 2026 umzusetzen und für den Wettbewerb zu berücksichtigen.

RE:WIR

Community
Event
2026

Flächen zum Abpflastern

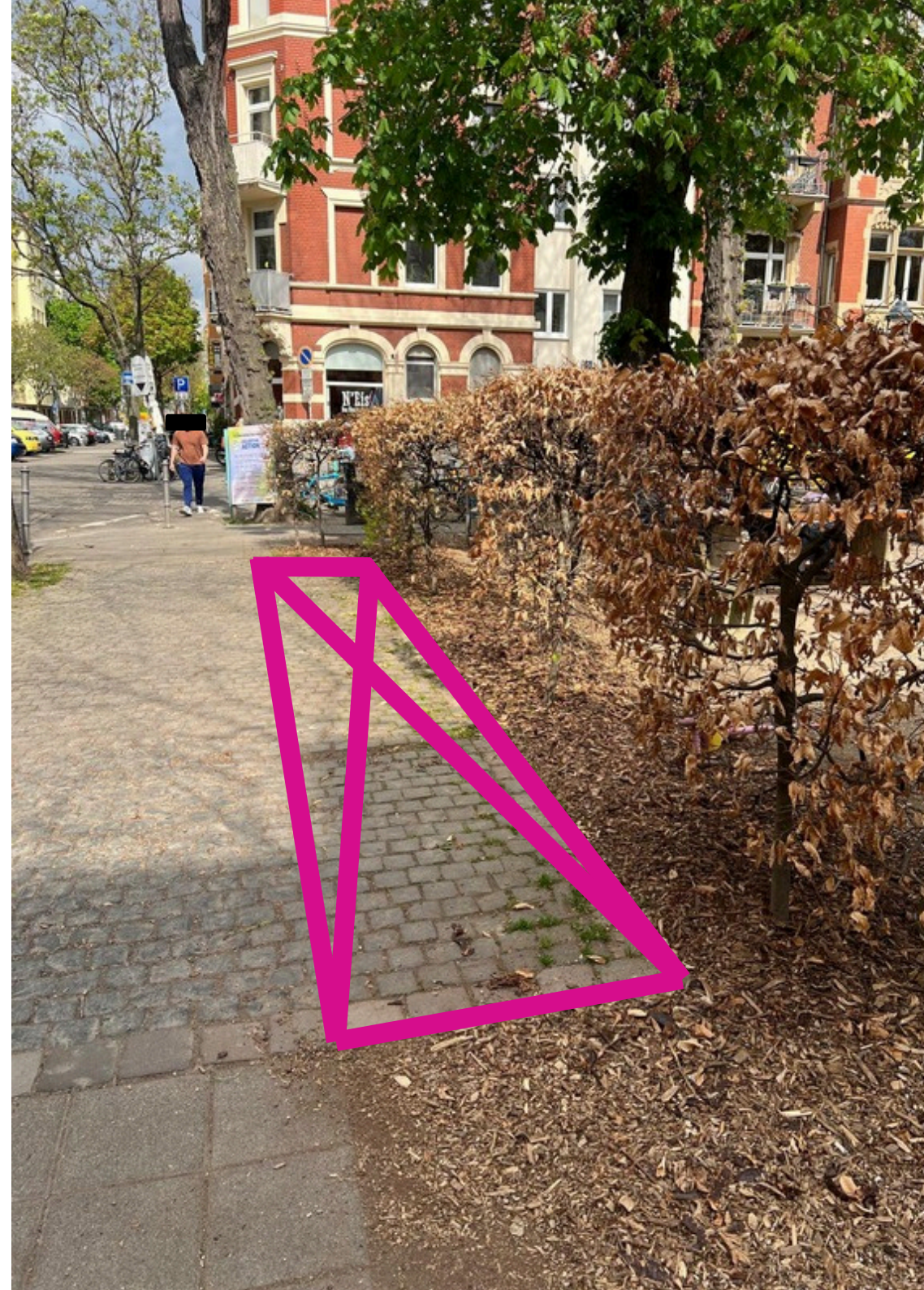


#1

Standort: Gartenfeldplatz

Maßnahme: Teilentsiegelung
Gehweg; Entfernung
Kopfsteinpflaster; Erweiterung
Pflanzbeet.

Zusatz: illegaler Motorrad
Stellplatz entfällt;
Gehwegbreite bleibt erhalten



#5

Standort: Kurfürstenstraße 16

Maßnahme: Teilentsiegelung
Gehweg; Entfernung Pflaster;
Erweiterung Baumscheibe.

Zusatz: illegaler Motorrad
Stellplatz enfällt



#6

Standort: Kurfürstenstraße 11b

Maßnahme: Teilentsiegelung
Einfahrt; Entfernung Pflaster;
Erweiterung Baumscheibe.

Zusatz: illegaler Motorrad
Stellplatz entfällt



#8

Standort: Kurfürstenstraße 19/21

Maßnahme: Teilentsiegelung;
Erweiterung Baumscheibe

Zusatz: illegaler Motorrad
Stellplatz entfällt



#11

Standort: Frauenlobstrae 37

Maßnahme: Erweiterung
Baumscheibe/ zwei
Baumscheiben verbinden ggfs.
mit Sitzmöglichkeit

Zusatz: illegaler Motorrad
Stellplatz entfällt



#13

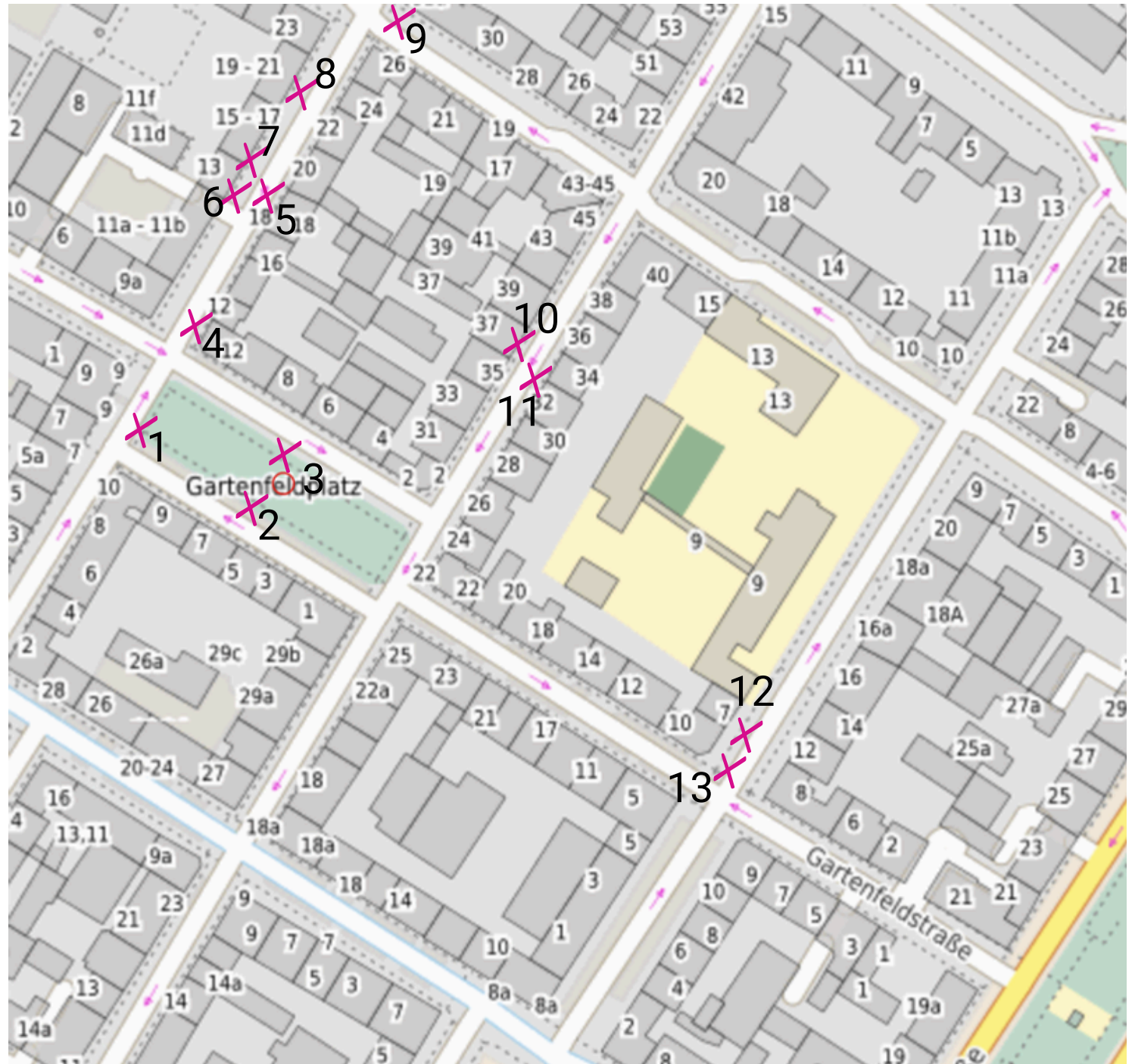
Standort: Adam-Karrilon-Str.1

Maßnahme: Erweiterung
Baumscheibe.

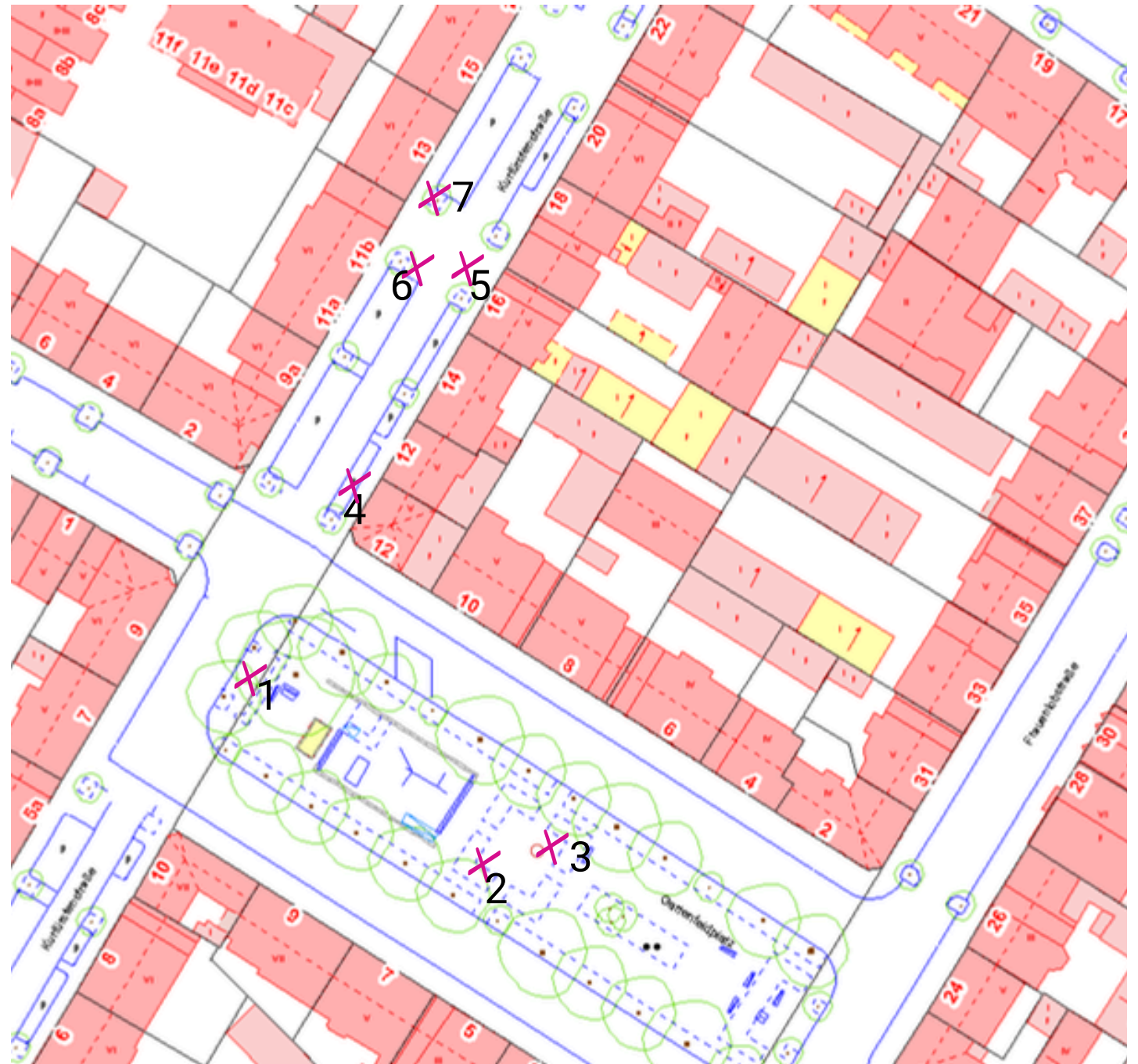




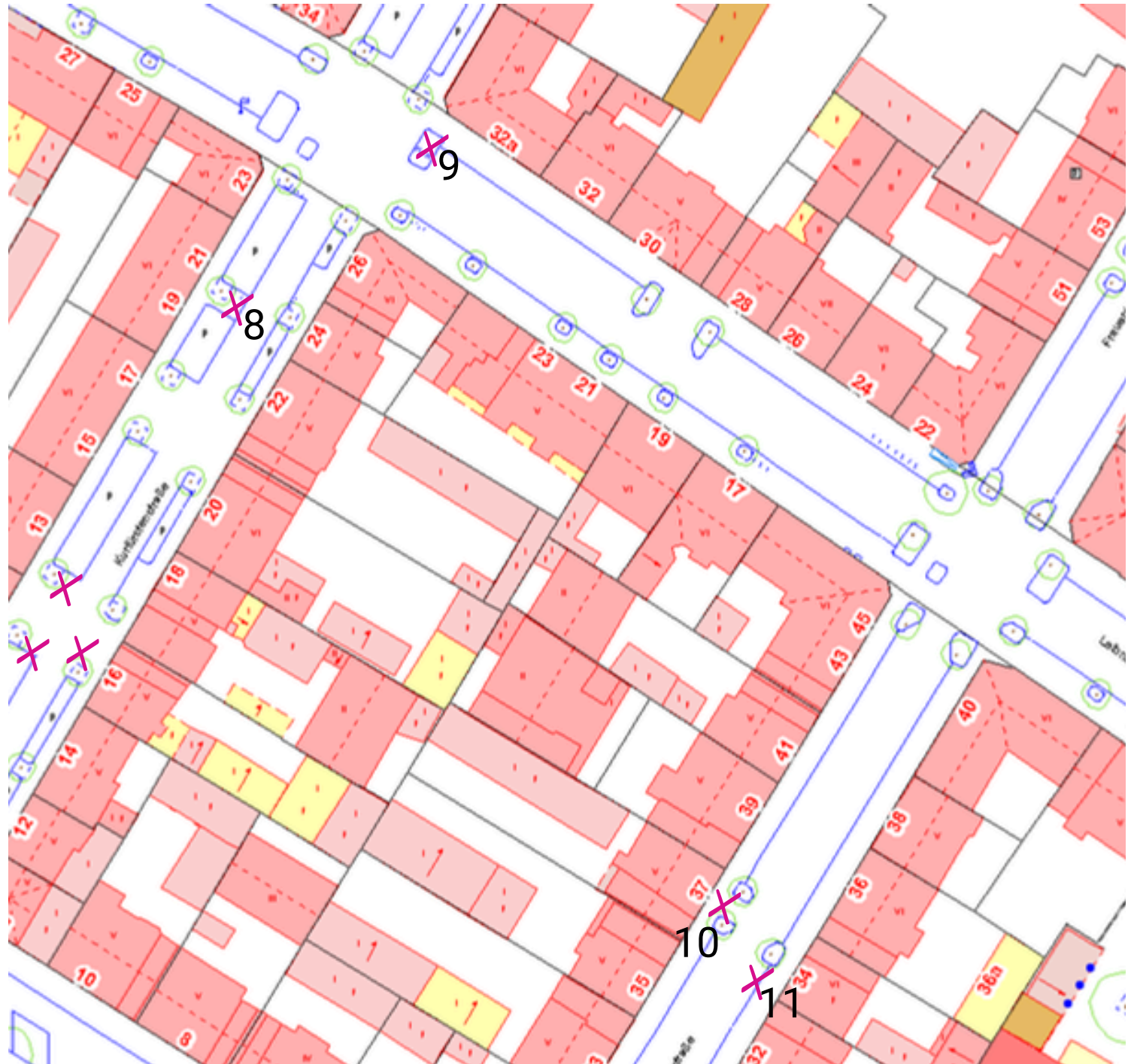
Standorte Neustadt
Areal Gartenfeldplatz

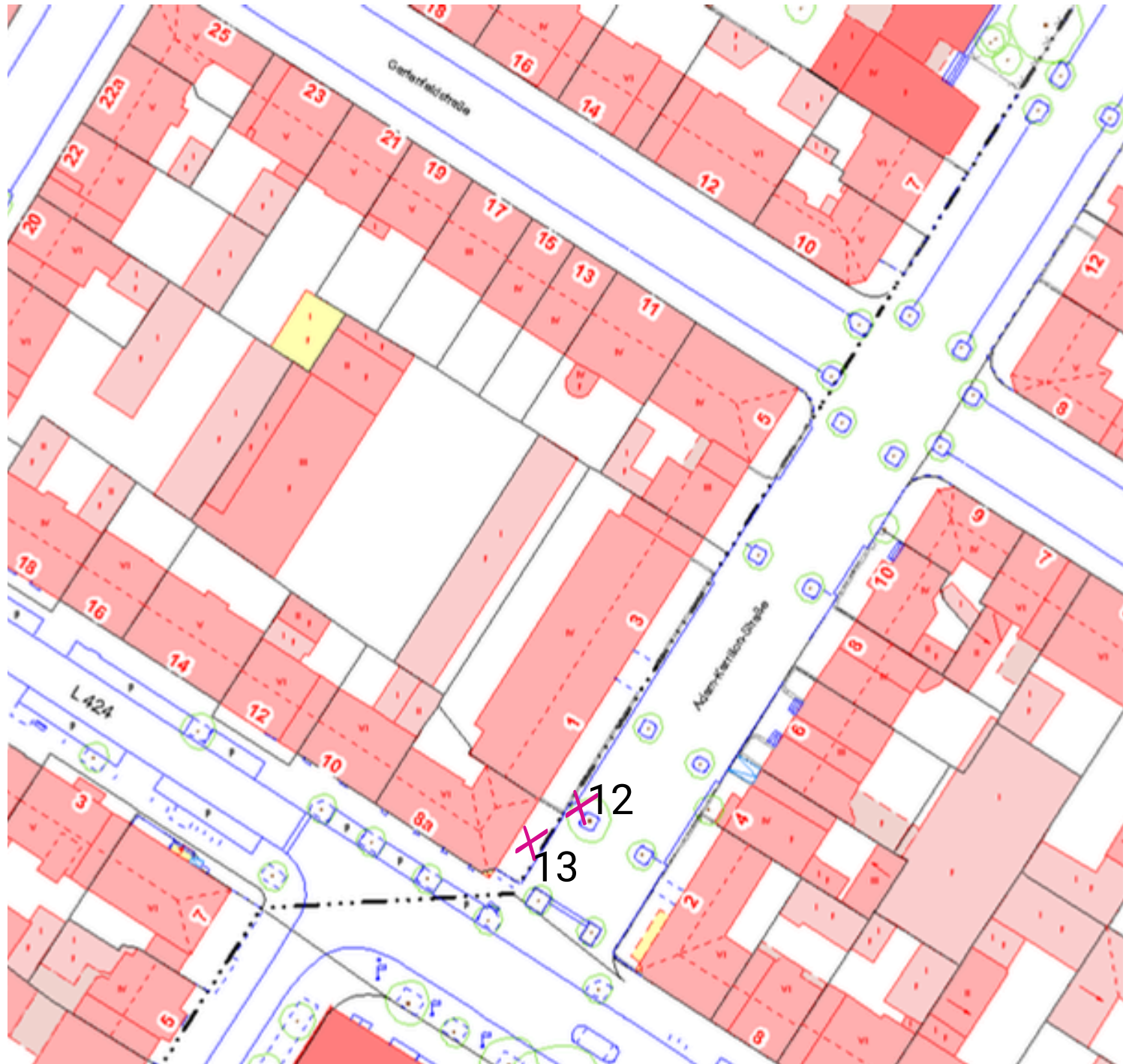


Standorte Neustadt
Areal Gartenfeldplatz



Standorte Neustadt
Frauenlobstraße





Standorte Neustadt
Adam-Karrilon-Str.

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Temperaturmessstationen für die Neustadt

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, zur Messung des Mikroklimas Temperaturmessstellen an geeigneten Orten in der Neustadt aufzustellen und die gemessenen Temperaturen aufzuzeichnen und öffentlich zugänglich zu machen.

Begründung:

Am 26.06.2026 wurden durch eigene Temperaturmessungen in der Mainzer Neustadt erhebliche Unterschiede der Hitzebelastung festgestellt: Während in der beschatteten Hindenburgstraße 36° Celsius gemessen wurden, erreichte die Temperatur in der sonnenexponierten Boppstraße 47° Celsius. Die Temperaturdifferenz von 11 °C verdeutlicht die teils extreme Hitzebelastung, der die Anwohner:innen der Mainzer Neustadt ausgesetzt sind.

Um auf solche Belastungssituationen frühzeitig und gezielt reagieren zu können, sollten an repräsentativen Standorten in der Mainzer Neustadt offizielle bzw. behördlich anerkannte Messstellen eingerichtet werden.

Auf Grundlage der dort erhobenen Daten könnten zuvor festgelegte Notfallpläne und geeignete Sofortmaßnahmen bei Überschreitung definierter Schwellenwerte unmittelbar ausgelöst und rechtzeitig umgesetzt werden. Dies würde einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Bevölkerung vor den gesundheitlichen Folgen extremer Hitze leisten.

Zudem könnten Schwerpunkte für bauliche Hitzeschutzmaßnahmen für besonders betroffene Stadtteilbereiche abgeleitet werden (bspw. Erhaltung und Verbesserung der urbanen Baumbestände, klimaangepasste Gestaltung von Straßenräumen, etc.).

Für die Fraktion DIE LINKE
Anna-Lena Löffler

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Vorschulprogramm „Schulzeit“

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, das Vorschulprogramm „Schulzeit“ für die Neustadt zu erhalten.

Begründung:

Das Vorschulprogramm „Schulzeit“ wird seit über 10 Jahren in der Mainzer Neustadt durchgeführt und hat sich durch sein niedrighschwelliges Konzept als Grundpfeiler für einen gelingenden Schulstart für die Kinder in der Neustadt etabliert.

Seit vielen Jahren besuchen die Vorschulkinder aller Kitas der Neustadt in ihrem letzten Kitajahr regelmäßig eine der drei Grundschulen und werden dort von Pädagog:innen des Kinderhauses „Blauer Elefant“ intensiv auf ihre Schulzeit vorbereitet. So tasten sich die Kinder langsam an das Konzept „Schule“ heran und üben wichtige kognitive, soziale und motorische Fähigkeiten. Die Erfahrung hat gezeigt, dass viele Kinder der Neustadt diese zusätzliche Unterstützung brauchen. In speziellen Elternabenden werden die Eltern außerdem an den neuen Lebensabschnitt herangeführt und der Grundstein für eine stabile Bildungspartnerschaft gelegt. Gerade in der sozial und kulturell vielfältigen Neustadt führt die regelmäßige Teilnahme am Vorschulprogramm dazu, dass Kinder egal welcher Herkunft den bestmöglichen Start in ihr Schulleben erhalten und in der ersten Klasse gemeinsam auf den Vorerfahrungen aufbauen können. Keinesfalls wurde dieses Programm als „Übergangslösung“, wie es in der lokalen Presse zu lesen ist, in der Mainzer Neustadt angesehen.

Bereits in den letzten Jahren wurde, auf Grund von Finanzierungslücken der Stadt Mainz, der Umfang des Vorschulprogramms gekürzt. Nach unserem aktuellen Kenntnisstand soll das Programm nun komplett aus der Mainzer Neustadt verschwinden und durch das Landesprogramm „Übergangskompass“ ersetzt werden, welches z.B. keine Kooperation mit den Grundschulen vorsieht, obwohl wir gleichzeitig von Politiker:innen und Fachleuten hören, wie wichtig frühe Förderung und Vorschularbeit für den Schulerfolg sind. Gerade in der Mainzer Neustadt können die Kinder nicht immer auf einen starken Rückhalt und Förderung ausgehend vom Elternhaus zurückgreifen, sodass sich ohne das Vorschulprogramm die sozialen Unterschiede weiter verschärfen sowie eine chancengerechte Schulvorbereitung und Bildungsteilhabe unabhängig von Herkunft nicht gewährleistet werden kann.

Für die Fraktion DIE LINKE
Anna-Lena Löffler

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

23. Juli 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

**Sachstand 2026: Trinkwasserbrunnen auf dem
Goetheplatz**

In der Antwort zur Anfrage der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Neustadt mit der Drs-Nr. 0370/2025 sagte die Verwaltung zu, bei den Haushaltsanmeldungen für das Jahr 2026 Mittel für weitere Trinkbrunnen beantragen zu wollen.

Der Ortsbeirat der Mainzer Neustadt hatte bereits 2024 mehrheitlich einem Antrag der SPD-Fraktion zugestimmt, einen der geplanten Trinkwasserbrunnen vorzugsweise auf dem Goetheplatz zu errichten. Der Goetheplatz ist der größte Platz in der Mainzer Neustadt und ist vor allem in den Sommermonaten ein wichtiges Naherholungsgebiet, das stark frequentiert wird. Ein Trinkwasserbrunnen würde dementsprechend besonders stark genutzt werden. Gerade aufgrund neuer Hitzerekorde sollte die Installation weiter vorangetrieben werden.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wurden die o.g. Mittel für weitere Trinkwasserbrunnen angemeldet? Sind diese auch im von der ADD genehmigten Haushalt enthalten?
2. Falls ja, wie viele Trinkwasserbrunnen sollen in der Neustadt errichtet werden? Wird hiervon auch einer auf dem Goetheplatz errichtet werden? Wie lautet der aktuelle Planungsstand?
3. Falls nein, wie lauten die weiteren Planungen der Verwaltung bzgl. der Installation von Trinkwasserbrunnen in der Neustadt?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Antwort zur Anfrage Nr. 1113/2026 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend
Barrierefreier Übergang in der Nackstraße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Hat die Verwaltung das Anliegen geprüft?*
- 2. Wie wird das Anliegen von der Verwaltung bewertet?*
- 3. Falls das Anliegen positiv bewertet wird: Wie lautet der Zeitplan? Welche Schritte werden genau unternommen durch die Stadtverwaltung?*
- 4. Falls das Anliegen negativ bewertet wird: Wie lauten die Gründe für die Ablehnung?*

Die Verwaltung hat das Anliegen zur Anfrage eines barrierefreien Übergangs in der Nackstraße / Rewe mit folgendem Ergebnis geprüft:

Grundsätzlich bewertet die Verwaltung die Maßnahme positiv. Für eine hindernisfreie Nutzung der gepflasterten Aufhöhung wird derzeit favorisiert, das Pflaster mit einer durchgängigen Asphaltdecke zu überziehen. Hierdurch ergäbe sich eine gute beroll- und begehbare Fläche (z.B. für Rollatoren, Rollstühle, Kinderwagen etc.) in einer Ebene. Ergänzend wird noch geprüft, wie das unerlaubte Abstellen von Fahrzeugen oder das Be- und Entladen von Lkw im Bereich der Aufhöhung effektiv verhindert werden kann (Ergebnis aus örtlicher Verkehrskommission).

Die genannte Maßnahme muss abschließend noch auf die technische Machbarkeit hin geprüft werden. Zur Umsetzung müssen dann ausreichende Haushaltsmittel und Kapazitäten zur Verfügung stehen. Aus den genannten Gründen kann daher zum heutigen Zeitpunkt kein genauer Zeitplan mitgeteilt werden.

Mainz, 31.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

6. Juli 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

Barrierefreier Übergang in der Nackstraße

Der Fußweg vom Lessingplatz kommend über die Fahrbahn der Nackstraße zum dortigen REWE ist stark frequentiert, jedoch aufgrund des Kopfsteinpflasters beim Übergang über die Fahrbahn nicht barrierefrei. In der Verkehrskommission des Ortsbeirats Mainz-Neustadt wurde bereits in der Vergangenheit der Input gegeben, die besagte Fläche, auch aufgrund der Lärmbelastung für die Anwesenden bei der Durchfahrt von PKW, einzuebnen.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Hat die Verwaltung das Anliegen geprüft?
2. Wie wird das Anliegen von der Verwaltung bewertet?
3. Falls das Anliegen positiv bewertet wird: Wie lautet der Zeitplan? Welche Schritte werden genau unternommen durch die Stadtverwaltung?
4. Falls das Anliegen negativ bewertet wird: Wie lauten die Gründe für die Ablehnung?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

28. Juli 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

**Sachstand 2026: Wartehäuschen an Haltestelle
Feldbergplatz/Mainzer Stadtwerke**

In der Antwort zur Anfrage Nr. 1054/2025 der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend Nachfragen zum Sachstandsbericht der Stadtverwaltung zum Antrag 0056/2025: „Wartehäuschen an Haltestelle Feldbergplatz/Mainzer Stadtwerke einrichten“ teilte die Verwaltung mit, dass sie prüfe, doch schon im Jahr 2026 eine Wartehalle an der Haltestelle Feldbergplatz/Mainzer Stadtwerke zu errichten.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Hat die Verwaltung das Anliegen nochmals geprüft?
2. Was hat die Prüfung ergeben? Wird die Wartehalle errichtet werden?
3. Welche weiteren Schritte wird die Verwaltung bezüglich des Anliegens einleiten?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Antwort zur Anfrage Nr. 1194/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Zuständigkeit Reinigung Abfluss Rollschuhbahn (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Ist der Verwaltung der Zustand der Abflüsse bekannt?

Der Verwaltung liegen keine Erkenntnisse zu einem generellen Problem mit den Abflüssen auf dem Goetheplatz vor.

2. Ist dies ein generelles Problem über das ganze Jahr oder tritt es nur zu Veranstaltungen mit verstärkter Nutzung des Platzes, wie z.B. an der Gaadefelder Kerb auf?

Die Abflüsse sind für die normale Entwässerung der Platzfläche konzipiert und bei regelmäßiger Reinigung der Sinkkästen auch ausreichend. Inwieweit die Nutzung der Schausteller:innen zu einer Überlastung der Einläufe führt, ist nicht bekannt. Die Verwaltung wird die Situation vor Ort im Auge behalten und bei anhaltenden Problemen die Abflussrohre von einem Unternehmer spülen lassen.

3. Wer ist für die Reinigung der Abflüsse zuständig?

Für die Reinigung der Abläufe bzw. Abflussrohre ist das Grün- und Umweltamt zuständig.

Mainz, 31.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Zuständigkeit Reinigung Abfluss Rollschuhbahn

Im Rahmen der Gaadefelder Kerb ist aufgefallen, dass die Abflüsse rund um die Rollschuhbahn auf dem Goetheplatz übergelaufen sind. Die Veranstalter der Kerb bemängeln hier schon seit mehreren Jahren, dass die Abflüsse wiederholt verstopft seien. Teilweise lagen Stromkabel in den Pfützen, die sich gebildet hatten, was eine Gefährdung der Sicherheit aller Besucher und der Kerb im Allgemeinen bedeutet. Es ergeben sich hierzu folgende Fragen:

1. Ist der Verwaltung der Zustand der Abflüsse bekannt?
2. Ist dies ein generelles Problem über das ganze Jahr oder tritt es nur zu Veranstaltungen mit verstärkter Nutzung des Platzes, wie z.B. an der Gaadefelder Kerb auf?
3. Wer ist für die Reinigung der Abflüsse zuständig?

Mainz, 04.08.2026

Thorsten Darmstadt

Antwort zur Anfrage Nr. 1195/2026 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Zustand Forsterstraße/117er Ehrenhof (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Die öffentlichen Verkehrswege werden regelmäßig begangen. Der Verwaltung ist der Zustand der genannten Straßen bekannt.

Aufgrund der angespannten Lage der städtischen Finanzen können die vorhandenen Haushaltsmittel derzeit lediglich für Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Die Straßen im Stadtgebiet werden in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Größere oder großflächige Erneuerungsmaßnahmen können derzeit aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden.

Mainz, 18.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Zustand Forsterstraße/117er Ehrenhof

Der Asphalt der Frauenlobstraße/117er Ehrenhof ist in einem sehr schlechten Zustand. Insbesondere im Bereich von der Josefstraße bis zur Kaiserstraße ist übersät von aufgeplatzttem Asphalt und Schlaglöchern. Neben dem schlechten Eindruck, den dieses Bild auf die Bürger macht, stellt der Zustand für Radfahrer und Fußgänger, hier insbesondere ältere Menschen und Kinder, eine potentielle Sturzgefahr da.

Es ergeben sich hierzu folgende Fragen:

1. Ist der Verwaltung der Zustand der beiden Straßen bekannt?
2. Bestehen gegenwärtig Pläne für eine Restaurierung dieses Bereichs?
 - a. Falls ja, mit welchem Zeitplan und welchen Kosten ist zu rechnen?
 - b. Falls nein, wieso nicht?

Mainz, 04.08.2026

Thorsten Darmstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Stellplätze E-Roller

Seit dem 01. März dürfen gemietete E-Scooter in der Alt- und Neustadt nur noch auf 25 festen Abstellflächen geparkt werden. Diese Maßnahme wird grundsätzlich ausdrücklich begrüßt.

Für das Gebiet der Mainzer Neustadt ergeben sich hierzu folgende Fragen:

1. Wie beurteilt die Verwaltung diese Maßnahme nach einem knappen halben Jahr?
2. Wie viele der Abstellflächen befinden sich auf dem Gebiet der Neustadt?
3. Wie viele Parkplätze sind dafür entfallen?
4. Ist für die Parkplätze an anderen, idealerweise räumlich nicht weit entfernten Stellen Ersatz geschaffen worden?

Mainz, 04.08.2026

Thorsten Darmstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Wegfall Parkplätze Nahestraße

Im Zuge der Einrichtung des Fußgängerüberwegs auf der Nahestraße/Übergang Goethestraße sowie der Verlegung des Fahrradwegs vom Bürgersteig auf die Straße in der Nahestraße und Goethestraße sind einige Parkplätze in der Nahestraße, in Fahrtrichtung Goethetunnel sowie auf dem Grünstreifen weggefallen. Anwohner berichten, dass sie zu dieser Maßnahme nur sehr kurzfristig oder gar nicht informiert worden sind.

Es ergeben sich hierzu folgende Fragen:

1. Wie viele Parkplätze sind im Zuge der Umgestaltungsmaßen weggefallen?
2. Hat die Verwaltung an anderer, idealerweise räumlich naher Stelle Ersatz für diese Parkplätze geschaffen?
3. Inwieweit sind die Anwohner über diese Maßnahmen informiert worden?

Mainz, 04.08.2026

Thorsten Darmstadt



Antwort zur Anfrage Nr. 1204/2026 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend **Kontrollmaßnahmen der Bring- und Hol-Zonen an den Kitas in der Mainzer Neustadt (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Vor welchen Kitas in der Mainzer Neustadt bestehen Bring- und Hol-Zonen für die Eltern der Kinder?

Wie viele Kurzzeitplätze stehen jeweils zur Verfügung?

In der Mainzer Neustadt bestehen derzeit vor folgenden Kindertagesstätten ausgewiesene Hol- und Bringzonen:

- Kita Am Zollhafen: 6 Stellplätze in der Straße „An den Grachten“
- Kita Rheinallee: 6 Stellplätze in der Straße „An den Grachten“
- Kita Emausweg: 2 Stellplätze in der Sömmerringstraße
- Kita Kreyßigstraße: 3 Stellplätze

2. Ist die Ausweisung weiterer Zonen in der Mainzer Neustadt geplant?

Ja, für die Kita in der Forsterstraße ist die Einrichtung einer Hol- und Bringzone derzeit in Planung.

3. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Ausweisung solcher Zonen allgemein?

Die Stadtverwaltung bewertet die Einrichtung von Hol- und Bringzonen grundsätzlich als sinnvolles Instrument, um den Bring- und Abholverkehr vor Kindertagesstätten zu ordnen und die Verkehrssicherheit für Kinder und Eltern zu erhöhen.

Voraussetzung für eine wirksame Entlastung ist jedoch, dass die ausgewiesenen Flächen tatsächlich ihrem vorgesehenen Zweck entsprechend genutzt und nicht zweckentfremdet werden.

4. Inwiefern ist die Bestreifung der o.g. Zonen durch die Stadtverwaltung vorgesehen? Welche Zonen in der Mainzer Neustadt sind Schwerpunkte im Rahmen der Bestreifung?

Im Rahmen der Personal- und Einsatzsteuerung werden stadtweit auch Kontrollen zur Schulwegesicherheit geplant und durchgeführt. Hierbei werden nicht nur die Hol- und Bringzonen an den jeweiligen Schulen, sondern auch an den Kitas, die sich in dem jeweiligen Überwachungsbereichen befinden, mit kontrolliert und entsprechend sanktioniert.

Auch bei den täglichen Regelkontrollen werden in den einzelnen Überwachungsbereichen alle Verstöße, die zum Kontrollzeitpunkt festgestellt werden, nach dem bundeseinheitlich geltenden Bußgeldkatalog geahndet. So auch die Hol- und Bringzonen an den jeweiligen Schulen und Kitas.

Die Mainzer Neustadt, mit ihren sechs Bewohnerparkgebieten, ist einer der Kontrollschwerpunkte und wird nahezu täglich überwacht.

Mainz, 31.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

7. August 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

**Kontrollmaßnahmen der Bring- und Hol-Zonen an
den Kitas in der Mainzer Neustadt**

In Mainz gibt es an einigen Kitas ausgewiesene Kurzzeit- und Haltezonen („Bringen und Holen“), um den Eltern ein zügiges Bringen und Holen der Kinder ohne Parkplatzsuche zu ermöglichen. Außerhalb der Stoßzeiten dienen die Zonen als normale Parkplätze, mit entsprechenden örtlichen Einschränkungen. Das Freihalten der Zonen ist auch wichtig, da ansonsten sonstige Abstellflächen genutzt werden, was zu Verkehrsbehinderungen führt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Vor welchen Kitas in der Mainzer Neustadt bestehen Bring- und Hol-Zonen für die Eltern der Kinder?
Wie viele Kurzzeitplätze stehen jeweils zur Verfügung?
2. Ist die Ausweisung weiterer Zonen in der Mainzer Neustadt geplant?
3. Wie bewertet die Stadtverwaltung die Ausweisung solcher Zonen allgemein?
4. Inwiefern ist die Bestreifung der o.g. Zonen durch die Stadtverwaltung vorgesehen? Welche Zonen in der Mainzer Neustadt sind Schwerpunkte im Rahmen der Bestreifung?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Antwort zur Anfrage Nr. 1279/2026 der SPD im Ortsbeirat-Neustadt betreffend Saatkrähen in der Mainzer Neustadt im Jahr 2026 (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie viele Krähenester wurden im Jahr 2026 während der Brutzeit in der Mainzer Neustadt festgestellt?

Aktuell werden die Ergebnisse der Kartierungen für sämtliche Mainzer Stadtteile zusammengestellt und kartographisch aufbereitet. Zu- und Abnahmen der kartierten Nestzahlen werden sodann von der Verwaltung mit Vertreter:innen des Landes Rheinland-Pfalz und externen Sachverständigen diskutiert. Eine Berichterstattung in den Gremien ist für den Herbst 2026 vorgesehen.

Hinweis: Eine Bewertung der Wirksamkeit der im Stadtteil Mainz-Lerchenberg durchgeführten Vergrämuungsmaßnahme durch die Verwaltung erfolgt auf der Grundlage einer von der Stadt beauftragten Begleituntersuchung. Diese liegt aktuell noch nicht vor.

2. Wo waren diese? Befinden sich auch Nester in den von der Stadt definierten „sensiblen“ Bereichen?

Eine räumliche Prüfung im Hinblick auf die von der Stadt ausgewiesenen "sensiblen Gebiete" kann erfolgen, wenn die o.g. Stadtteilkarten vorliegen.

3. Ist hinsichtlich Anzahl und Hauptstandorten in der Mainzer Neustadt eine Änderung im Laufe der vergangenen Jahre festgestellt worden, und wenn ja, welche?

Siehe Antworten zu Frage 1 und 2.

4. Wie viele Beschwerden liegen der Stadtverwaltung für das Jahr 2026 hinsichtlich Lärm und Verschmutzung vor, die auf die Saatkrähenpopulation in der Mainzer Neustadt zurückzuführen sind?

Der Verwaltung liegt für das Jahr 2026 eine einstellige Zahl von Beschwerden zu Lärm und Verschmutzung vor, die auf die Saatkrähenpopulation in der Mainzer Neustadt zurückzuführen sind.

5. Liegen der Stadtverwaltung auch außerhalb der Brutzeit Beschwerden hinsichtlich Lärm und Verschmutzung vor?

Die Beschwerden beschränken sich auf die Brutzeit. Im Zeitraum von März bis Ende Mai bzw. Anfang Juni sind die Saatkrähen besonders aktiv und kommunikativ. Bedingt durch das Brutgeschäft kommt es in diesem Zeitraum zu räumlichen Konzentrationen und den damit verbundenen Belästigungen zwischen Sonnenauf- und -untergang.

6. Sind von der Stadtverwaltung im kommenden Jahr Vergrämnungsmaßnahmen geplant?

Von der Stadtverwaltung sind für das kommende Jahr keine Vergrämnungsmaßnahmen in den bebauten Bereichen der Stadtteile geplant.

7. Wie werden solche Vergrämnungsmaßnahmen allgemein für die Mainzer Neustadt bewertet?

Die Wirksamkeit von Vergrämnungsmaßnahmen ist aus Sicht der Verwaltung nicht grundsätzlich gegeben. Dies belegt auch der Handlungsleitfaden Saatkrähe des Landes Rheinland-Pfalz. Ob und welche Maßnahme zur Vergrämnung sinnvoll sein kann, ist im Einzelfall zu entscheiden. Formale Voraussetzung ist ein "sensibles Gebiet" und die Einschätzung der Verwaltung, dass es sich um eine erhebliche Belästigung handelt. Beides war im Stadtteil Mainz-Lerchenberg gegeben, wo auf engstem Raum in einem Spielplatzbereich mehr als 160 Nester kartiert worden sind. Eine vergleichbare Situation in der Mainzer Neustadt ist der Verwaltung aktuell nicht bekannt.

Mainz, 31.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

18. August 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

Saatkrähen in der Mainzer Neustadt im Jahr 2026

In der Stadt Mainz sorgt die wachsende Saatkrähenpopulation mit Koloniestandorten in verschiedenen Stadtteilen, so auch in der Mainzer Neustadt, immer wieder für erhebliche Lärm- und Kotbelästigungen. Die Eindämmung ist insofern schwierig, da Saatkrähen nach Bundesnaturschutzgesetz und EU-Vogelschutzrichtlinie besonders geschützt sind. Im Jahr 2026 wurden zur Eindämmung artenschutzkonforme Vergrämunsmethoden eingesetzt. Der Einsatz von Wüstenbussarden durch einen Falkner auf dem Mainzer Lerchenberg wurde als erfolgreich eingestuft.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie viele Krähenester wurden im Jahr 2026 während der Brutzeit in der Mainzer Neustadt festgestellt?
2. Wo waren diese? Befinden sich auch Nester in den von der Stadt definierten „sensiblen“ Bereichen?
3. Ist hinsichtlich Anzahl und Hauptstandorten in der Mainzer Neustadt eine Änderung im Laufe der vergangenen Jahre festgestellt worden, und wenn ja, welche?
4. Wie viele Beschwerden liegen der Stadtverwaltung für das Jahr 2026 hinsichtlich Lärm und Verschmutzung vor, die auf die Saatkrähenpopulation in der Mainzer Neustadt zurückzuführen sind?
5. Liegen der Stadtverwaltung auch außerhalb der Brutzeit Beschwerden hinsichtlich Lärm und Verschmutzung vor?
6. Sind von der Stadtverwaltung im kommenden Jahr Vergrämunsmassnahmen geplant?
7. Wie werden solche Vergrämunsmassnahmen allgemein für die Mainzer Neustadt bewertet?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

19. August 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. September 2026**

„MAINZ GLÄNZT“ - auch in der Mainzer Neustadt?

Mit der Aktion „MAINZ GLÄNZT“ starteten Ende des Jahres 2025 die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz damit, Haltestellen und deren Umfeld grundlegend zu reinigen. Das Ziel sei eine deutliche Verbesserung der Sauberkeit und des Services für Fahrgäste an den viel genutzten Haltestellen im Stadtgebiet. Bisher erfolgte eine solche Reinigung jedoch laut Presseberichterstattung bisher nur rund um den Münsterplatz.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie und in welchem Turnus werden die Haltestellen in der Mainzer Neustadt aktuell gereinigt?
2. Aufgrund der Aktion wird klar, dass bisher keine jährliche Grundreinigung erfolgte. Warum geschah dies bisher in der Mainzer Neustadt nicht?
3. Wird der aktuelle Zustand der Sauberkeit der Haltestellen in der Mainzer Neustadt durch die Stadtverwaltung als ausreichend erachtet?
4. Wann werden die Haltestellen in der Mainzer Neustadt in die Aktion integriert?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Fraktionen von SPD und CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Sauberkeit auf dem Frauenlobplatz

Zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 11.06.2025 haben die Fraktionen der SPD und CDU den gemeinsamen Antrag „Sauberkeit auf dem Frauenlobplatz wiederherstellen!“ (Vorlage 0808/2025) eingebracht. Dieser wurde vom Gremium einstimmig verabschiedet. Im zugehörigen Sachstandsbericht (Aktenzeichen 70/70/70 00 66/Neu) verweist die Verwaltung jedoch nach einer Begehung des Frauenlobplatzes auf die ihrerseits nicht bestehende Notwendigkeit der geforderten, jeweils passenden Entsorgungsmöglichkeiten für Pizzakartons und Glasflaschen.

Aktuell zeigt sich jedoch wieder eine verstärkte Verschmutzung des Platzes, die im Antrag des vergangenen Jahres bereits hinterlegt wurde (s. Anlagen).

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie beurteilt die Verwaltung den Zustand des Frauenlobplatzes in den vergangenen Wochen und Monaten in Bezug auf herumliegenden Müll, speziell Pizzakartons und Glasflaschen?
2. Wie oft wird der Frauenlobplatz aktuell gesäubert?
3. Wie oft werden die Mülleimer auf dem Frauenlobplatz geleert?
4. Ist je nach Beurteilung des Zustands eine häufigere Säuberung des Platzes und Leerung der Mülleimer geplant?
5. Sieht die Verwaltung inzwischen die Notwendigkeit einer Aufstockung mit den im Antrag des letzten Jahres geforderten Entsorgungsmöglichkeiten?

Mainz, 19.08.2026

Für die Fraktionen

Alexander Klein
SPD-Fraktion

Thorsten Darmstadt
CDU-Fraktion





im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Litfaßsäule Rheinallee

- Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, zum Zwecke der Sicherheit und des Komforts des fließenden (Rad-)Verkehrs die Litfaßsäule inmitten des Rad- und Fußweges in Höhe der Rheinallee 141 zu entfernen?

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef





im Ortsbeirat Mainz-Neustadt



Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026

Hitzeschutz durch Fassadengestaltung

Die Verwaltung wird gebeten, folgende Fragen zur Reduzierung der Hitzeentwicklung in der Neustadt zu beantworten:

- 1) Es wird darum gebeten zu prüfen und zu berichten, welche Instrumente geeignet sind, um sowohl bei Neubauten als auch im Gebäudebestand gezielt Einfluss auf hitzesensible Architektur zu nehmen. Dabei soll insbesondere geprüft werden, wie sich bspw. an sonnenexponierten Fassadenseiten die Verwendung dunkler Fassaden vermeiden und der Anteil von Fassadenbegrünungen erhöhen lässt.
- 2) Wie oft wurde seit Einführung der Grünsatzung bei Gebäuden eine Fassadenbegrünung beauftragt, die einen Beitrag zur Hitzereduzierung leisten kann? Wir würden uns freuen, wenn die Verwaltung konkrete Beispiele nennt.
- 3) Wie oft wurden über Fassadenbegrünungen hinausgehende Elemente beauftragt oder in Gesprächen mit Architekten erfolgreich angeregt (bspw. Farbton der Fassade), die einen Beitrag zur Hitzereduzierung leisten können? Wir würden uns freuen, wenn die Verwaltung konkrete Beispiele nennt.
- 4) Konkret soll das Beispiel der neuen Feuerwache II dienen.
 - a) Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, die schwarz gestalteten Süd- und West-Fassadenflächen der neuen „Feuerwache II“ (die spürbar Hitze entwickeln und in die Umgebung abgeben) so umzugestalten, dass im Sommer die Hitzeentwicklung reduziert wird, bspw. durch einen weißen Anstrich und/oder Fassadenbegrünung?
 - b) Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, den Wartebereich der Bushaltestelle „Straßenbahnamt“ auf der Westseite der Feuerwache um Hitzeschutz zu erweitern, da diese ab Nachmittags nicht nur der prallen Sonne ausgesetzt ist, sondern der Gehweg durch die schwarze Fassade der West-Fasse deutlich spürbar erhitzt wird? Kann die schwarze Fassade hell gestrichen werden und zusätzlich durch Fassadenbegrünung ergänzt werden?

- c) Wäre eine klimasensible Umgestaltung der neuen Feuerwache ggf. eine geeignete, positiv besetzte Aktion für öffentlichkeitswirksame Klimaanpassungsmaßnahmen?

Begründung:

Angesichts längerer Hitzeperioden infolge des fortschreitenden Klimawandels sind Maßnahmen zur Reduktion städtischer Wärmeinseln („Urban Heat Islands“) notwendig. Die Neustadt ist mit am stärksten von zunehmender Hitze betroffen. Dunkle Oberflächen absorbieren einen erheblichen Anteil der Sonneneinstrahlung, wandeln diese in Wärme um und tragen dadurch zusätzlich zur Aufheizung des unmittelbaren Umfelds bei.

Die Klimakrise und die damit verbundenen Hitzeperioden machen umfangreiche Aktionsmaßnahmen nötig, wozu die Begrünungssatzung einen Beitrag leisten kann, im Stadtbild der Neustadt bisher jedoch wenig erkennbar bleibt, sodass nach weiteren Möglichkeiten gefragt wird.

Dunkle Fassaden, die Hitzequellen sind, sind zu vermeiden und umzuwandeln. Die dort entstehende Wärme wird in die Umgebung abgegeben und verstärkt die ohnehin hohe sommerliche Wärmebelastung.

Helle oder begrünte Fassadenoberflächen sind vergleichsweise einfach umzusetzen und stellen einen einfachen städtebaulichen Beitrag zur Verringerung der zusätzlichen Hitzeentwicklung und -speicherung dar.

Die derzeitige Gestaltung der neuen Feuerwache mit großflächigen schwarzen Fassadenelementen im unteren Bereich – insbesondere an der Süd- und Westseite – führt bei starker Sonneneinstrahlung zu einer teils starken Erwärmung der Fassade. Dies ist bspw. an der Bushaltestelle „Straßenbahnamt“ am Kaiser-Karl-Ring deutlich spürbar. Dort im Sommer nachmittags auf den Bus zu warten, ist bei direkter Sonneneinstrahlung keine Freude, da die Fassade stark aufheizt und die Umgebung zusätzlich erwärmt. Eine Anpassung der Fassadengestaltung der Feuerwache leistet einen positiven Beitrag zum Mikroklima und wäre damit ein notwendiges und sichtbares Beispiel für klimasensible Architektur und den Gesundheitsschutz der Bevölkerung.

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Für die Fraktion
Die Linke
Anna-Lena Löffler



Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Hitzecheck Mainz-Neustadt

Im jüngsten Hitze-Check der Deutschen Umwelthilfe schneidet die Stadt Mainz zum dritten Mal in Folge sehr schlecht ab. Insbesondere der Wegfall von rund 3.000 Bäumen zwischen 2018 und 2025 im gesamten Stadtgebiet sowie der Baumbeschirmungsgrad von 21,64% werden kritisiert. Der Anteil der versiegelten Flächen hat im genannten Zeitraum dabei leicht zugenommen.¹ Gerade Bäume stellen einen signifikanten Hitzeschutz dar.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie hat sich die Gesamtzahl der Bäume auf dem Gebiet der Mainzer Neustadt zwischen 2018 und 2025 entwickelt?
Falls entsprechende Zahlen nicht vorliegen: Ist eine Erfassung der Entwicklung des Baumbestands auf Stadtteilebene vorgesehen?
2. An welchen konkreten Orten sind aktuell Baumpflanzungen geplant und wann kann hierbei mit einer Umsetzung gerechnet werden?
 - a. Wie viele Bäume sollen jeweils gepflanzt werden?
 - b. Wann ist mit der Umsetzung der jeweiligen Maßnahmen zu rechnen?
 - c. Gibt es darüber hinaus weitere geeignete Standorte, an denen Baumpflanzungen geprüft werden?
3. Welche weiteren, insbesondere kurzfristig umsetzbaren Maßnahmen sind derzeit konkret zum Hitzeschutz in der Neustadt geplant?
 - a. Welche Maßnahmen sind bereits beschlossen bzw. finanziell hinterlegt?
 - b. An welchen konkreten Orten sollen diese umgesetzt werden?
 - c. Bis wann ist jeweils mit einer Umsetzung zu rechnen?

Mainz, 21.08.2026

Für die Fraktion

Thorsten Darmstadt

1

https://www.duh.de/fileadmin/user_upload/download/Projektinformation/Kommunaler_Umweltschutz/Hitzecheck/Hitze-Check_Staedte-Deutschland_Uebersicht_2026.pdf



Antwort zur Anfrage Nr. 1333/2026 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Krähenproblematik in der Mainzer Neustadt (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Wie viele Krähenester wurden im Frühjahr 2026 im Gebiet der Mainzer Neustadt festgestellt? Wie hat sich die Zahl der Krähenester in der Neustadt seit 2022 entwickelt?*

Aktuell werden die Ergebnisse der Kartierungen aus dem Frühjahr 2026 für sämtliche Mainzer Stadtteile zusammengestellt und kartographisch aufbereitet. Zu- und Abnahmen der kartierten Nestzahlen werden sodann von der Verwaltung mit Vertreter:innen des Landes Rheinland-Pfalz und externen Sachverständigen diskutiert. Eine Berichterstattung in den Gremien ist für den Herbst 2026 vorgesehen. In den Jahren 2022 bis 2025 wurden in der Mainzer Neustadt folgende Nesterzahlen ermittelt:

2022: 213

2023: 417

2024: 429

2025: 573

2. *Welche Maßnahmen zur Vergrämung von Krähen wurden im Frühjahr 2026 in der Mainzer Neustadt eingesetzt?*

a) *Wenn Vergrämnungsmaßnahmen durchgeführt wurden: Welche konkreten Maßnahmen kamen zum Einsatz und wie bewertet die Verwaltung deren Wirksamkeit?*

b) *Wenn keine Vergrämnungsmaßnahmen durchgeführt wurden: Aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet?*

In der Mainzer Neustadt wurden im Frühjahr 2026 keine Maßnahmen zur Vergrämung von Saatkrähen durchgeführt.

Die Wirksamkeit von Vergrämnungsmaßnahmen ist aus Sicht der Verwaltung nicht grundsätzlich gegeben. Dies belegt auch der Handlungsleitfaden Saatkrähe des Landes Rheinland-Pfalz. Ob und welche Maßnahme zur Vergrämung sinnvoll sein kann, ist im Einzelfall zu entscheiden.

Formale Voraussetzung ist ein "sensibles Gebiet" und die Einschätzung der Verwaltung, dass es sich um eine erhebliche Belästigung handelt. Beides war im Stadtteil Mainz-Lerchenberg gegeben, wo auf engstem Raum in einem Spielplatzbereich mehr als 160 Nester kartiert worden sind. Eine vergleichbare Situation in der Mainzer Neustadt ist der Verwaltung aktuell nicht bekannt.

3. **Auf dem Mainzer Lerchenberg wurde im Frühjahr 2026 ein Falkner mit seinen Raubvögeln zur Vergrämung von Krähen eingesetzt. Wie bewertet die Verwaltung die dort gemachten Erfahrungen mit dieser Maßnahme? Wurde geprüft, ob ein vergleichbarer Einsatz auch in der Mainzer Neustadt möglich und sinnvoll wäre? Falls nein, aus welchen Gründen?**

Eine Bewertung der Wirksamkeit der im Stadtteil Mainz-Lerchenberg durchgeführten Vergrämungsmaßnahme durch die Verwaltung erfolgt auf der Grundlage einer von der Stadt beauftragten Begleituntersuchung. Diese liegt aktuell noch nicht vor.

4. **Die Verwaltung hat im vergangenen Jahr ausgeführt, dass sensible Gebiete nicht formal ausgewiesen werden müssten und Konfliktfälle beispielsweise an Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen oder Krankenhäusern im Einzelfall geprüft und entschärft würden. Welche konkreten Konfliktfälle wurden im Frühjahr 2026 in der Mainzer Neustadt aufgrund der Krähenproblematik geprüft?**

- a) **In welchen Bereichen bzw. an welchen Einrichtungen traten entsprechende Konflikte auf?**
b) **Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesen Fällen ergriffen und mit welchem Ergebnis?**
c) **Nach welchen Kriterien entscheidet die Verwaltung, ob und welche Maßnahmen zur „Entschärfung“ eines Konfliktfalls erforderlich sind?**

Siehe Antworten zu Frage 2 und 3.

5. **Welche Maßnahmen plant die Verwaltung bereits für die kommende Brutzeit 2027, um die Krähenproblematik in der Mainzer Neustadt zu reduzieren und die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner zu verringern?**

Von der Stadtverwaltung sind für das kommende Jahr keine Vergrämungsmaßnahmen in der Mainzer Neustadt geplant.

6. **Welche konkreten Maßnahmen stehen Anwohnerinnen und Anwohnern während der Brutzeit zur Verfügung, wenn es durch Krähen zu erheblichen Belastungen durch Lärm oder Verschmutzungen kommt?**

- a) **An welche Stelle können sich betroffene Anwohnerinnen und Anwohner wenden?**
b) **Welche Maßnahmen kann die Verwaltung in einem solchen Fall konkret veranlassen?**
c) **Unter welchen Voraussetzungen werden entsprechende Maßnahmen ergriffen?**

Anwohner:innen können sich bei Belastung durch Lärm an das Grün- und Umweltamt wenden. Verschmutzungen von Fuß- und Radwegen können der Stadtreinigung gemeldet werden. Zu den angefragten Maßnahmen und den erforderlichen Voraussetzungen siehe die Antworten zu den Fragen 2 und 3.

Mainz, 01.09.2026

gez. Steinkrüger
Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Krähenproblematik in der Mainzer Neustadt

Auch im Frühjahr 2026 haben sich während der Brutzeit wieder zahlreiche Krähen in der Mainzer Neustadt niedergelassen. Die damit einhergehende Lärmbelastung sowie Verschmutzungen durch Kot und Nistmaterial stellen für zahlreiche Anwohnerinnen und Anwohner eine erhebliche Belastung dar.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie viele Krähennester wurden im Frühjahr 2026 im Gebiet der Mainzer Neustadt festgestellt? Wie hat sich die Zahl der Krähennester in der Neustadt seit 2022 entwickelt?
2. Welche Maßnahmen zur Vergrämung von Krähen wurden im Frühjahr 2026 in der Mainzer Neustadt eingesetzt?
 - a) Wenn Vergrämunungsmaßnahmen durchgeführt wurden: Welche konkreten Maßnahmen kamen zum Einsatz und wie bewertet die Verwaltung deren Wirksamkeit?
 - b) Wenn keine Vergrämunungsmaßnahmen durchgeführt wurden: Aus welchen Gründen wurde darauf verzichtet?
3. Auf dem Mainzer Lerchenberg wurde im Frühjahr 2026 ein Falkner mit seinen Raubvögeln zur Vergrämung von Krähen eingesetzt. Wie bewertet die Verwaltung die dort gemachten Erfahrungen mit dieser Maßnahme? Wurde geprüft, ob ein vergleichbarer Einsatz auch in der Mainzer Neustadt möglich und sinnvoll wäre? Falls nein, aus welchen Gründen?
4. Die Verwaltung hat im vergangenen Jahr ausgeführt, dass sensible Gebiete nicht formal ausgewiesen werden müssten und Konfliktfälle beispielsweise an Schulen, Kindergärten, Seniorenheimen oder Krankenhäusern im Einzelfall geprüft und entschärft würden. Welche konkreten Konfliktfälle wurden im Frühjahr 2026 in der Mainzer Neustadt aufgrund der Krähenproblematik geprüft?
 - a) In welchen Bereichen bzw. an welchen Einrichtungen traten entsprechende Konflikte auf?
 - b) Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesen Fällen ergriffen und mit welchem Ergebnis?
 - c) Nach welchen Kriterien entscheidet die Verwaltung, ob und welche Maßnahmen zur „Entschärfung“ eines Konfliktfalls erforderlich sind?
5. Welche Maßnahmen plant die Verwaltung bereits für die kommende Brutzeit 2027, um die Krähenproblematik in der Mainzer Neustadt zu reduzieren und die Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner zu verringern?

6. Welche konkreten Maßnahmen stehen Anwohnerinnen und Anwohnern während der Brutzeit zur Verfügung, wenn es durch Krähen zu erheblichen Belastungen durch Lärm oder Verschmutzungen kommt?
- a) An welche Stelle können sich betroffene Anwohnerinnen und Anwohner wenden?
 - b) Welche Maßnahmen kann die Verwaltung in einem solchen Fall konkret veranlassen?
 - c) Unter welchen Voraussetzungen werden entsprechende Maßnahmen ergriffen?

Mainz, 21.08.2026

Für die Fraktion

Thorsten Darmstadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 02.09.2026

Überfüllter Mülleimer Goethestraße/Raupelsweg

Der Mülleimer an der Ecke Goethestraße/Raupelsweg ist regelmäßig überfüllt. In der Folge liegt häufig Müll auf dem Boden rund um den Mülleimer. Der Bereich dort, insbesondere die Treppe, dient vor allem Jugendlichen als Aufenthaltsort. Zudem befinden sich unmittelbar daneben ein Kiosk und ein Dönerrestaurant.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie häufig wird der Mülleimer an der Ecke Goethestraße/Raupelsweg geleert?
2. Ist der Verwaltung bekannt, dass der Mülleimer dort regelmäßig überfüllt ist?
3. Hält die Verwaltung angesichts der regelmäßigen Überfüllung eine häufigere Leerung für angemessen?
4. Sieht die Verwaltung die Möglichkeit, an dieser Stelle einen zweiten Mülleimer aufzustellen?
5. Wie häufig wird der Bereich rund um den Mülleimer, insbesondere im Umfeld der Treppe, gereinigt?
6. Kann die Verwaltung prüfen, ob neben einer häufigeren Leerung bzw. einem zusätzlichen Mülleimer weitere Maßnahmen erforderlich und möglich sind, um die Vermüllung des Bereichs zu reduzieren?

Mainz, 24.08.2026

Für die Fraktion
Thorsten Darmstadt

Anlagen:



Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 02.09.2026 bezüglich

Sofortmaßnahmenkonzept gegen Hitze für die Neustadt

Bereits 11.900 Tote hat die Hitze in 2026, nach Schätzungen des RKI, allein in Deutschland gekostet. Insbesondere die dicht bebaute Mainzer Neustadt ist von steigenden Hitzebelastungen betroffen und spiegelt unseren Handlungsbedarf hinsichtlich Klimaschutz und Klimaanpassung deutlich wider: Es mangelt an kühlen Orten und die soziale Infrastruktur ist vielerorts nicht ausreichend auf Hitze vorbereitet. Schulen, Kindertagesstätten, Einrichtungen der Altenhilfe, Angebote für wohnungslose Menschen sowie stark versiegelte Außenbereiche sind an Hitzetagen besonderen Herausforderungen ausgesetzt und können dadurch zu erheblichen Belastungen für große Teile der Bevölkerung führen.

In der Mainzer Strategie zur Anpassung an den Klimawandel sind Hitzeanpassungsstrategien festgesetzt.

Daher wird die Verwaltung gefragt:

Mit welchen konkreten Sofortmaßnahmen wird der städtische Hitzeaktionsplan für 2027 umgesetzt, um die Bürger:innen der Mainzer Neustadt während Hitzeperioden wirksam zu schützen?

Sind niedrigschwellige Schutzangebote, wie kartierte kühle Aufenthaltsorte, Hitzebusse und Trinkwasserverteilung für wohnungslose Menschen für 2027 geplant und werden diese bei Bedarf umgesetzt?

Sind konkrete Begrünungs- und Entsiegelungsprojekte sowie konkrete Umsetzungen von Schwamm-Konzepten in der Mainzer Neustadt vorgesehen?

Für die Fraktion DIE LINKE
Anna-Lena Löffler

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Antwort zur Anfrage Nr. 0542/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend **Bordsteinabsenkung an der Straßenüberquerung Rheinallee/Kaisertor (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- *Wann wird die Absenkung des Bordsteins an dieser Stelle durchgeführt?*
- *Falls dies nicht zeitnah (bis zu den Sommerferien) erfolgen kann: Welche Gründe gibt es für die Verzögerung?*
- *Falls die Absenkung doch nicht durchgeführt werden soll: Womit wird dies begründet?*

Der geplante Ausbau der Bushaltestelle, in dessen Zuge auch die Herstellung einer Bordsteinabsenkung vorgesehen war, wurde zunächst auf unbestimmte Zeit zurückgestellt. Aus diesem Grund ist die Bordsteinabsenkung bislang nicht umgesetzt worden.

Nach erneuter Überprüfung der Situation wurde festgestellt, dass die Arbeiten zur Herstellung einer Bordsteinabsenkung an dieser vielbefahrenen Stelle aufgrund des erforderlichen Arbeitsaufwands und der notwendigen Verkehrssicherungsmaßnahmen mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden wäre. Da die vorhandene Bordsteinhöhe lediglich etwa 6 bis 7 cm beträgt, soll stattdessen zur Verbesserung der Quermöglichkeit und zur leichteren Überwindung der Höhendifferenz eine kleine Anrampung hergestellt werden. Die Durchführung dieser Arbeiten ist bis Ende August vorgesehen.

Mainz, 10.06.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Bündnis 90/Die Grünen im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 29.4.2026

Bordsteinabsenkung an der Straßenüberquerung Rheinallee/Kaisertor

In der Begehung der Verkehrskommission am 13.11.2024 haben wir darauf hingewiesen, dass der Bordstein an der Überquerung der Rheinallee in Höhe des Kaisertors (rheinseitig, direkt bei der Gastronomie, siehe Bild) dringend abgesenkt werden sollte. Hier überqueren an der Ampelanlage viele Personen mit Kinderwagen, Fahrrad, Roller, Rollator etc., doch wenn sie auf der „anderen Seite“ ankommen, ist der Bordstein sehr hoch, insbesondere Kinder tendieren dazu, dann nach rechts auszuweichen und ein Stück auf der Straße/Busspur zu laufen, um dort ohne Höheunterschied Richtung Kaisertor zum Rhein einbiegen zu können. In der Verkehrskommission haben wir die Auskunft erhalten, dass an dieser Stelle in der Tat eine Absenkung vergessen wurde und zügig nachgeholt werden muss.

Wir fragen daher die Verwaltung:

- Wann wird die Absenkung des Bordsteins an dieser Stelle durchgeführt?
- Falls dies nicht zeitnah (bis zu den Sommerferien) erfolgen kann: Welche Gründe gibt es für die Verzögerung?
- Falls die Absenkung doch nicht durchgeführt werden soll: Womit wird dies begründet?



Clara Wörsdörfer (Bündnis 90 / Die Grünen)

Antwort zur Anfrage Nr. 0853/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Mülleimer in der Mozartstraße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Ist der Stadtverwaltung der Schaden bekannt?

Der Schaden war der Verwaltung nicht bekannt. Wenn Schäden wie dieser festgestellt werden, kann gerne eine Meldung online oder per Telefon erfolgen: <https://www.mainz.de/service-nutzen/dezernate-und-aemter/aemter/gesehen-gemeldet>

2. Wann wird der schadhafte Mülleimer repariert bzw. ersetzt?

In den kommenden Tagen wird ein neuer Papierkorb eingebaut.

3. Ist vorgesehen, weitere Mülleimer im Umfeld aufzustellen?

Das Aufstellen weiterer Papierkörbe in der Nähe ist nicht geplant.

4. Gibt es Bestrebungen, auch im Zusammenspiel mit der Kirchengemeinde, das Umfeld umzugestalten?

Eine Umplanung des Umfeldes ist von Seiten der Verwaltung nicht geplant.

Mainz, 10.06.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

7. Mai 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 10. Juni 2026**

Mülleimer in der Mozartstraße

Der Mülleimer im Umfeld der Liebfrauenkirche an der Mozartstraße ist defekt und müsste repariert werden. Auch aus diesem Grund sind im Umfeld häufiger Müllansammlungen vorzufinden, wodurch die Aufenthaltsqualität beeinträchtigt ist.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Ist der Stadtverwaltung der Schaden bekannt?
2. Wann wird der schadhafte Mülleimer repariert bzw. ersetzt?
3. Ist vorgesehen, weitere Mülleimer im Umfeld aufzustellen?
4. Gibt es Bestrebungen, auch im Zusammenspiel mit der Kirchengemeinde, das Umfeld umzugestalten?

Ulrike Ludy,
SPD-Fraktion





Stadtverwaltung Mainz | Dezernat III | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Dezernat für Wirtschaft,
Liegenschaften und Fördermittel
Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Große Bleiche 46/Löwenhofstraße 1

Ortsbeirat Mainz-Neustadt

über 10 – Hauptamt -
durch.....
10-Hauptamt

Ansprechperson
Dennis Ivankovic
Tel 0 61 31 – 12 3809
Fax 0 61 31 – 12 2363
dennis.ivankovic@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 07. Juli 2026

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 29.04.2026;

Punkt 14.8 – Ergänzende Antwort zu Anfrage 0326/2026

hier: Auszug der Bücherei an den Bonifaziustürmen (SPD)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf die Nachfrage von Herrn Klein nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Der Mietvertrag der öffentlichen Bücherei läuft zum 30.06.2028 aus. Der Mietvertrag für die Verwal-
tungsflächen endet hingegen erst am 31.07.2031. Folglich bestehen unterschiedliche Vertragslaufzei-
ten, sodass die Mietverträge nicht zu einem einheitlichen Termin enden.

Mit freundlichen Grüßen



Manuela Matz
Beigeordnete



Antwort zur Anfrage Nr. 0721/2026 der CDU im Ortsbeirat betreffend Zustand der öffentlichen Toilettenanlagen in der Mainzer Neustadt (CDU)

Punkt 12 Zustand der öffentlichen Toilettenanlagen in der Mainzer Neustadt (CDU)
Vorlage: 0721/2026

Nach Kenntnisnahme der Antwort des Dezernates III vom 29.04.2026 bittet Herr Darmstadt die Verwaltung, folgende Nachfrage zu beantworten:

Welche Anlagen werden von welchen Betreibern betrieben?

In der Neustadt gibt es insgesamt 6 Toilettenanlagen (Goetheplatz, Feldbergplatz, Kaiser-
tor, Erthalstraße/Bonifaziusstraße, Frauenlobplatz, Bismarckplatz). Alle Anlagen werden
vom Wirtschaftsbetrieb Mainz AöR betrieben.

Mainz, 6.07.2026


Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 28.01.2026

Punkt 11.2 Laub auf den Straßen und Gehwegen
Vorlage: 1732/2025

Laubhaufen werden zeitnah abtransportiert.

Mainz, 19.02.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



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

Punkt 14.5 ergänzende Antwort zu Anfrage 0520/2025
hier: Höchstparkdauer E-Fahrzeuge (CDU)

Da die ergänzende Antwort des Dezernates V vom 24.03.2026 die Anzahl der öffentlich nutzbaren Ladesäulen benannt hat, mit der Nachfrage nach den „heimischen“ Ladestationen jedoch die Anzahl der privat installierten Wallboxen/Ladestationen gemeint war, bittet Frau Kirchmann erneut um Beantwortung.

Die Frage wird wie folgt beantwortet:

In der Mainzer Neustadt sind derzeit 762 Ladepunkte als in Betrieb gemeldet und weitere 45 Ladepunkte sind beantragt. Eine gesonderte Unterscheidung zwischen privaten Ladepunkten an Einfamilien- oder Mehrfamilienhäusern und nicht-öffentlichen Ladepunkten von Unternehmen erfolgt dabei nicht.

Mainz, 15. Juli 2026



Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 18.09.2024

Punkt 17.4 ergänzende Antwort zu Anfrage 0875/2024 (CDU) hier: Entfernung Sitzbänke aus Holz

Herr Lange ist verwundert über den langen Zeitraum der Duldung und bittet deshalb um Mitteilung, ob ein Wegfall von 3 Parkplätzen mittels Duldung die zukünftige übliche Praxis darstelle.

Die Frage wird wie folgt beantwortet:

Die Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist nach Auffassung der Verwaltung eine sinnvolle Aufgabe. Vor diesem Hintergrund besteht für Gastronomiebetriebe grundsätzlich die Möglichkeit, öffentlichen Raum zur Erweiterung ihrer Verkaufsfläche zu nutzen. Gegen die im vorliegenden Fall vorgesehene kostenfreie Nutzung des öffentlichen Raums durch die Anwohner:innen bestehen daher seitens der Verwaltung keine Bedenken.

Mainz, 29. Juli 2026



Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0486/2025 der SPD im Ortsbeirat betreffend **Abbau von öffentlichen Mülleimern (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Mülleimer wurden seit Beginn des Jahres 2024 in der Mainzer Neustadt demontiert?

Antwort:

Standort	Grund
Franz-List-Straße/Wendehammer	Aufgrund von illegaler Müllentsorgung abgebaut.
Boppstraße/Ecke Kaiserstraße	Durch eine Baumaßnahme musste dieser Papierkorb entfernt werden.
Boppstraße/Ecke Bonifaziusplatz	Der Papierkorb wurde angefahren und sehr stark beschädigt.

2. Was war jeweils der Grund hierfür?

Antwort:

Siehe Punkt 1. Insgesamt hat sich die Müllsituation in den unter 1. genannten Bereichen nicht verschlechtert, so dass entschieden wurde, die Papierkörbe nicht wieder zu installieren.

3. Ist es beabsichtigt, an den bisherigen Standorten neue Mülleimer aufzustellen?

Antwort:

Nein, die erneute Aufstellung ist nicht angedacht.

4. Falls ja, können die bisherigen Halterungen wiederverwendet werden?

Antwort:

siehe oben

5. Falls die Frage 3 mit „nein“ beantwortet wurde: Warum sind die bisherigen Halterungen der Mülleimer nicht ebenfalls entfernt worden?

Antwort:

An manchen Stellen im Stadtgebiet wird häufig illegal Müll über die öffentlichen Papierkörbe entsorgt.

Wenn über einen längeren Zeitraum keine Verbesserung der Situation festzustellen ist, wird der Papierkorb inklusive Halterung abgebaut.

Wenn festgestellt wird, dass sich die Gesamtsituation deutlich verbessert, wird der Papierkorb nicht wieder montiert.

Die Halterung an der Franz-List-Straße wurde bereits beim Abmontieren des Papierkorbes entfernt.

6. Ist beabsichtigt, an neuen Standorten in der Mainzer Neustadt Mülleimer aufzustellen?
Falls ja, an welchen?

Antwort:

Aktuell sind keine neuen Papierkorbstandorte geplant.

Mainz, 30.04.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

18. März 2025

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 2. April 2025**

Abbau von öffentlichen Mülleimern

Besonders nach den Fastnachtstagen wurde über übergequollene Mülleimer im öffentlichen Raum in der Mainzer Neustadt berichtet. Die Forderung des Ortsbeirats nach einer bedarfsgerechten Leerung der Mülleimer ist bekannt, jedoch ist vielfach das Gegenteil zu beobachten.

Bedauerlicherweise wurden in der jüngeren Vergangenheit einige Mülleimer entfernt, sodass sich bei den verbliebenen Halterungen Müll sammelt, der dort in Ermangelung eines Mülleimers abgelegt wurde. Hierdurch hat sich bspw. die Halterung des abgebauten Mülleimers an der Kreuzung Sebastian-Bach-Straße/Franz-Liszt-Straße zu einem Müllschwerpunkt entwickelt.

Wir fragen deshalb die Verwaltung:

1. Welche Mülleimer wurden seit Beginn des Jahres 2024 in der Mainzer Neustadt demontiert (bitte genaue Standorte auflisten)?
2. Was war jeweils der Grund hierfür?
3. Ist beabsichtigt, an den bisherigen Standorten neue Mülleimer aufzustellen?
4. Falls ja, können die bisherigen Halterungen wiederverwendet werden?
5. Falls Frage 3 mit „nein“ beantwortet wurde: Warum sind die bisherigen Halterungen der Mülleimer nicht ebenfalls entfernt worden?
6. Ist beabsichtigt, an neuen Standorten in der Mainzer Neustadt Mülleimer aufzustellen? Falls ja, an welchen?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



**Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates
Mainz-Neustadt am 11.06.2026**

**hier: Punkt 23.4 – Abbau von öffentlichen Mülleimern (SPD)
Vorlage: 0486/2025**

Wenn sich die Situation nach einem Abbau eines Papierkorbes nicht verbessert,
wird eine erneute Papierkorbinstallation an einem geeigneten Standort geprüft.

Mainz, 17.08.2026



Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 0970/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend **Schulwegsicherheit: Einrichtung eines Fußgängerüberwegs an der Ecke Wallaustraße/Goethestraße in Höhe Nahestraße (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Wie ist der aktuelle Stand zur Errichtung des Fußgängerüberwegs?

Warum ist die Errichtung ausstehend?

Wie ist die Chronologie der verwaltungsinternen Prüfung, Beschlusslage und der eventuellen Ausschreibung und Zeitplanung?

Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Antwort zu Fragen 1-4:

Der Baubeginn ist auf den 15.06.2026 festgesetzt. Die Fertigstellung der Maßnahme ist, vorbehaltlich witterungsbedingter oder baubetrieblicher Einflüsse, noch im Laufe des Monats Juni 2026 vorgesehen.

Mainz, 16. Juni 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 10.06.2026

Schulwegsicherheit: Einrichtung eines Fußgängerüberwegs an der Ecke Wallaustraße / Goethestraße in Höhe Nahestraße

Im Sachstandsbericht vom 23.06.2021 zu Antrag Nr. 0153/2021 zur Errichtung eines Fußgängerüberwegs an der Wallaustraße / Goethestraße sagte die Verwaltung zu, die Einrichtung eines Fußgängerüberweges prüfen.

Gemäß wiederholten Aussagen der Verwaltung in der Verkehrskommission fiel die Prüfung bereits vor Jahren positiv aus, mehrmals wurde die zeitnahe Errichtung des Fußgängerüberwegs zugesagt, sodass dieser in 2025 schon hätte errichtet sein sollen.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wie ist der aktuelle Stand zur Errichtung des Fußgängerüberwegs?
- Warum ist die Errichtung ausstehend?
- Wie ist die Chronologie der verwaltungsinternen Prüfung, Beschlusslage und der eventuellen Ausschreibung und Zeitplanung?
- Wann ist mit dem Baubeginn zu rechnen?

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Antwort zur Anfrage Nr. 0164/2026 der CDU im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend
Fahrradzählstelle in der Taunusstraße (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. *Warum wurden der Ortsbeirat bzw. die Öffentlichkeit weder vorab noch nach der Installation über diese Maßnahme informiert?*
2. *Wann soll diese Information erfolgen? Wenn keine Information erfolgen soll, warum nicht?*
3. *Wer hat den Einbau veranlasst und wer wurde bisher informiert?*

Bei der Einrichtung der Fahrradzahlstelle handelt es sich um die Installation einer technischen Messeinrichtung im öffentlichen Straßenraum. Die Maßnahme ist weder mit einer Änderung der Verkehrsführung noch mit Einschränkungen für die Verkehrsteilnehmer:innen verbunden. Daher wurde nicht gesondert informiert. Darüber hinaus befanden sich die ersten installierten Zahlstellen zunächst in einer Test- und Kalibrierungsphase.

Da es sich um die ersten Dauerzahlstellen dieser Art im Mainzer Stadtgebiet handelt, war zunächst sicherzustellen, dass die Technik zuverlässig arbeitet und belastbare Daten liefert. Erst nach erfolgreichem Abschluss dieser Phase und mit Beginn des Regelbetriebs können aussagekräftige Ergebnisse bereitgestellt werden. Die Verwaltung wird den Ortsbeirat nach Abschluss der Test- und Kalibrierungsphase über das Zahlstellennetz und erste Ergebnisse informieren.

Der Einbau erfolgte im Auftrag der Landeshauptstadt Mainz im Rahmen des Aufbaus eines stadtweiten Netzes von Dauerzahlstellen für den Radverkehr.

4. *Was genau wird gezählt (Richtung, Geschwindigkeit, Unterschied Rennrad, „Normalrad“, Lastenrad?)*

Die Zahlstellen erfassen ausschließlich den Radverkehr. Mittels im Fahrbahnbelag eingelassener Induktionsschleifen werden Fahrräder richtungsgetrennt gezählt.

Eine Messung der Geschwindigkeit erfolgt nicht. Ebenso werden keine personenbezogenen Daten oder Bilddaten erhoben. Die eingesetzte Technik erkennt Fahrräder unabhängig von Fahrradtyp oder Rahmenmaterial, unterscheidet jedoch nicht zwischen einzelnen Fahrradarten wie Rennrädern, Lastenrädern oder Pedelecs.

5. *Seit wann bzw. ab wann wird die Zahlstelle in Betrieb genommen?*

Nach dem Einbau wurden die Zahlstellen zunächst technisch überprüft und kalibriert. Nach erfolgreichem Abschluss dieser Testphase werden sie schrittweise in den Regelbetrieb übernommen und in das städtische Zahlnetz integriert.

6. Über welchen Zeitraum soll diese Zählstelle betrieben werden?

Die Fahrradzählstelle ist als Dauerzählstelle vorgesehen und soll langfristig betrieben werden. Die kontinuierliche Datenerfassung über mehrere Jahre ermöglicht belastbare Aussagen über Entwicklungen des Radverkehrs und unterscheidet sich damit wesentlich von punktuellen Einzelzählungen.

7. Gibt es weitere Orte in der Neustadt, an denen solche Zählstellen installiert wurden?

Die Fahrradzählstelle in der Taunusstraße ist Bestandteil eines stadtweiten Netzes von Dauerzählstellen für den Radverkehr.

Im Bereich der Neustadt werden darüber hinaus Dauerzählstellen an der Theodor-Heuss-Brücke, am Eduard-Kreyßig-Ufer im Zollhafen sowie an der Rheinallee in Fahrtrichtung stadteinwärts und stadtauswärts eingerichtet. Die Standorte wurden auf Grundlage einer fachlichen Netzkonzeption ausgewählt. Ziel ist es, insbesondere stark frequentierte Hauptachsen sowie wichtige stadtteilverbindende Radverkehrsverbindungen dauerhaft und vergleichbar zu erfassen.

8. Wie erfolgt die Auswertung der Daten und wer hat Zugriff darauf?

Die erhobenen Daten werden automatisiert an die Verkehrsdatenbank der Stadt übermittelt und dort ausgewertet. Sie ermöglichen insbesondere die Analyse von Tages-, Wochen-, Monats- und Jahresverläufen sowie die Beobachtung langfristiger Entwicklungen des Radverkehrs. Die Daten werden für Aufgaben der Verkehrsplanung und des Verkehrsmanagements genutzt. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Daten öffentlich bereitzustellen.

9. Was ist das Ziel der Datenerhebung?

Ziel der Dauerzählstellen ist der Aufbau einer belastbaren und kontinuierlichen Datengrundlage für die Radverkehrsplanung der Landeshauptstadt Mainz. Während bislang überwiegend punktuelle Einzelzählungen durchgeführt wurden, ermöglichen die Dauerzählstellen eine fortlaufende Erfassung der Radverkehrsmengen und damit die Beobachtung langfristiger Entwicklungen sowie den Vergleich unterschiedlicher Tages-, Wochen- und Jahreszeiträume.

Die gewonnenen Daten dienen insbesondere dazu,

- die Nutzung wichtiger Radverkehrsachsen zu analysieren,
- Planungsentscheidungen auf eine belastbare Datengrundlage zu stützen,
- die Wirkung umgesetzter Maßnahmen zu bewerten,
- Entwicklungen des Radverkehrs im Zeitverlauf nachzuvollziehen sowie
- den Aufwand für wiederkehrende manuelle Verkehrszählungen deutlich zu reduzieren.

Dauerzählstellen dieser Art sind heute ein etabliertes Instrument einer modernen, datenbasierten Verkehrsplanung und werden in zahlreichen Städten im In- und Ausland eingesetzt.

10. Wie teuer war diese Anlage und wie beziffern sich die Kosten des Einbaus?

Die Einrichtung der Fahrradzählstellen erfolgt im Rahmen eines Gesamtprojekts zum Aufbau eines stadtweiten Zählstellennetzes. Planung, Tiefbau, technische Ausstattung, Inbetriebnahme, Kalibrierung und Datenanbindung werden projektbezogen umgesetzt. Eine belastbare Zuordnung der Projektkosten auf einzelne Standorte ist daher nicht möglich.

11. Ist der Einbau weiterer Fahrradzählanlagen geplant?

Ja. Die Fahrradzählstelle in der Taunusstraße ist Bestandteil des schrittweisen Aufbaus eines stadtweiten Netzes von Dauerzählstellen für den Radverkehr. Insgesamt ist der Aufbau von rund 30 Dauerzählstellen vorgesehen. Ziel ist es, wichtige Radverkehrsachsen dauerhaft zu erfassen und damit eine belastbare Datengrundlage für die zukünftige Verkehrsplanung zu schaffen. Das Zählnetz ist modular aufgebaut und kann bei künftigem Bedarf erweitert werden.

Mainz, 20. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 28.01.2026

Fahrradzählstelle in der Taunusstraße

Im Dezember 2025 wurden in der Taunusstraße auf Höhe Rheinkai sowie auf dem Weg rückseitig der Molenhäuser Fahrradzählanlagen in den Asphalt eingebaut.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Warum wurden der Ortsbeirat bzw die Öffentlichkeit weder vorab noch nach der Installation über diese Maßnahme informiert?
2. Wann soll diese Information erfolgen? Wenn keine Information erfolgen soll, warum nicht?
3. Wer hat den Einbau veranlasst und wer wurde bisher informiert?
4. Was genau wird gezählt (Richtung, Geschwindigkeit, Unterschied Rennrad, „Normalrad“, Lastenrad?)
5. Seit wann bzw. ab wann wird die Zählstelle in Betrieb genommen?
6. Über welchen Zeitraum soll diese Zählstelle betrieben werden?
7. Gibt es weitere Orte in der Neustadt, an denen solche Zählstellen installiert wurden?
8. Wie erfolgt die Auswertung der Daten und wer hat Zugriff darauf?
9. Was ist das Ziel der Datenerhebung?
10. Wie teuer war diese Anlage und wie beziffern sich die Kosten des Einbaus?
11. Ist der Einbau weiterer Fahrradzählanlagen geplant?

Mainz, 19.01.2026

Birgit Kirchmann

Antwort zur Anfrage Nr. 0910/2026 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend
Neugestaltung der Josefsstraße - Sachstand (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Bedeutung misst die Stadtverwaltung der Neugestaltung der Josefsstraße bei?

Die Stadtverwaltung betrachtet die Josefsstraße als einen öffentlichen Straßenraum, der im Rahmen einer künftigen Neugestaltung unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Nutzungsansprüche sowie der städtebaulichen, verkehrlichen und klimatischen Anforderungen weiterentwickelt werden kann. Ziel einer solchen Planung ist eine ausgewogene Gestaltung, die die Belange aller Verkehrsteilnehmenden ebenso berücksichtigt wie Aspekte der Aufenthaltsqualität, Barrierefreiheit, Stadtgestaltung und Klimaanpassung. Die konkrete Ausgestaltung bleibt einem entsprechenden Planungsprozess vorbehalten.

2. Wann ist die Neugestaltung geplant, die u.a. die Einbindung der Öffentlichkeit, die Entsiegelung der Flächen und die Sanierung der Fahrbahn und der Gehwege zum Inhalt haben soll?

3. Ist die Neugestaltung im aktuellen Haushalt der Stadt hinterlegt? Wenn ja, mit welchen Titeln?

Ein konkreter Zeitpunkt für die Umsetzung der Neugestaltung kann derzeit nicht benannt werden. Voraussetzung für die weitere Projektentwicklung ist zunächst die Bereitstellung der erforderlichen Haushaltsmittel. Erst nach Sicherstellung der Finanzierung können die weiteren Planungsschritte, einschließlich einer Beteiligung der Öffentlichkeit sowie der Prüfung und Konkretisierung einzelner Planungsbausteine, erfolgen. Für den HH 2027 wurden aufgrund der angespannten Haushaltssituation keine Mittel angemeldet.

4. Wie wird die aktuelle Beleuchtungssituation von der Stadt bewertet? Warum wurde der Lichtkegel zur Fahrbahn und nicht zum Gehweg gerichtet?

Die neue Beleuchtungsanlage in der Josefsstraße hat die Beleuchtungsqualität wesentlich verbessert. Laut der Mainzer Netze GmbH kann für die gesamte Josefsstraße eine DIN-gerechte Beleuchtung gewährleistet werden.

Aus Natur- und Umweltschutzgründen werden rückwertige Ausleger nur eingesetzt, wenn die erforderliche Beleuchtungsqualität auf den Gehwegen ohne diese nicht erreicht werden kann. Zusätzliche Ausleger erhöhen sowohl die Betriebskosten als auch die negativen Auswirkungen auf Fauna und Flora.

5. Sind seit Januar 2025 Personen- oder Materialschäden aufgrund der aktuellen Beschaffenheit von Fahrbahn und Gehwegen aufgetreten?

Der Stadtverwaltung sind bislang keine Material- oder Personenschäden bekannt.

6. Wie viele Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern sind seit Januar 2025 bei der Stadtverwaltung hinsichtlich des Zustands der Josefsstraße eingegangen?

Der Zustand der Josefsstraße wurde bereits im Rahmen von Anfragen thematisiert. Zudem gingen bei der Verwaltung entsprechende Hinweise von Bürgerinnen und Bürgern ein. Eine statistische Erfassung der Meldungen erfolgt nicht, weshalb keine genaue Anzahl angegeben werden kann. Nach Einschätzung der Verwaltung liegt jedoch keine auffällige Häufung vor.

Mainz, 08. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

21. Mai 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 10. Juni 2026**

Neugestaltung der Josefsstraße - Sachstand

Mit dem Antrag mit der Nummer 1766/2023 legten die Fraktionen im Ortsbeirat ihr Anliegen zur Neugestaltung der Josefstraße dar und definierten es als zentrales Stadtteilprojekt. Mittlerweile wurde u.a. die Beleuchtung im Jahr 2025 ausgetauscht.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche Bedeutung misst die Stadtverwaltung der Neugestaltung der Josefsstraße bei?
2. Wann ist die Neugestaltung geplant, die u.a. die Einbindung der Öffentlichkeit, die Entsiegelung der Flächen und die Sanierung der Fahrbahn und der Gehwege zum Inhalt haben soll?
3. Ist die Neugestaltung im aktuellen Haushalt der Stadt hinterlegt? Wenn ja, mit welchen Titeln?
4. Wie wird die aktuelle Beleuchtungssituation von der Stadt bewertet? Warum wurde der Lichtkegel zur Fahrbahn und nicht zum Gehweg gerichtet?
5. Sind seit Januar 2025 Personen- oder Materialschäden aufgrund der aktuellen Beschaffenheit von Fahrbahn und Gehwegen aufgetreten?
6. Wie viele Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern sind seit Januar 2025 bei der Stadtverwaltung hinsichtlich des Zustands der Josefsstraße eingegangen?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion

Antwort zur Anfrage Nr. 0911/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Unebener Gehweg in der Nackstraße (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Sind der Stadtverwaltung die Schadstellen bekannt?

Die Schäden sind der Verwaltung bekannt. Es ist vorgesehen die betreffende Stelle wieder instand zu setzen.

2. Ist vorgesehen, die schadhaften Stellen zu erneuern? Falls ja, wann ist damit zu rechnen?

Die Erledigung der Arbeiten ist für Mitte Juli vorgesehen.

3. Hat die Stadtverwaltung bereits aus der Bevölkerung entsprechende Hinweise hinsichtlich der Schadstellen erhalten?

Entsprechende Hinweise aus der Bevölkerung sind uns nicht bekannt.

Mainz, 06.07.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

21. Mai 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 10. Juni 2026**

Unebener Gehweg in der Nackstraße

Auf dem öffentlichen Gehweg vor dem REWE in der Nackstraße 31-33 wurden vor allem vor dem Eingangsbereich des Lebensmittelhändlers Unebenheiten durch Schadstellen im Belag festgestellt. Diese sind gefährliche Stolperfallen, vor allem für beeinträchtigte Mitbürgerinnen und Mitbürger.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Sind der Stadtverwaltung die Schadstellen bekannt?
2. Ist vorgesehen, die schadhaften Stellen zu erneuern? Falls ja, wann ist damit zu rechnen?
3. Hat die Stadtverwaltung bereits aus der Bevölkerung entsprechende Hinweise hinsichtlich der Schadstellen erhalten?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion

Anlage: Unebenheiten auf Gehweg vor der Nackstraße 31-33



Antwort zur Anfrage Nr. 1429/2025 der DIE LINKE im Ortsbeirat **Mainz-Neustadt** betreffend **Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring (DIE LINKE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Welche Faktoren und/oder Datenerhebungen liegen der Annahme zu Grunde, dass die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit eine Auswirkung auf die Pünktlichkeit der Buslinien hätte?

Die Einschätzung beruht auf einer betrieblichen Bewertung der zu erwartenden Fahrzeitverlängerung. Sofern die unter den Fragen 2 und 3 dargestellten zusätzlichen Fahrzeiten regelmäßig eintreten, verringern sich die fahrplantechnisch vorhandenen Pufferzeiten in den Fahrzeugumläufen. Dadurch stehen geringere Reserven zum Ausgleich weiterer Verzögerungen, beispielsweise infolge von Stauungen oder sonstigen Betriebsstörungen, zur Verfügung. In der Folge steigt die Wahrscheinlichkeit, dass die vorgesehenen Fahrzeiten und damit die Fahrpläne nicht eingehalten werden können.

2. Welche Auswirkungen auf die Fahrzeiten sind konkret zu erwarten?

3. Mit welchem Zeitverlust ist durch die Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h auf der o. g. ÖPNV-Strecke zu rechnen?

Für die Straßenbahnen ist auf dem betroffenen Streckenabschnitt mit einem Fahrzeitverlust von rund 30 Sekunden zu rechnen. Diese zusätzliche Fahrzeit wirkt sich auf die Fahrzeugumläufe aus und reduziert die im Fahrplan vorgesehenen Pufferzeiten.

*1. Da kein adäquater Radweg zur Verfügung steht: Wie stuft die Verwaltung das Unfallrisiko für Radfahrer*innen bei Nutzung der Fahrbahn bei umfassender Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein?*

Es kommt auf den drei Ringen zu Verkehrsunfällen unter Beteiligung des Radverkehrs. Im Jahr 2021 wurden fünf, im Jahr 2022 sechs, im Jahr 2023 neun, im Jahr 2024 zwei und im Jahr 2025 drei Unfälle mit Fahrradbeteiligung polizeilich erfasst. Ein auffälliges Unfallgeschehen ist anhand der vorliegenden Unfallzahlen nicht erkennbar.

Ein baulich getrennter Radweg ist dabei nicht in jedem Fall Voraussetzung für eine sichere Radverkehrsführung. Je nach den örtlichen Gegebenheiten kann auch die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn eine verkehrssichere und regelwerkskonforme Lösung darstellen. Die gemeinsame Führung von Rad- und Kraftfahrzeugverkehr kann die gegenseitige Wahrnehmbarkeit verbessern und insbesondere Konflikte an Einmündungen und Grundstückszufahrten reduzieren, die bei straßenbegleitenden Radwegen häufiger auftreten

können. Die vorliegenden Unfallzahlen geben keine Hinweise darauf, dass die bestehende Führungsform auf den drei Ringen zu einem erhöhten Unfallrisiko führt. Unabhängig davon ist eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit aus Sicht des Radverkehrs grundsätzlich vorteilhaft, da sich die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Kraftfahrzeug- und Radverkehr verringert und Radfahrende dadurch besser im fließenden Verkehr mitschwimmen können.

2. Sind Schutzmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen?

Derzeit sind keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen.

*3. Wie kann der von der StVO vorgegebene Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrer*innen gewährleistet werden?*

Aufgrund der vorhandenen Fahrbahnbreiten ist ein regelkonformes Überholen im Bereich parkender Fahrzeuge regelmäßig nicht möglich. Ein Überholen unter Einhaltung des Mindestabstandes kann dort grundsätzlich nur erfolgen, wenn der Kraftfahrzeugverkehr hierfür auf die ÖPNV-Trasse ausweicht.

4. Sind zielführende Kontrollen diesbezüglich vorgesehen? Wenn ja, welche und in welchem Umfang?

Derzeit sind keine zusätzlichen Kontrollen vorgesehen.

Mainz, 22. Juli 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Anfrage zur Beschlussvorlage zum Antrag 0144/2025: Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf Tempo 30 auf Kaiser-Wilhelm-Ring, Barbarossaring und Kaiser-Karl-Ring

Aus der *Stellungnahme zur Beschlussvorlage für Ausschüsse vom 27.08.2025 (Amt/Aktenzeichen: 61/0144/2025)* ist zu entnehmen, dass die Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h eine erhebliche Auswirkung auf die Fahrzeiten und die Pünktlichkeit der Buslinien der RMV hätte.

Die Verwaltung wird gefragt:

1. Welche Faktoren und/oder Datenerhebungen liegen der Annahme zu Grunde, dass die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit eine Auswirkung auf die Pünktlichkeit der Buslinien hätte?
2. Welche Auswirkungen auf die Fahrzeiten sind konkret zu erwarten?
3. Mit welchem Zeitverlust ist durch die Temporeduzierung von 50 auf 30 km/h auf der o.g. ÖPNV-Strecke zu erwarten?

Des Weiteren geht aus der Stellungnahme hervor, eine differenzierte Höchstgeschwindigkeit könnte zu kritischen Situationen führen, wenn PKW-Fahrer*innen mit reduzierter Geschwindigkeit überholen und zeitgleich ein ÖPNV-Fahrzeug mit höherer Geschwindigkeit einfährt. Von einem erheblichen Risiko für Unfälle wird ausgegangen.

Die Verwaltung wird gefragt:

1. Da kein adäquater Radweg zur Verfügung steht: Wie stuft die Verwaltung das Unfallrisiko für Radfahrer*innen bei Nutzung der Fahrbahn bei umfassender Beibehaltung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ein?
2. Sind Schutzmaßnahmen für den Radverkehr vorgesehen?
3. Wie kann der von der StVO vorgegebene Mindestabstand beim Überholen von Fahrradfahrer*innen gewährleistet werden?
4. Sind zielführende Kontrollen diesbezüglich vorgesehen? Wenn ja, welche und in welchem Umfang?

Anna-Lena Löffler

Mainz-Neustadt, den 15.09.2025

Antwort zur Anfrage Nr. 0766/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend
Barrierefreiheit und bessere Zugänglichkeit der Straßenbahnhaltestellen in der Mainzer Neustadt (GRÜNE)

1. *Wie viele Straßenbahnhaltestellen im Stadtteil Mainz-Neustadt sind derzeit vollständig barrierefrei ausgebaut?*

Welche Haltestellen sind dies konkret?

Welche Haltestellen sind derzeit noch nicht barrierefrei gestaltet?

Die Straßenbahnhaltestellen Bismarckplatz, Goethestraße, Lessingstraße sowie Hauptbahnhof sind derzeit noch nicht vollständig barrierefrei ausgebaut. Teilweise sind jedoch bereits einzelne Ausstattungsmerkmale vorhanden, die zur Barrierefreiheit beitragen. So verfügen die Haltestellen Hauptbahnhof und Lessingstraße (stadteinwärts) bereits über taktile Leitsysteme, welche die Orientierung für sehbeeinträchtigte Fahrgäste verbessern. Die Haltestellen Straßenbahnamt und Zollhafen sind hingegen bereits vollständig barrierefrei ausgebaut.

2. *Welche konkreten Maßnahmen plant die Verwaltung, um die noch nicht barrierefreien Haltestellen im Stadtteil barrierefrei auszubauen?*

Der Ausbau der Straßenbahnhaltestellen im Stadtgebiet obliegt der Mainzer Mobilität. Die Verwaltung wird in die Planungsprozesse eingebunden und ist insbesondere bei der Planung der umgebenden Verkehrsflächen aktiv.

3. *Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen (z.B. Fahrgastaufkommen, Umsteigebeziehungen, Nähe zu sozialen Einrichtungen)?*

Die Mainzer Mobilität legt den Fokus der aktuellen Ausbaustrategie auf die Linienäste Hechtsheim und Bretzenheim. Ziel ist es, dort kurzfristig die infrastrukturellen Voraussetzungen für den Einsatz der neuen, längeren Straßenbahnfahrzeuge zu schaffen und die Haltestellen barrierefrei auszubauen.

Die Auswahl dieser Maßnahmen erfolgt insbesondere unter dem Gesichtspunkt der zeitnahen Umsetzbarkeit, die sich aus den vorhandenen Bahnsteiglängen und damit einhergehend dem Anpassungsbedarf für die längeren Fahrzeuge ergibt. Außerdem entscheidend sind die betrieblichen Anforderungen des Straßenbahnbetriebs, der bauliche Zustand der jeweiligen Haltestelle sowie der verfügbare Verkehrsraum im unmittelbaren Haltestellenumfeld.

4. *Welche Ansätze gibt es, um die Haltestellen insgesamt leichter zugänglich und attraktiver zu gestalten?*

Wird geprüft, zusätzliche Zugänge zu Haltestellen zu schaffen, beispielsweise mittige oder beidseitige Zugänge mit Querungsmöglichkeiten, um Wege zu verkürzen?

Welche Erfahrungen hat die MVG damit gemacht und was sind die wichtigsten Hürden für eine Verbesserung der Zugänglichkeit bestehender Haltestellen?

Straßenbahnhaltestellen sind gemäß der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) Betriebsanlagen, die grundsätzlich dem Bestandsschutz unterliegen. Änderungen an bestehenden Haltestellen können daher ausschließlich im Rahmen eines planerisch und rechtlich genehmigten Umbaus erfolgen. Der barrierefreie Ausbau ist genehmigungspflichtig und bedarf der Zustimmung der Technischen Aufsichtsbehörde. Im Zuge der Planung werden die Optimierung der Zugänge zur Haltestelle, die Verbesserung der Querungsmöglichkeiten sowie die Abstimmung mit der Technischen Aufsichtsbehörde und weiteren zuständigen Stellen berücksichtigt. Oberstes Ziel ist die nachhaltige Verbesserung der Zugänglichkeit für alle Fahrgäste unter Wahrung der Verkehrssicherheit. Aufgrund der jeweiligen örtlichen Gegebenheiten können jedoch nicht an allen Standorten beidseitige oder zusätzliche Zugänge realisiert werden. Isolierte, kurzfristige Maßnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit sind deshalb grundsätzlich nicht möglich.

5. Welcher zeitliche Rahmen ist für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Barrierefreiheit der Straßenbahnhaltestellen im Stadtteil vorgesehen?

Die Mainzer Mobilität plant den Ausbau der Haltestellen Hauptbahnhof und Lessingstraße für das Jahr 2030. Die Haltestellen Goethestraße und Bismarckplatz sind für die Folgejahre ab 2031 vorgesehen, wobei sich hier noch kein genauer Ausbauzeitraum benennen lässt.

6. Wir bitten die Verwaltung zudem darzulegen, wie die Zielsetzung des Koalitionsvertrags zur umfassenden Barrierefreiheit konkret in Planungsprozesse und Prioritätensetzung einfließt.

Das Ziel der umfassenden Barrierefreiheit, wie es im Koalitionsvertrag verankert ist, bildet neben den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes eine maßgebliche Grundlage für die aktuellen Planungsprozesse und wird mit Nachdruck verfolgt. Die Umsetzung erfolgt schrittweise und orientiert sich an den verfügbaren finanziellen Mitteln sowie den vorhandenen Planungskapazitäten.

Mainz, 10. August 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 29.04. oder 10.06.2026

Barrierefreiheit und bessere Zugänglichkeit der Straßenbahnhaltstellen in der Mainzer Neustadt

Im Koalitionsvertrag der regierenden Parteien in Mainz ist festgehalten: "Die umfassende Barrierefreiheit des ÖPNV wollen wir weiter ausbauen. Unser Ziel ist die Barrierefreiheit aller Busse, Straßenbahnen und Haltestellen." Vor diesem Hintergrund bitten wir um Auskunft über den aktuellen Stand sowie die weiteren Planungen zur barrierefreien und insgesamt verbesserten Zugänglichkeit der Straßenbahnhaltstellen im Stadtteil.

Barrierefreiheit umfasst dabei vor allem den niveaugleichen Einstieg für mobilitätseingeschränkte Personen.

Darüber hinaus fragen wir nach einer leichteren und attraktiveren Erreichbarkeit der Haltestellen für alle Nutzerinnen und Nutzer. Dazu zählen beispielsweise kurze Wege, übersichtliche Quermöglichkeiten sowie zusätzliche Zugänge zu Haltestellen – etwa auch mittig gelegene Zugänge und Querungen anstelle ausschließlich an den Enden der Bahnsteige. Solche Lösungen werden bereits in anderen Städten umgesetzt, um Wege zu verkürzen, die Nutzung zu erleichtern und die Aufenthaltsqualität zu verbessern.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

Bestandsaufnahme

- Wie viele Straßenbahnhaltstellen im Stadtteil Mainz-Neustadt sind derzeit vollständig barrierefrei ausgebaut?
- Welche Haltestellen sind dies konkret?
- Welche Haltestellen sind derzeit noch nicht barrierefrei gestaltet?

Planungen und Priorisierung

- Welche konkreten Maßnahmen plant die Verwaltung, um die noch nicht barrierefreien Haltestellen im Stadtteil barrierefrei auszubauen?
- Nach welchen Kriterien erfolgt die Priorisierung der Maßnahmen (z. B. Fahrgastaufkommen, Umsteigebeziehungen, Nähe zu sozialen Einrichtungen)?

Verbesserung der Zugänglichkeit

- Welche Ansätze gibt es, um die Haltestellen insgesamt leichter zugänglich und attraktiver zu gestalten?
- Wird geprüft, zusätzliche Zugänge zu Haltestellen zu schaffen, beispielsweise mittige oder beidseitige Zugänge mit Querungsmöglichkeiten, um Wege zu verkürzen?
- Welche Erfahrungen hat die MVG damit gemacht und was sind die wichtigsten Hürden für eine Verbesserung der Zugänglichkeit bestehender Haltestellen?

Zeitplanung

- Welcher zeitliche Rahmen ist für die Umsetzung weiterer Maßnahmen zur Barrierefreiheit der Straßenbahnhaltestellen im Stadtteil vorgesehen?
- Wir bitten die Verwaltung zudem darzulegen, wie die Zielsetzung des Koalitionsvertrags zur umfassenden Barrierefreiheit konkret in Planungsprozesse und Prioritätensetzungen einfließt.

Beispiel Zürich: verbesserte Zugänglichkeit durch mehrere Zugänge in kurzem Abstand



Beispiel Mainz: eingeschränkte Zugänglichkeit durch unattraktiven Zugang Goethstraße



Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Antwort zur Anfrage Nr. 1037/2026 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend **Sachstand Rollschuhbahn am Goetheplatz (GRÜNE)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Wie ist der aktuelle Sachstand der Finanzierung im Rahmen der Haushaltsgenehmigungen für 2026?

Wann ist aktuell mit einer Umsetzung der Maßnahme zu rechnen?

Aufgrund der restriktiven Haushaltsvorgaben der Stadt Mainz stehen aktuell für eine große Sanierungsmaßnahme der Rollschuhbahn keine Mittel zur Verfügung. Jedoch können aber kleinere Reparaturarbeiten durchgeführt werden. Aktuell werden Angebote für Instandsetzungen eingeholt, die dann wahrscheinlich im Oktober / November 2026 durchgeführt werden. Die Verwaltung wird weiterhin für eine große Sanierung Gelder für die kommenden Haushalte anmelden. Zudem soll die Maßnahme in das Sportstätten-sanierungsprogramm aufgenommen werden. Alle jetzt durchgeführten Reparaturen und die zukünftig geplanten Sanierungsmaßnahmen wurden im Vorfeld mit der Vorsitzenden des ARSV Mainz besprochen und abgestimmt.

Mainz, 26.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 10.06.2026

Im letzten Sachstandsbericht vom 18.06.2025 zu Antrag 0422/2024 erklärt die Verwaltung, dass aufgrund der angespannten Haushaltssituation aktuell keine verlässliche Aussage über einen möglichen Baubeginn zur Sanierung des Belags der Rollschuhbahn am Goetheplatz getätigt werden könne und dass zunächst die Haushaltsgenehmigung für 2026 abgewartet werden müsse.

Vor diesem Hintergrund bitten wir um Beantwortung der folgenden Fragen:

- Wie ist der aktuelle Sachstand der Finanzierung im Rahmen der Haushaltsgenehmigung für 2026?
- Wann ist aktuell mit einer Umsetzung der Maßnahme zu rechnen?

Für die Fraktion
Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

Antwort zur Anfrage Nr. 0820/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Sanierung der Rollschuhbahn - Sachstand (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Konnte die Sanierung der Rollschuhbahn in den genehmigten Haushalt aufgenommen werden?

Aufgrund der restriktiven Haushaltsvorgaben der Stadt Mainz stehen aktuell für eine große Sanierungsmaßnahme der Rollschuhbahn keine Mittel zur Verfügung. Jedoch stehen für kleinere Reparaturarbeiten Gelder zur Verfügung.

2. Falls Frage 1 positiv beschieden wird: Unter welchem Haushaltstitel im Haushalt 2026 wurde die Sanierung der Rollschuhbahn berücksichtigt?

Die Mittel stehen unter dem Sachkonto 52320001 Bewirtschaftung der Grundstücke und dem Innenauftrag 550103001 Kernflächen Grünanlagen Instandhaltung zur Verfügung.

3. Falls Frage 1 positiv beschieden wird: Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?

Aktuell werden Angebote für Reparaturarbeiten eingeholt, die wahrscheinlich im Oktober / November 2026 durchgeführt werden

4. Falls Frage 1 negativ beschieden wird: Warum wurde das Sanierungsvorhaben schlussendlich nicht in den Haushalt aufgenommen? Wie sehen die weiteren Pläne der Stadtverwaltung hinsichtlich der Sanierung aus?

Die Verwaltung wird weiterhin für eine große Sanierung Gelder für die kommenden Haushalte anmelden. Zudem soll die Maßnahme in das Sportstätten-sanierungsprogramm aufgenommen werden.

5. Wurde bei der Wahl des zu verwendeten Materials für die Oberfläche der nutzende Verein konsultiert? Stimmt deren Votum mit der bevorzugten Materialoberfläche der Stadtverwaltung (siehe Antwort zur o.g. Anfrage) überein?

Alle jetzt durchgeführten Reparaturen und die zukünftig geplanten Sanierungsmaßnahmen wurden im Vorfeld mit der Vorsitzenden des ARSV Mainz besprochen und abgestimmt.

Mainz, 28.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



**SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt**

23. April 2026

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt
am 10. Juni 2026**

Sanierung der Rollschuhbahn - Sachstand

In der Antwort zur Anfrage Nr. 0815/2025 der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Neustadt gab die Stadtverwaltung an, dass die Sanierung der Rollschuhbahn auf dem Goetheplatz in der Mainzer Neustadt für den Haushalt 2026 angemeldet worden sei. Aufgrund der angespannten Haushaltssituation konnte allerdings keine verlässliche Aussage über einen möglichen Baubeginn getätigt werden. Zunächst müsse die Haushaltsgenehmigung für 2026 abgewartet werden. Diese ist nun durch die ADD erfolgt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Konnte die Sanierung der Rollschuhbahn in den genehmigten Haushalt aufgenommen werden?
2. Falls Frage 1 positiv beschieden wird: Unter welchem Haushaltstitel im Haushalt 2026 wurde die Sanierung der Rollschuhbahn berücksichtigt?
3. Falls Frage 1 positiv beschieden wird: Wann ist mit einem Baubeginn zu rechnen?
4. Falls Frage 1 negativ beschieden wird: Warum wurde das Sanierungsvorhaben schlussendlich nicht in den Haushalt aufgenommen? Wie sehen die weiteren Pläne der Stadtverwaltung hinsichtlich der Sanierung aus?
5. Wurde bei der Wahl des zu verwendeten Materials für die Oberfläche der nutzende Verein konsultiert? Stimmt deren Votum mit der bevorzugten Materialoberfläche der Stadtverwaltung (siehe Antwort zur o.g. Anfrage) überein?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion



Antwort zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 18.03.2026

Punkt 15.2 Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 0489/2025 SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt
hier: Aktion gegen Verschmutzung durch Zigarettenstummel starten!
Vorlage: 0766/2025

Herr Klein bittet um Mitteilung, wie die Verwaltung die im Antrag vorgeschlagenen aufgesprühten Schriftzüge bewertet, da hierzu im Sachstandsbericht keine Ausführungen enthalten sind.

Aus Sicht der Verwaltung ist die Wirksamkeit temporär aufgesprühter Schriftzüge dagegen nur schwer belastbar nachweisbar. Gleichzeitig entsteht ein nicht unerheblicher personeller und finanzieller Aufwand für Planung, Abstimmung und Aufbringung. Hinzu kommt, dass entsprechende Hinweise im öffentlichen Raum erfahrungsgemäß nur eine begrenzte Aufmerksamkeit erzielen und die Wirkung häufig nur kurzfristig anhält. Die Verwaltung sieht daher größere Potenziale in dauerhaften und zielgerichteten Maßnahmen der Umweltbildung, Öffentlichkeitsarbeit sowie in konkreten infrastrukturellen Angeboten wie ausreichend vorhandenen Abfallbehältern und Taschenaschenbechern.

Mainz, 8.07.2026



Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Landeshauptstadt
Mainz

Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Neustadt
Herrn Ortsvorsteher Christoph Hand

über 10-Hauptamt

Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt und Mobilität

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 5.029
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße 1

Ansprechperson
Norbert Rudloff
Tel. 06131 12-3350
Fax 06131 12-3357
norbert.rudloff@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 3.8. 2026

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 29.04.2026, Punkt 15.2 – ergänzender Sachstandsbericht zu Antrag 0134/2025 SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt

hier: Endlich einen Bolzplatz auf dem Valenciaplatz errichten!

Aktenzeichen: 67 00 66 Neu

Sehr geehrter Herr Hand, *Lieber Christoph,*
sehr geehrte Damen und Herren,

das Balanciergerät in Richtung Kindergartenzaun wurde anscheinend mutwillig beschädigt und musste daher abgebaut werden. Eine Reparatur war wirtschaftlich nicht mehr durchführbar.

Aufgrund der angespannten Haushaltssituation kann aktuell auch keine verlässliche Aussage über eine Ersatzbeschaffung getätigt werden

Mit freundlichen Grüßen



Janina Steinkrüger



Landeshauptstadt
Mainz

Stadtverwaltung Mainz | Dezernat III | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Dezernat für Wirtschaft,
Liegenschaften und Fördermittel
Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Große Bleiche 46/Löwenhofstraße 1

Ortsbeirat Mainz-Neustadt

- über 10-Hauptamt -

durch.....10-Hauptamt
10-Hauptamt.....durch

Ansprechperson
Dennis Ivankovic
Tel 0 61 31 - 12 3809
Fax 0 61 31 - 12 2363
dennis.ivankovic@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 30. Juli 2026

**Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am
29.04.2026;**

**Punkt 15.4 - Sachstandsbericht zum Antrag 0324/2026 SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt
hier: Öffentliche Bücherei - Anna Seghers nicht leerstehen lassen!
Vorlage: 0777/2026**

Sehr geehrte Damen und Herren,

auf die Nachfrage von Herrn Klein nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Die öffentliche Bücherei soll perspektivisch in die Fuststraße umziehen. Ein konkreter Zeitpunkt für den Umzug steht derzeit jedoch noch nicht fest. Vor diesem Hintergrund lässt sich aktuell nicht beurteilen, ob der Umzug noch innerhalb der bestehenden Mietlaufzeit bis zum 30.06.2028 erfolgen wird. Sollte sich im weiteren Verlauf abzeichnen, dass es infolge des Umzugs zu einem Leerstand kommen könnte, wird die Verwaltung frühzeitig den Kontakt zu potenziellen kulturellen Einrichtungen und Trägern aufnehmen, um eine Nachnutzung zu prüfen und einen Leerstand nach Möglichkeit zu vermeiden.

Mit freundlichen Grüßen



Manuela Matz
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1190/2026
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.08.2026	TOP

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

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0951/2026 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt
hier: Sitzgelegenheit an Bushaltestelle aufstellen

Mainz, 05. August 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die Mainzer Mobilität wird nach den Sommerferien 2026 eine Sitzgelegenheit an der Haltestellenposition „Straßenbahnamt H“ errichten.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1167/2026
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Neu	Datum 24.07.2026	TOP

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

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0769/2026 Bündnis 90 / Die Grüne Ortsbeirat Mainz-Neustadt;
hier: 100 neue Bäume für die Neustadt: 68 konkrete Vorschläge für zusätzliche Baumstandorte

Mainz, 10.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung bedankt sich für die im Antrag zusammengestellten konkreten Vorschläge für zusätzliche Baumstandorte in der Mainzer Neustadt.

Die Prüfung der vorgeschlagenen Standorte wurde eingeleitet. Hierzu wurden die jeweils zuständigen Fachstellen – unter anderem Feuerwehr, Verkehrsplanung, Denkmalpflege, Ordnungsamt und Liegenschaftsverwaltung – sowie weitere Leitungsträger um Stellungnahme gebeten. Die bereits erfolgte Vorprüfung durch die Mainzer Netze wird dabei berücksichtigt. Da für jeden Standort unterschiedliche fachliche, rechtliche und technische Belange zusammenzuführen sind, nimmt die Prüfung entsprechende Zeit in Anspruch. Je nach Standort ist ggf. eine umfangreichere Planung notwendig, um den Bäumen genügend Raum geben zu können.

Nach Abschluss der Abstimmungen und Auswertung sämtlicher Rückmeldungen wird der Ortsbeirat abschließend über die Ergebnisse und die daraus ableitbaren Umsetzungsmöglichkeiten informiert. Für eine darüber hinaus gehende Planung der Baumstandorte reichen die personellen Kapazitäten derzeit allerdings nicht aus. Eine Umsetzung setzt darüber hinaus die Bereitstellung und Freigabe entsprechender Haushaltsmittel voraus. Entsiegelungsmaßnahmen werden zudem als freiwillige Leistungen eingestuft und daher zur Umsetzung, Fördermittel benötigt.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1215/2026
Amt/Aktenzeichen 61/	Datum 11.08.2026	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	11.08.2026	Ö

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0567/2024, SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt hier: Fahrbahn in der Leibnizstraße grundlegend erneuern
Mainz, 19.08.2026 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Aufgrund der angespannten Haushaltslage der städtischen Finanzen können die vorhandenen Haushaltsmittel derzeit lediglich für Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherheit eingesetzt werden.

Die Straßen im Stadtgebiet werden in einem verkehrssicheren Zustand gehalten werden. Größere oder großflächige Erneuerungsmaßnahmen können derzeit aus finanziellen Gründen nicht umgesetzt werden können.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1218/2026
Amt/Aktenzeichen 61/	Datum 11.08.2026	TOP

	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0171/2025 Bündnis 90 / Die Grünen Mainz-Neustadt;
hier: Barrierefreie Ampelanlage Rheinallee/Kaiserstraße

Mainz, 19. August 2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Arbeiten zur Herstellung einer Bordsteinabsenkung wären vom Arbeitsaufwand und den Kosten für die Verkehrssicherung an dieser vielbefahrenen Stelle unverhältnismäßig.
Die vorhandene Höhe des Bordsteins beträgt ca. 6 bis 7 cm. Zur Verbesserung der Querungsmöglichkeit und zur Überwindung der Höhendifferenz am Bordstein wird in diesem Bereich eine kleine Anrampung hergestellt.

Es ist vorgesehen die Arbeiten bis Ende August 2026 durchzuführen.



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1336/2026
Amt/Aktenzeichen 70/70 00 66 / Neu	Datum 24.08.2026	TOP

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

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0871/2026 SPD Ortsbeirat Mainz-Neustadt;
hier: Pizzakarton-Hochstapler auf dem Sömmerringplatz

Mainz, 28.08.2026

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Die Verwaltung hat den Sachverhalt geprüft und wird im Laufe des Septembers testweise ein Hochstapler für Pizzakartons auf dem Sömmerringplatz aufstellen, um zu prüfen, ob sich die Situation dadurch verbessert.



Beschlussvorlage für Ausschüsse		
öffentlich		Drucksache Nr. 1456/2026
Amt/Aktenzeichen 42/	Datum 01.09.2026	TOP

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

Betreff: Sachstandsbericht zu Antrag 0622/2026 GRÜNE, DIE LINKE Ortsbeirat Mainz-Neustadt hier: Kunsthalle Mainz als Ort für zeitgenössische Kunst und Kunstvermittlung langfristig sichern
Mainz, 01.09.2026 gez. Ata Delbasteh Beigeordneter

Beschlussvorschlag:
Der Antrag ist erledigt.

Sachverhalt:

Die Bedeutung der Kunsthalle Mainz als Institution für internationale zeitgenössische Kunst in Mainz und Ort für kulturelle Bildung und Teilhabe ist unumstritten. Daher hat die Landeshauptstadt Mainz – als Anfang 2026 bekannt wurde, dass die Finanzierung ab 2027 nicht mehr durch die Mainzer Stadtwerke übernommen wird – umgehend einen Prozess zur Lösungsfindung angestoßen, der seither im Kultur- und Schuldezernat federführend betreut wird. Ziel ist der Erhalt der Kunsthalle, soweit möglich in ihrer bisherigen Form und mit ihren bisherigen Schwerpunkten.

Dafür steht die Verwaltung in einem direkten und engen Austausch mit den Mitarbeitenden der Kunsthalle und dem Stiftungsvorstand, dem Vorstand der Mainzer Stadtwerke, Vertreter:innen aus Politik und Wissenschaft sowie der Mainzer Kunstszene und engagierten Personen aus der Stadtgesellschaft. Unabhängig davon wurden bereits auch erste Gespräche mit der Landesregierung geführt.

Auch wenn die derzeitige Haushaltslage es auf absehbare Zeit nicht zulassen wird, dass die Landeshauptstadt Mainz die Finanzierung der Kunsthalle vollumfänglich übernimmt, wird die Verwaltung gemeinsam mit dem Stiftungsvorstand und dem Vorstand der Mainzer Stadtwerke alle Möglichkeiten ausschöpfen, um diesen wichtigen Kulturort weiterhin zu erhalten. Das schließt ausdrücklich ein, die Stellen der derzeitigen Mitarbeitenden zu erhalten.

Eine Neuausschreibung der Direktionsstelle – auch für ein Interim – kann jedoch erst dann sinnvollerweise erfolgen, wenn eine mittelfristige Lösung zur Finanzierung des Weiterbetriebs gefunden und beschlossen wurde.



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1110/2026
Amt/Aktenzeichen 51/	Datum 06.07.2026	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 21.07.2026			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Arbeitsgruppe Kindertagesförderung des Jugendhilfeausschusses	Vorberatung	20.08.2026	Ö
Jugendhilfeausschuss	Vorberatung	26.08.2026	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	02.09.2026	Ö
Stadtrat	Entscheidung	09.09.2026	Ö

Betreff: Übergang Kita–Grundschule: Einführung des „Übergangskompasses“, als flächendeckendes Übergangsangebot in den städtischen Kitas
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 09.07.2026 gez. Jana Schmöller Beigeordnete
Mainz, 21.07.2026 gez. Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Stadtrat beschließt, nach Vorberatung in der AG Kindertagesförderung und im Jugendhilfeausschuss sowie nach Kenntnisnahme durch den Ortsbeirat Mainz-Neustadt, die Verwaltung zu beauftragen, das vom Land Rheinland-Pfalz initiierte Konzept des „Übergangskompass“ in allen städtischen Kitas als Übergangsangebot zu implementieren.

Sachverhalt

Der Jugendhilfeausschuss hat bereits im Jahr 2020 (Drucksache Nr. 1796/2020) die besondere Bedeutung eines gelingenden Übergangs von der Kita in die Grundschule hervorgehoben. Ein erfolgreicher Übergang wird dabei als wesentliche Voraussetzung für eine positive Bildungsbiografie von Kindern angesehen.

Auch das Land Rheinland-Pfalz hat verstärkt den Übergang Kita-Grundschule im Fokus. Im Anschluss an das Modellprojekt „Diskursive Qualitätsentwicklung bedarfsgerechter Übergänge (Debü)“, das Ende Februar 2025 am Institut für Bildung, Erziehung und Betreuung in der Kindheit (IBEB) in Rheinland-Pfalz abgeschlossen wurde, startete im Auftrag des Landes im März 2025 das Folgeprojekt „Übergangskompass in der Praxis“.

Während des Starts des Folgeprojekts war die Verwaltung gemäß Sachstandsbericht 0404/2024 noch mitten in der Evaluation des Übergangsprojekts. Die Ergebnisse der Evaluation liegen nun vor und werden im Zusammenhang mit der geplanten Einführung des „Übergangskompass“ vorgestellt.

1. Der „Übergangskompass“

Das Projekt „Übergangskompass“ dient der Entwicklung und nachhaltigen Verankerung bedarfsgerechter Übergangsstrukturen zwischen Kindertageseinrichtungen und Grundschulen. Grundlage bilden wissenschaftlich fundierte Erkenntnisse aus unterschiedlichen Regionen des Landes Rheinland-Pfalz sowie daraus abgeleitete Handlungsempfehlungen für die Praxis. Diese wurden gemeinsam mit dem Pädagogischen Landesinstitut Rheinland-Pfalz entwickelt und im „Übergangskompass Kita–Grundschule Rheinland-Pfalz“ zusammengeführt.

Der Entwicklungs- und Implementierungszeitraum erstreckt sich von März 2025 bis August 2027. Die wissenschaftliche Projektleitung liegt bei Prof. Dr. Armin Schneider und Dr. Andy Schieler von der Hochschule Koblenz.

Der Übergangskompass verfolgt einen systemischen Ansatz und richtet sich gleichermaßen an Kindertageseinrichtungen, Grundschulen, Eltern und weitere am Übergang beteiligte Akteur:innen. Im Mittelpunkt steht die Entwicklung verbindlicher Kooperations- und Kommunikationsstrukturen sowie die bedarfsgerechte Begleitung von Kindern und Familien im Übergangsprozess.

Hierfür stellt der Übergangskompass verschiedene praxisorientierte Instrumente zur Verfügung. Dazu gehören insbesondere:

- eine Dokumentation im Dialog unter Einbeziehung der Perspektiven von Kind, Eltern, Kindertageseinrichtung und Grundschule,
- Instrumente zur Analyse und Weiterentwicklung regionaler Bildungsnetzwerke,
- regionale Übergangswerkstätten unter Beteiligung aller relevanten Akteur:innen,
- Verfahren zur gemeinsamen Qualitätsentwicklung von Kitas und Grundschulen,
- ein Übergangskalender für Kinder und Eltern,
- ein begleitendes Bilderbuch für den Übergangsprozess sowie
- zielgruppenspezifische Informationsmaterialien zur Schuleingangsuntersuchung.

Der Übergangskompass bietet eine hilfreiche und praxisnahe Orientierung für die Gestaltung des Übergangs von der Kita in die Grundschule. Besonders positiv ist, dass er den Blick auf das Kind und seine individuellen Entwicklungs- und Bildungsprozesse richtet und dabei eine ressourcenorientierte Perspektive einnimmt. Er unterstützt Fachkräfte dabei, den Übergang gemeinsam mit Familien und weiteren Beteiligten bewusst und kooperativ zu gestalten. Durch seine übersichtliche Struktur und die konkreten Anregungen lässt sich der Übergangskompass gut in die pädagogische Praxis integrieren. Zudem fördert er ein gemeinsames Verständnis von gelingenden Übergängen und stärkt die Zusammenarbeit zwischen Kita, Eltern und Schule. Damit leistet er einen wertvollen Beitrag, um Kindern einen möglichst sicheren und erfolgreichen Start in den neuen Lebensabschnitt zu ermöglichen.

Ziel des Übergangskompasses ist dabei die Sicherstellung eines kontinuierlichen und kindgerechten Übergangs, die Verbesserung der Bildungs- und Entwicklungschancen von Kindern, die Stärkung der Elternbeteiligung sowie die nachhaltige Weiterentwicklung der Zusammenarbeit zwischen Kitas und Grundschulen.

Die Entwicklung, Implementierung und Qualifizierung der beteiligten Fachkräfte wird während der Projektphase durch das Ministerium für Bildung Rheinland-Pfalz finanziert. Hierzu zählen insbesondere die Bereitstellung von Materialien, Fortbildungsangeboten und begleitenden Unterstützungsmaßnahmen.

Nach Abschluss der Pilot- und Entwicklungsphase ist vorgesehen, die erarbeiteten Instrumente in den Regelbetrieb zu überführen. Dadurch kann eine nachhaltige und flächendeckende Übergangsgestaltung gewährleistet werden, ohne dass hierfür dauerhaft projektbezogene Sonderstrukturen erforderlich sind.

In Mainz nehmen aktuell fünf Kitas aus freier Trägerschaft und zwei städtische Kitas sowie eine städtische Grundschule an der Evaluation und Weiterentwicklung des Übergangskompasses teil:

- Kita Rheinlinge
- Kita Sandflöhe e.V.
- Kath. Kinder- und Familienzentrum Maria Heimsuchung
- Kita Hexenkessel
- Städt. Kita Am Rodelberg
- Städt. Kita Feldbergplatz
- Kita St. Martin Mainz-Finthen; Schwestern von der göttlichen Vorsehung e.V. in Tandem mit der Peter-Härtling-Schule

Der Verwaltung liegen bislang durchweg positive Erfahrungen mit dem Übergangskompass vor. Dieser hat sich als wertvolles Instrument zur Begleitung von Bildungsbiografien und zur Gestaltung des Übergangs von der Kita in die Grundschule bewährt. Besonders positiv wird hervorgehoben, dass er dabei unterstützt, Entwicklungsverläufe systematisch in den Blick zu nehmen und individuelle Stärken sowie Unterstützungsbedarfe frühzeitig zu erkennen.

Als besonders wertvoll gilt zudem die intensive Begleitung von Kindern und Familien, die zur Reduzierung von Unsicherheiten und Ängsten im Hinblick auf den Schuleintritt beiträgt. Darüber

hinaus stärkt der Übergangskompass die Zusammenarbeit zwischen Kita, Eltern und Grundschule sowie weiteren Kooperationspartnern und fördert ein gemeinsames Verständnis gelingender Übergänge. Durch seine übersichtliche Struktur und praxisnahen Anregungen lässt er sich gut in den pädagogischen Alltag integrieren.

Insgesamt wird das Instrument sehr positiv bewertet und als wirksame Unterstützung für einen sicheren und erfolgreichen Übergang in die Grundschule eingeschätzt. Seine besondere Stärke liegt darin, dass er einen verbindlichen Rahmen vorgibt, zugleich aber eine flexible inhaltliche Ausgestaltung ermöglicht, sodass sowohl einheitliche Grundlagen für den Übergang in allen Kitas als auch die Berücksichtigung einrichtungsbezogener und sozialräumlicher Besonderheiten gewährleistet werden.

Ausblick und weitere Vorgehen

Auf Grundlage der bisherigen Erfahrungen der Kitas mit dem Übergangskompass sowie dem engen Austausch mit dem Institut für Bildung, Erziehung und Betreuung (IBEB) sieht die Verwaltung die Voraussetzungen für eine flächendeckende Einführung dieses Konzepts als einheitliches Übergangsangebot als gegeben an. Daher möchte die Kita-Fachabteilung des Amtes für Jugend und Familie nach Abschluss der Entwicklungsphase (ab August 2027) als Modellkommune für den Übergangskompass fungieren.

Bereits in diesem Jahr soll die Einführung des Übergangskompasses beginnen. Am 02. November 2026 veranstaltet die Kita-Fachabteilung in Kooperation mit dem IBEB einen Fachtag, zu dem alle städtischen Kitas und Grundschulen in Mainz eingeladen werden. Ziel der Veranstaltung ist in erster Linie die Vorstellung des Projekts „Übergangskompass“. Darüber hinaus soll der Fachtag der Vernetzung von Kitas und Grundschulen dienen, sodass gemeinsame Umsetzungsstrategien und Kooperationsbedingungen erarbeitet werden können.

Im Rahmen des Fachtags bietet der Übergangskompass eine wertvolle Grundlage, um gemeinsam mit Kita-Leitungen, Grundschulen, Kita- und Schulsozialarbeit sowie weiteren Fachkräften ein gemeinsames Verständnis gelingender Übergänge zu entwickeln. Er setzt wichtige Impulse für die Zusammenarbeit aller Beteiligten und unterstützt eine kooperative Gestaltung des Übergangs von der Kita in die Grundschule aus der Perspektive der Kinder und ihrer Familien. Damit trägt er dazu bei, bestehende Vernetzungsstrukturen zu stärken und die gemeinsame Verantwortung für einen erfolgreichen Übergang in den Mittelpunkt zu stellen.

Der Fachtag schafft zugleich eine wichtige Basis für die anschließende Umsetzung in der Praxis, indem gemeinsame Ziele, Haltungen und konkrete Ansatzpunkte erarbeitet werden. Durch die träger- und professionsübergreifende Zusammenarbeit bestehen gute Voraussetzungen, die Inhalte des Übergangskompasses nachhaltig und qualitätsgesichert in den jeweiligen Sozialräumen zu verankern.

Die offizielle Einführung des Übergangskompass in den Kitas soll ab Januar 2027 beginnen. Bis zum Start als Modellkommune im August 2027 sollen die Einrichtungen den Übergangskompass erproben und sich in das Instrument einarbeiten, sodass eine flächendeckende Umsetzung im Kita-Jahr 2027/2028 erfolgen kann.

Zur Sicherstellung eines kontinuierlichen fachlichen Austauschs sowie einer fortlaufenden Evaluation der Umsetzung des Übergangskompasses soll der Fachtag jährlich durchgeführt werden. Er dient der gemeinsamen Reflexion von Umsetzungserfahrungen, der Weiterentwicklung des Konzepts sowie der Qualitätssicherung im Übergangsprozess zwischen Kita und Grundschule. Im Rahmen der Pilotphase werden zum Fachtag am 02. November 2026 zunächst ausschließlich die städtischen Kindertagesstätten und Grundschulen eingeladen. Die Einbeziehung der Einrichtungen freier Träger ist nach Abschluss der Entwicklungsphase und der Evaluation des Übergangskompasses durch das IBEB sowie im Zuge seiner offiziellen Einführung vorgesehen. Eine flächendeckende Einführung des Übergangskompasses in allen Kitas ist dabei für die Chancengleichheit der Kinder das erklärte Ziel der Verwaltung.

2. Erhebungen zur Entwicklung eines Qualitätsbausteins für den Übergang von der Kita in die Grundschule

Im Rahmen der Entwicklung eines stadtweiten Qualitätsbausteins zur Gestaltung des Übergangs von der Kita in die Grundschule wurden verschiedene Erhebungen durchgeführt, um die bestehende Übergangspraxis zu analysieren und Entwicklungsbedarfe zu identifizieren. Ziel war die Erstellung eines aktuellen Lagebildes der Übergangsgestaltung sowie die Erfassung vorhandener Strukturen und Rahmenbedingungen. Auf dieser Grundlage soll ein flächendeckendes, einheitliches Konzept für die Gestaltung des Übergangs entwickelt werden.

Dabei wurden die Perspektiven aller am Übergangsprozess beteiligten Akteur:innen berücksichtigt, insbesondere die von Kindern, Eltern, Kindertageseinrichtungen und Grundschulen.

Parallel zur Mitwirkung an der Entwicklung und Evaluation des Übergangskompasses wurde zur Erfassung der Perspektive der Einrichtungen eine stadtweite quantitative Online-Befragung der Kita- und Grundschulleitungen durchgeführt. Gegenstand der Befragung waren der aktuelle Stand der Übergangsgestaltung, bestehende Herausforderungen sowie Unterstützungsbedarfe im Übergangsprozess. Die Befragung der Kita-Leitungen fand im September 2025 statt, die Befragung der Grundschulleitungen im Mai 2026.

Ergebnisse der Befragung von Kita- und Grundschulleitungen

Die Befragung der Leitungen von Kita-Einrichtungen und Grundschulen verdeutlicht, dass die Qualität der Übergangsgestaltung insbesondere von den bestehenden Kooperationsstrukturen abhängt.

Zwar gaben viele Einrichtungen an, mit den jeweils anderen Institutionen zusammenzuarbeiten, jedoch erfolgt diese Kooperation häufig auf informeller Grundlage und ohne schriftliche Vereinbarungen.

Darüber hinaus zeigen die Ergebnisse Defizite bei gemeinsamen Planungsprozessen, verbindlichen Zuständigkeiten sowie bei der Abstimmung von Übergangsmaßnahmen.

Während Kindertageseinrichtungen sich eine stärkere Zusammenarbeit mit Grundschulen sowie ein einheitliches Übergangskonzept wünschen, verweisen Grundschulleitungen insbesondere auf strukturelle Rahmenbedingungen sowie die Notwendigkeit einer stärkeren Einbindung der Eltern.

Fachliche Bewertung

Insgesamt verdeutlichen die Ergebnisse den Bedarf an gemeinsamen Qualitätsstandards, verbindlichen Kooperationsstrukturen und abgestimmten Verfahren. Gleichzeitig wurden im Rahmen der Befragungen zentrale strukturelle Erfolgsfaktoren für eine gelingende Übergangsgestaltung identifiziert. Hierzu zählen insbesondere:

- verbindliche schriftliche Kooperationsvereinbarungen zwischen Kindertageseinrichtungen und Grundschulen,
- regelmäßige gemeinsame Planungs- und Abstimmungsprozesse,
- klar definierte Zuständigkeiten für die Übergangsgestaltung sowie
- eine einheitliche und verbindliche Ausgestaltung der Übergangsarbeit.

Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass eine wirksame Übergangsgestaltung in besonderem Maße von struktureller Verbindlichkeit und systematischer Zusammenarbeit abhängt. Die zukünftige Weiterentwicklung des Übergangs von der Kita in die Grundschule sollte daher konsequent an diesen Qualitätsmerkmalen ausgerichtet werden.

Der Übergangskompass greift diese strukturellen Erfolgsfaktoren bereits in zentralen Teilen auf und operationalisiert sie in einem verbindlichen und praxisorientierten Rahmen. Damit bietet er eine geeignete Grundlage, die identifizierten Entwicklungsbedarfe systematisch zu adressieren und die Übergangsgestaltung qualitätsgesichert weiterzuentwickeln.

Zur Sicherstellung einer einheitlichen und qualitätsgesicherten Umsetzung werden, die im Rahmen der Evaluation identifizierten Erfolgsfaktoren, als verbindliche Mindeststandards im Projekt Übergangskompass von der Verwaltung verankert. Auf dieser Grundlage kann der Übergangskompass als zentrales Steuerungsinstrument der kommunalen Übergangsgestaltung etabliert werden.

	Befragung der...	Teilnehmer:innen	Rücklauf	Anmerkungen
Ist-Stand Befragung	Kita-Leitungen	93 von 127 Kita-Leitungen	73,2 %	50 von 61 städt. Kitas (80,0 %) & 43 von 66 nicht-städt. Kitas (65,2 %)
	Grundschulleitungen	22 von 28 Schulen	78,6 %	Die Windmühlenschule hat keine 1. und 2. Klasse.
Evaluation „Schulzeit“	Vorschulkinder	124 von insgesamt 190 Vorschulkindern aus 12 von 15 Kitas in der Neustadt	65,3 %	Kontrollgruppe: 30 Vorschulkinder aus 4 Kitas außerhalb der Neustadt
	1. <u>Klässler:innen</u>	105 von 156 Erstklässler:innen aus der Neustadt, die am Projekt Schulzeit teilgenommen haben	67,31 % (54,12 % aller <u>Klässler:innen</u> in der Neustadt)	Kontrollgruppe: 51 <u>Erstklässler:innen</u> aus der Theodor-Heuss-Schule
	Eltern/Erziehungsberechtigte	321 Eltern & Erziehungsberechtigte	20,9 %	Im Schuljahr 2025/2026 gibt es 1552 <u>Erstklässler:innen</u> in Mainz.
	Eltern (Projekt Schulzeit)	124 Eltern & Erziehungsberechtigte	57,9 %	Die Eltern wurden im Rahmen einer Elterninformationsveranstaltung zu Schulzeit zu Beginn des Schuljahres befragt. 214 Kinder nehmen im Kita-Jahr 2025/2026 am Projekt „Schulzeit“ teil.

Projekt Schulzeit

In der Neustadt wird der Übergang Kita - Grundschule durch den Deutschen Kinderschutzbund im Rahmen des Projekts „Schulzeit“ begleitet. An der Umsetzung des Projekts sind neun städtische Kitas, fünf Kitas freier Trägerschaft sowie die drei Grundschulen in der Neustadt beteiligt.

Ziel des Projekts ist – ebenso wie beim Übergangskompass – die gezielte Vorbereitung von Vorschulkindern auf den Schuleintritt sowie der Abbau von Ängsten im Hinblick auf den Schulbeginn. Hierzu besuchen die Kinder im Rahmen eines regelmäßigen, wöchentlichen Angebots die Grundschule und werden durch geeignete pädagogische Methoden schrittweise an den schulischen Alltag herangeführt.

Mit dem Sachstandsbericht zu Antrag 0404/2024 wurde die Finanzierung des Projekts „Schulzeit“ bis zum Jahr 2026 zugesichert. Für eine mögliche Verstetigung des Projekts wurde die Durchführung einer Wirkungsevaluation als erforderlich erachtet.

Die Wirkungsevaluation wurde im Zeitraum von November 2023 bis Juli 2026 in drei Erhebungsphasen durchgeführt.

Hierzu wurden Vorschulkinder der Kitas in der Neustadt, die im Kita-Jahr 2024/2025 am Projekt „Schulzeit“ teilnahmen, sowie dieselben Kinder nach ihrem Übergang in die erste Klassenstufe (2025/2026) befragt. Ergänzend wurden Vergleichsgruppen aus Vorschulkindern und Erstklässler:innen außerhalb der Neustadt einbezogen, die nicht am Projekt teilgenommen hatten.

Zusätzlich wurde eine stadtweite Elternbefragung durchgeführt. Darüber hinaus wurden die Eltern der Kinder, die im Jahr 2025/2026 am Projekt „Schulzeit“ teilnahmen, zu Beginn des Projekts zu ihren Erwartungen an den Übergang und das Projekt befragt.

Ergebnisse der Wirkungsevaluation

Die Ergebnisse der Evaluation zeigen insgesamt nur geringe Effekte des Projekts „Schulzeit“ auf die Vorbereitung der Kinder auf den Schuleintritt.

Die Vorschulkinder, die an Schulzeit teilgenommen haben, gaben häufiger an, bereits einen Klassenraum oder eine Grundschullehrkraft kennengelernt zu haben. Allerdings wurden die Zielwerte, die sich aus der Projektkonzeption ableiten lassen, nicht erreicht. So gaben lediglich 73,4 % der Kinder an, einen Klassenraum kennengelernt zu haben, während 63,7 % berichteten, bereits Kontakt zu einer Lehrkraft gehabt zu haben. Auffällig ist zudem, dass in der ersten Klassenstufe nur noch 51,5 % der Kinder der Projektgruppe angaben, vor der Einschulung eine Grundschule besucht zu haben.

Auch hinsichtlich der subjektiven Vorbereitung auf den Schuleintritt zeigten sich keine Vorteile für die Projektgruppe. 93,5 % der teilnehmenden Vorschulkinder gaben an, bereit für die Schule zu sein. In der Vergleichsgruppe lag dieser Anteil mit 96,6 % geringfügig höher.

Im Bereich der Feinmotorik konnten vereinzelt positive Effekte festgestellt werden. Diese zeigten sich jedoch nicht konsistent über alle abgefragten Bereiche hinweg. Während einzelne Aufgaben besser bewältigt wurden, erzielten Kinder der Vergleichsgruppen in anderen Bereichen teilweise bessere Ergebnisse.

Besondere Aufmerksamkeit verdienen die Ergebnisse zur emotionalen Vorbereitung auf den Schuleintritt. Hier zeigen die Daten Hinweise darauf, dass Kinder der Projektgruppe häufiger Unsicherheiten und Ängste im Zusammenhang mit Schule äußerten. Gleichzeitig berichteten sie seltener von Vorfreude oder Neugier auf den Schulbeginn. Auch wenn hieraus keine unmittelbaren Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge abgeleitet werden können, lässt sich ein positiver Einfluss des Projekts auf die emotionale Vorbereitung nicht nachweisen.

Ergebnisse der Elternbefragung

Die Ergebnisse der Elternbefragung zeichnen ein vergleichbares Bild.

Eltern von Kindern, die am Projekt „Schulzeit“ teilgenommen hatten, beschrieben den Übergang von der Kita in die Grundschule häufiger als herausfordernd. Gleichzeitig fühlten sie sich insgesamt minimal besser informiert und vorbereitet als Eltern der Vergleichsgruppen.

Darüber hinaus schätzten die Eltern der Kinder, die an Schulzeit teilgenommen haben, die Kompetenzen ihrer Kinder in mehreren Bereichen leicht positiver ein. Gleichzeitig zeigten sich bei Kindern der Vergleichsgruppen aus Sicht der Eltern teilweise günstigere Ergebnisse, beispielsweise hinsichtlich der Vorfreude auf die Schule, der Neugier auf den Schulbeginn sowie des Zeitmanagements.

Im Hinblick auf die Wahrnehmung der Übergangsangebote für Kinder ist in beiden Gruppen weitgehend vergleichbar, mit leicht höherer Angebotswahrnehmung in der Projektgruppe, jedoch auch vereinzelt der Angabe, dass kein Angebot stattgefunden habe. Auch die Angebote für Eltern werden insgesamt ähnlich bewertet.

Zusammenfassend zeigen die Ergebnisse der Elternbefragung weitgehend vergleichbare Einschätzungen zwischen Projekt- und Kontrollgruppe.

Abschließende fachliche Bewertung

Die Ergebnisse der Wirkungsevaluation des Projekts „Schulzeit“ zeigen, dass die mit dem Projekt verfolgten Zielsetzungen nur teilweise erreicht werden konnten. Insbesondere konnte kein belastbarer Nachweis erbracht werden, dass die Teilnahme am Projekt im Vergleich zu anderen Übergangsangeboten zu einer nachhaltig verbesserten Vorbereitung der Kinder auf den Schuleintritt beiträgt.

Vor dem Hintergrund der Evaluationsergebnisse besteht aus fachlicher Sicht keine hinreichend tragfähige Grundlage für eine dauerhafte Fortführung des Projekts. Mit der Einführung eines stadtweit einheitlichen Übergangskonzepts ist darüber hinaus die Weiterführung einzelner Maßnahmen aus fachlicher Sicht nicht mehr zu befürworten.

Mit der Einführung des „Übergangskompass Kita–Grundschule Rheinland-Pfalz“ steht künftig ein wissenschaftlich entwickeltes und landesweit abgestimmtes Instrument zur Verfügung, das eine systematische und einheitliche Gestaltung des Übergangs von der Kita in die Grundschule unterstützt. Die Landeshauptstadt Mainz beteiligt sich bereits an der Entwicklung und Erprobung des Konzepts und verfolgt das Ziel, dieses ab dem Kita-Jahr 2027/2028 schrittweise flächendeckend einzuführen.

Vor diesem Hintergrund wird das Projekt „Schulzeit“ nach Auslaufen des aktuellen Förderzeitraums nicht verstetigt und die bestehende Finanzierung eingestellt. Stattdessen soll die flächendeckende Einführung und Umsetzung des „Übergangskompass Kita–Grundschule Rheinland-Pfalz“ als zukünftige Grundlage der kommunalen Übergangsgestaltung unterstützt werden.

Finanzierung

Die für die Umsetzung des „Übergangskompass Kita-Grundschule Rheinland-Pfalz“ benötigten Sachmittel in Höhe von 5.000, - € werden im Sachkonto 52920001 - sonstige Aufwendungen für Dienstleistung - auf dem Innenauftrag L360102003 – Förderprogramme Bund/Länder“ im Haushalt 2027 vorbehaltlich der Genehmigung durch die Aufsichts- und Dienstleistungsdirektion berücksichtigt.

Für das Projekt „Schulzeit“ werden ab dem Jahr 2027 keine Haushaltsmittel mehr zur Verfügung gestellt.



Einführung des „Übergangskompass“ als städtisches Angebot für den Übergang Kita – Grundschule



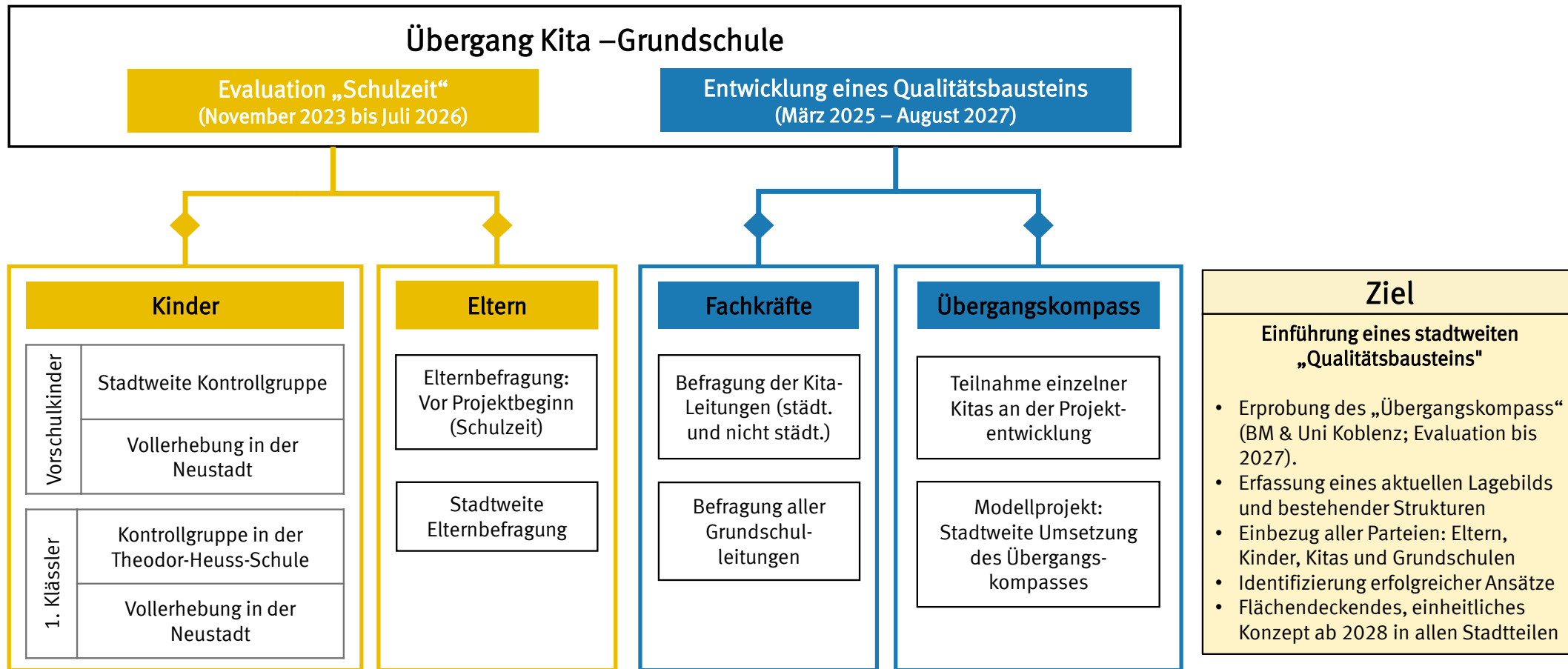
Gliederung



- 1 **Übergang Kita – Grundschule:**
Bestandserhebung und Bedarfsermittlung
- 2 **Planungen:**
Flächendeckendes Gesamtkonzept – Projekt „Übergangskompass“
- 3 **Wirkungsevaluation Projekt „Schulzeit“:**
Ergebnisse der Befragung der Vorschulkinder & Erstklässler:innen
- 4 **Wirkungsevaluation Projekt „Schulzeit“:**
Ergebnisse der Befragung der Eltern & Erziehungsberechtigten
- 5 **Ist-Stand des Übergangs Kita-GS:**
Befragung der Kita-Leitungen
- 6 **Ist-Stand des Übergangs Kita-GS:**
Befragung der Grundschulleitungen



Übergang Kita – Grundschule: Bestandserhebung und Bedarfsermittlung





Landeshauptstadt
Mainz

Der „Übergangskompass in der Praxis“



Projekt „Übergangskompass“



Quelle: www.hs-koblenz.de



Inhalte des „Übergangskompasses“

- Strukturierter Ablaufplan für den Übergang
- Beobachtungs- und Dokumentationshilfen für Kinderkompetenzen
- Empfehlungen für gemeinsame Aktivitäten zwischen Kitas und Grundschulen
- Checklisten und Leitfäden für Fachkräfte und Eltern
- Förderung individueller Entwicklungsbedarfe durch gezielte Unterstützung



Zielgruppen „Übergangskompass“

- **Fachkräfte aus Kitas und Grundschulen:** Gemeinsame Standards, besserer Austausch, konkrete Werkzeuge zur Gestaltung des Übergangs
- **Eltern von Vorschulkindern:** Transparenz über den Übergangsprozess, aktive Einbindung in die Einschulungsvorbereitung
- **Vorschulkinder:** Kontinuität im Bildungs- und Betreuungsumfeld, Förderung individueller Entwicklung
- **Institutionen & Netzwerkpartner** (z. B. Jugendämter, Beratungsstellen): verbesserte Kooperation, Qualitätssicherung im Übergangsmanagement



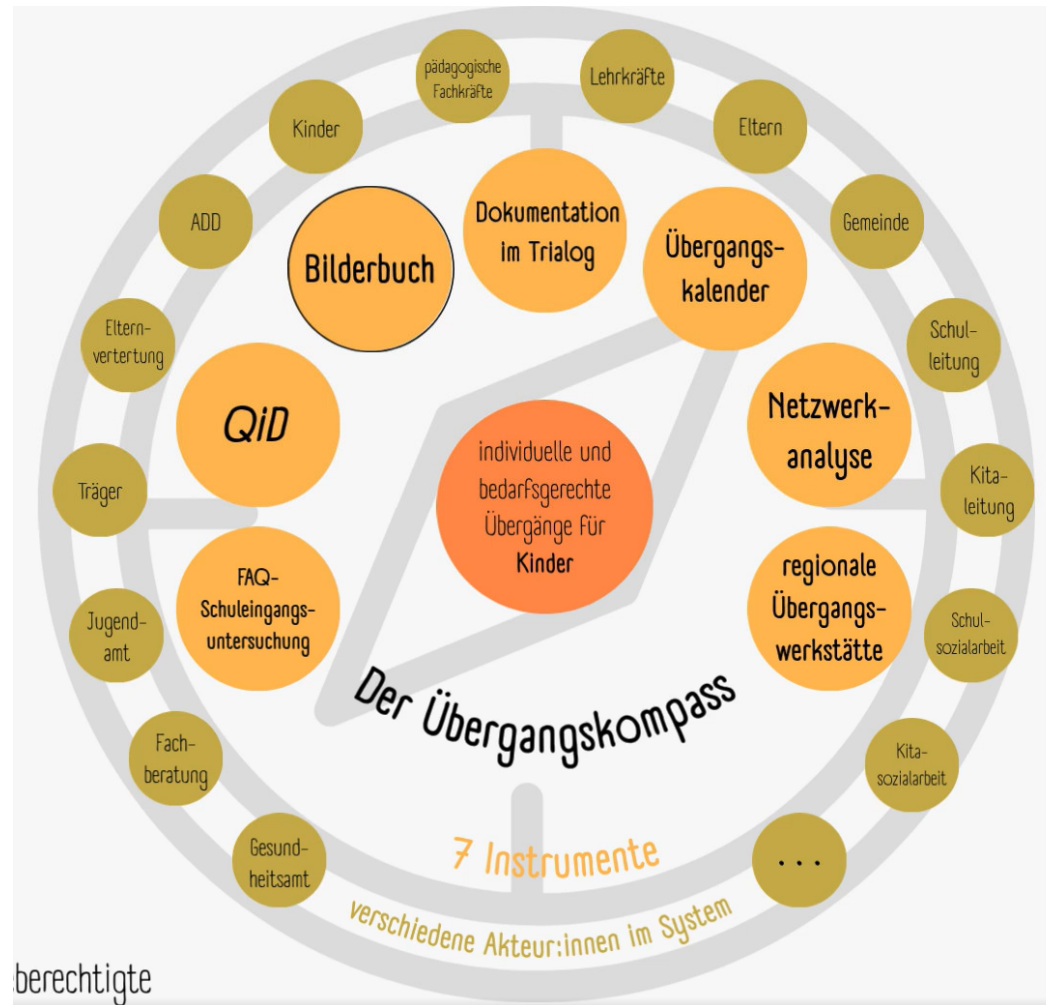
Methoden des „Übergangskompasses“

Der Übergangskompass ist eine Sammlung von sieben Instrumenten:

- **Dokumentation im Trialog** (Sichtweise des Kindes, der Eltern, der Kita und der Grundschule)
- **Netzwerkanalyse** für verschiedene Akteur:innen im Bildungsbereich
- **Regionale Übergangswerkstatt** auf der aktiven Beteiligung aller regionalen Akteur:innen
- **Qualitätsentwicklung im Diskurs (QID)**: Kooperation zwischen Kita und Grundschule
- **Übergangskalender** für Kinder und Eltern
- **Bilderbuch**
- **FAQ-Liste Schuleingangsuntersuchung (SEU)** für Kinder, Eltern, Lehrkräfte und pädagogische Fachkräfte



Akteur:innen und Instrumente des „Übergangskompasses“



Quelle:
<https://olat.vcrp.de/auth/RepositoryEntry/5051974270/CourseNode/112738675862195>



Ziele des „Übergangskompass“

Zielsetzung

- Sicherstellung eines kontinuierlichen und kindgerechten Übergangs
 - Förderung von Bildungs- und Entwicklungschancen bereits vor der Einschulung
 - Verbesserung der Zusammenarbeit zwischen Kitas und Grundschulen sowie Stärkung der Elternbeteiligung am Übergangsprozess
- ➔ Landesweite Einführung eines praxisnahen, leicht anwendbaren Instruments, das auf bedarfsorientierte Übergangsstrategien fokussiert ist



**Fachtag zum
Übergangskompass**
(02. Nov. 26)

Einladung aller Kita und
Grundschulen

**Einführung des
„Übergangskompasses“**
(13. Jan. 27)

Teilnahme aller städt. Kitas &
freiwillige Teilnahme der Kitas in
freier Trägerschaft

Modell-Kommune Mainz
(Ab Aug. 27)

Umsetzung des
„Übergangskompass“ ab dem
Kita-Jahr 2027/2028



Infos zum „Übergangskompass“

Quellen

- <https://kita.rlp.de/kita-in-rheinland-pfalz/bildungs-und-erziehungsthemen/uebergang/modellprojekt-debue>
- <https://kita.rlp.de/kita-in-rheinland-pfalz/bildungs-und-erziehungsthemen/uebergang/uebergangskompass-in-der-praxis>
- <https://www.hs-koblenz.de/sozialwissenschaften/institute-des-fachbereichs/institut-fuer-bildung-erziehung-und-betreuung-in-der-kindheit-rheinland-pfalz-ibeb/forschung/uebergangskompass>



Aktueller Sachstand zum Übergang Kita-GS

Ergebnisse der Wirkungsevaluation des Projekts „Schulzeit“ und der Ist-Stand-Befragung der Kita- und Grundschulleitungen zum Übergang Kita-Grundschule



Übergang Kita – GS:

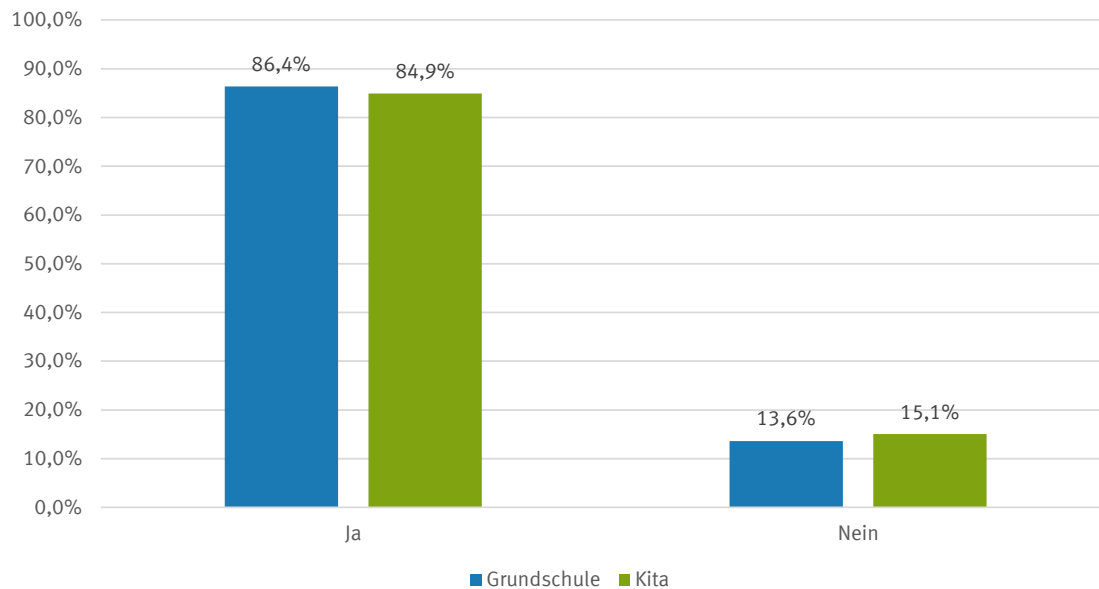
	Befragung der...	Teilnehmer:innen	Rücklauf	Anmerkungen
Ist-Stand Befragung	Kita-Leitungen	93 von 127 Kita-Leitungen	73,2 %	50 von 61 städt. Kitas (80,0 %) & 43 von 66 nicht-städt. Kitas (65,2 %)
	Grundschulleitungen	22 von 28 Schulen	78,6 %	Die Windmühlenschule hat keine 1. und 2. Klasse.
Evaluation „Schulzeit“	Vorschulkinder	124 von insgesamt 190 Vorschulkindern aus 12 von 15 Kitas in der Neustadt	65,3 %	Kontrollgruppe: 30 Vorschulkinder aus 4 Kitas außerhalb der Neustadt
	1. Klässler:innen	105 von 156 Erstklässler:innen aus der Neustadt, die am Projekt Schulzeit teilgenommen haben	67,31 % (54,12 % aller Klässler:innen in der Neustadt)	Kontrollgruppe: 51 Erstklässler:innen aus der Theodor-Heuss-Schule
	Eltern/Erziehungsberechtigte	321 Eltern & Erziehungsberechtigte	20,9 %	Im Schuljahr 2025/2026 gibt es 1552 Erstklässler:innen in Mainz.
	Eltern (Projekt Schulzeit)	124 Eltern & Erziehungsberechtigte	57,9 %	Die Eltern wurden im Rahmen einer Elterninformationsveranstaltung zu Schulzeit zu Beginn des Schuljahres befragt. 214 Kinder nehmen im Kita-Jahr 2025/2026 am Projekt „Schulzeit“ teil.

Ist-Stand Befragung



Kooperationen und Zusammenarbeit mit Grundschulen

Besteht aktuell mit einer Kita/Grundschule eine Kooperation zum Übergang von der Kita in die Grundschule?

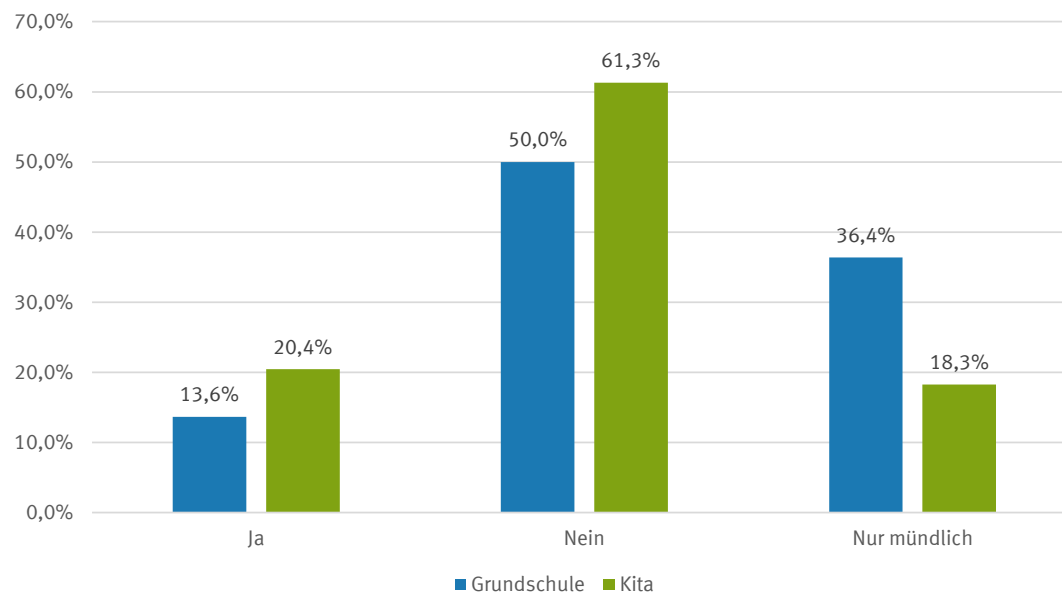


Kooperation zwischen Kita und GS	Grundschule		Kita	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Besteht	19	86,4 %	79	84,9 %
Besteht nicht	3	13,6 %	14	15,1 %
Gesamt	22	100 %	93	100 %



Kooperationen und Zusammenarbeit mit Grundschulen

Gibt es eine schriftliche Kooperationsvereinbarung zwischen Kita und Grundschule mit klarer Zuständigkeit und Verantwortlichkeit?

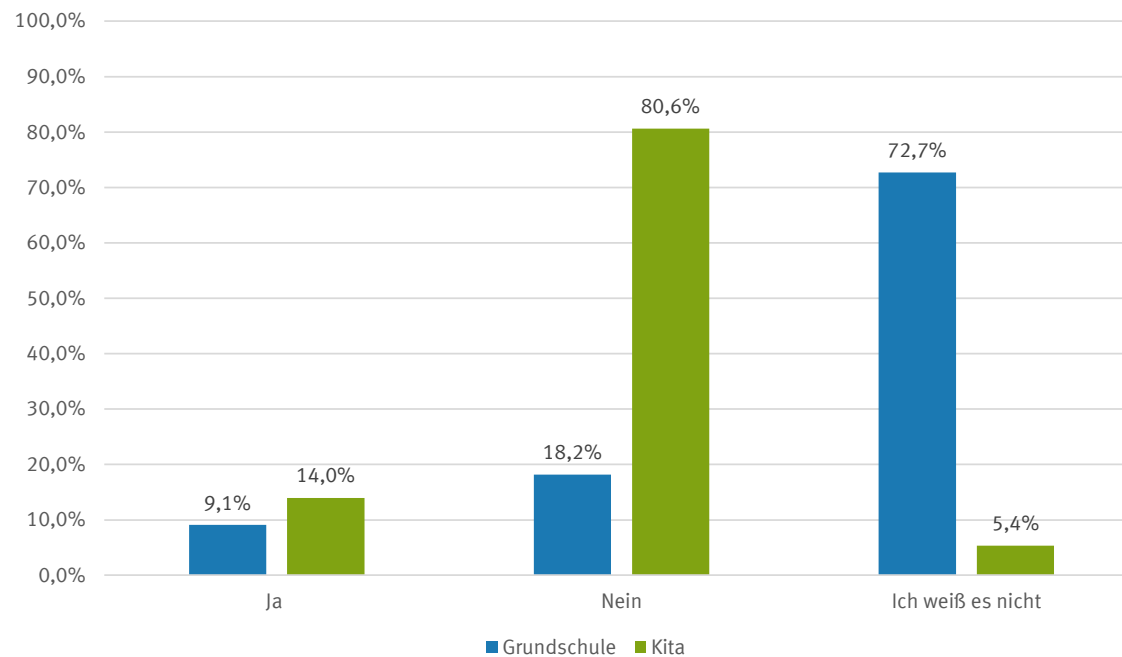


Schriftliche Kooperationsvereinbarung	Grundschule		Kita	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Ja	3	76,9 %	19	20,4 %
Nein	11	0,0 %	57	61,3 %
Nur mündlich	8	23,1 %	17	18,3 %
Gesamt	22	100 %	93	100 %



Gemeinsame Planung und Organisation des Übergangs

Wurde mit der Kita/Grundschule eine gemeinsame Jahresplanung erstellt?

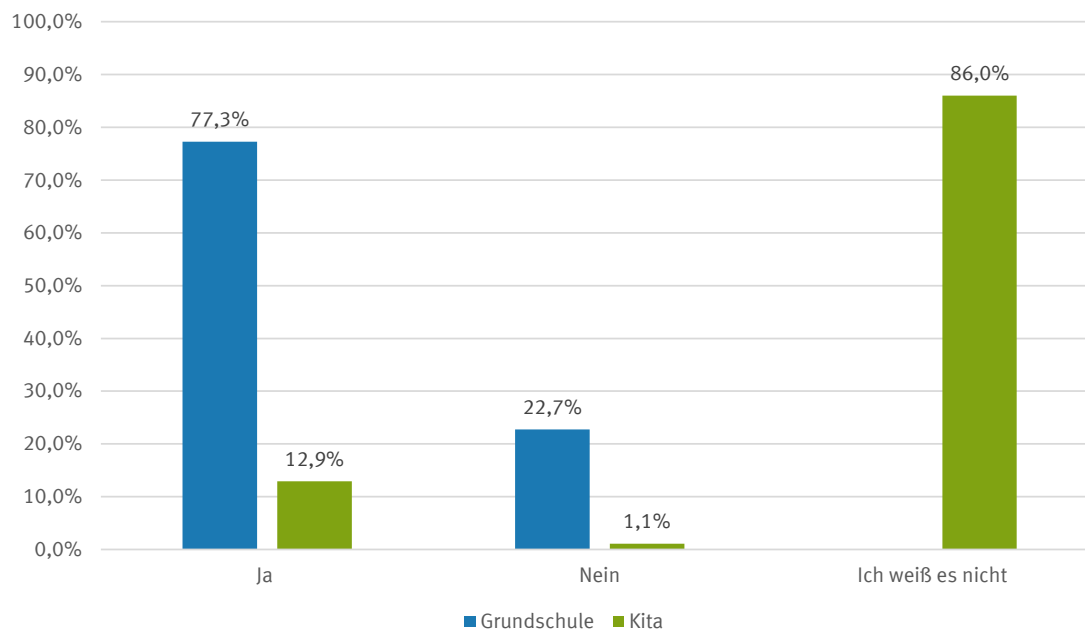


Gemeinsame Jahresplanung	Grundschule		Kita	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Ja	4	9,1 %	13	14,0 %
Nein	16	18,2 %	75	80,6 %
Ich weiß es nicht	2	72,7 %	5	5,4 %
Gesamt	13	100 %	93	100 %



Übergang Kita – Grundschule: Zuständige Person in der Einrichtung

Gibt es an Ihrer Grundschule/ Kita Personen, die explizit Vorschularbeit leisten, z.B. Übergangsbeauftragte sind oder in dem Bereich die Verantwortung übernehmen?



Gemeinsame Jahres- planung	Grundschule		Kita	
	Absolut	Prozent	Absolut	Prozent
Ja	4	77,3 %	12	12,9 %
Nein	5	22,7 %	1	1,1 %
Ich weiß es nicht			80	86,0 %
Gesamt	13	100 %	93	100 %



Fazit zum Übergang Kita – Grundschule

Im Rahmen der Befragungen von Kita- und Grundschulleitungen wurden zentrale Erfolgsfaktoren für eine gelingende Übergangsgestaltung identifiziert werden. Hierzu zählen insbesondere:

- verbindliche schriftliche Kooperationsvereinbarungen,
- regelmäßige gemeinsame Planungs- und Abstimmungstreffen,
- die Benennung einer klar verantwortlichen Ansprechperson für die Übergangsgestaltung sowie
- einheitliche und strukturierte Übergangsgestaltung

Die im Rahmen der Evaluation identifizierten Erfolgsfaktoren einer gelingenden Übergangsgestaltung werden bereits in wesentlichen Teilen durch das Projekt „Übergangskompass“ aufgegriffen und umgesetzt.

Wirkungsevaluation Projekt „Schulzeit“



Landeshauptstadt
Mainz

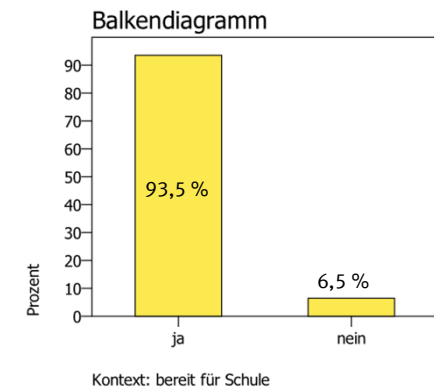
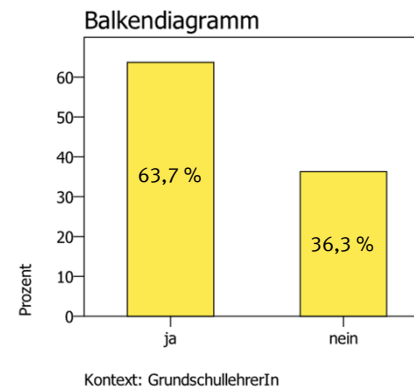
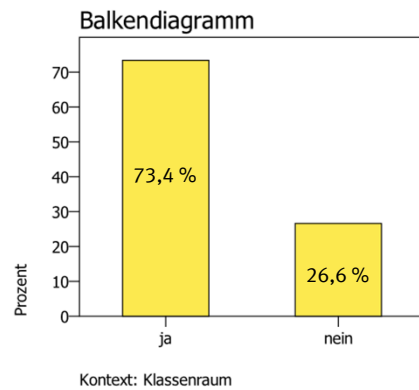
Befragung der Vorschulkinder & der Erstklässler:innen

Erhebung und Auswertung durch Studierende der Katholischen
Hochschule (Gruppe 1)

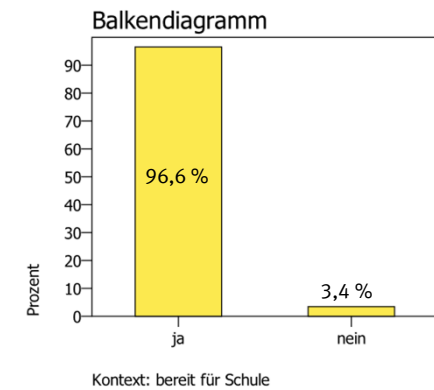
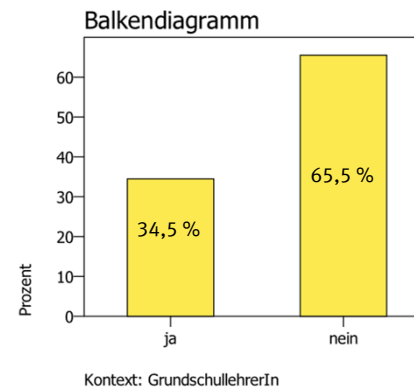
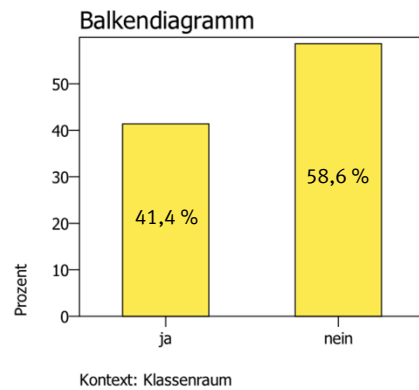


Befragung der Vorschulkinder: Fragen zum Kontext Schule

Vorschulkinder:
Projekt **Schulzeit**



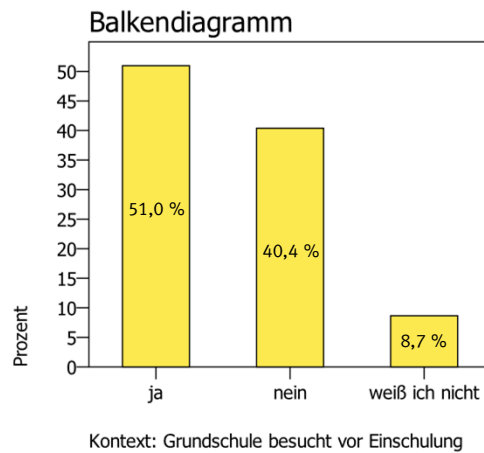
Vorschulkinder:
Ohne Schulzeit





Befragung der Erstklässler:innen: Fragen zum Kontext Schule – Teilnahme an einem Übergangsprojekt

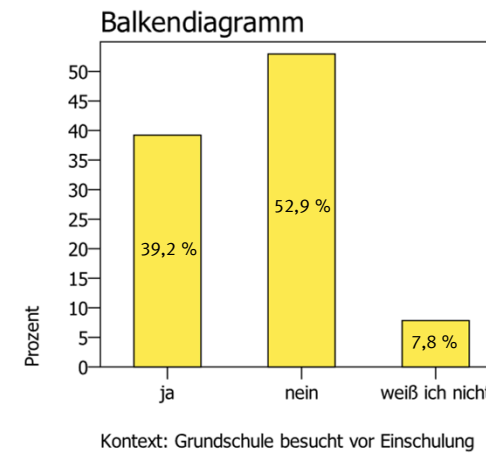
Erstklässler:innen: Projekt **Schulzeit**



Weitere Projekte:

- Teilnahme an Vorschulprogrammen (40,7 %)
- Rechen- und Schreibübungen (10,5 %)

Erstklässler:innen: **Ohne** Schulzeit



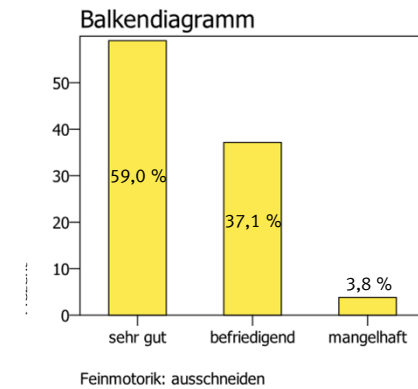
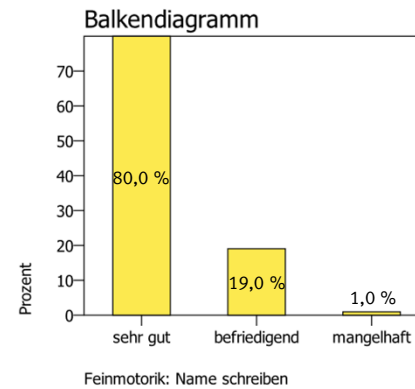
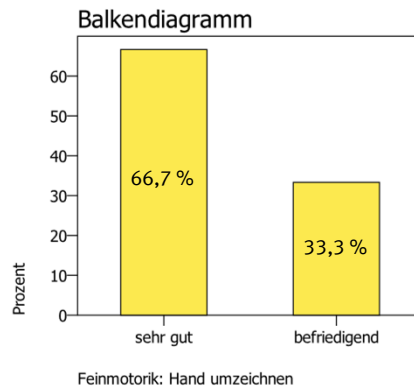
Weitere Projekte:

- Teilnahme an Vorschulprogrammen (3,9 %)
- Schulranzen thematisieren (17,6 %)
- Rechen- und Schreibübungen (9,8 %)

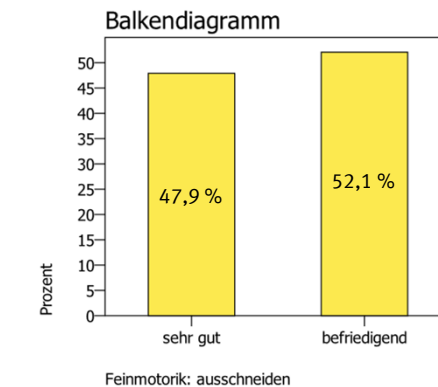
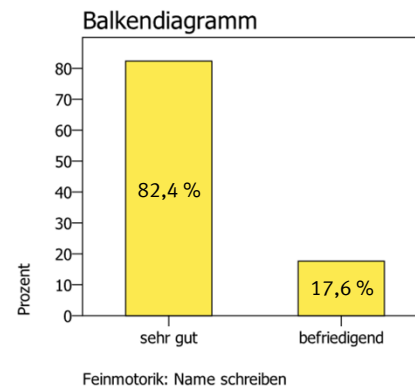
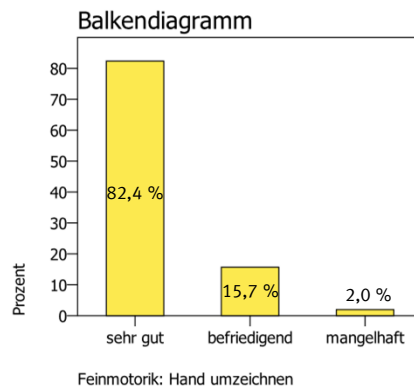


Befragung der Erstklässler:innen: Feinmotorik

Erstklässler:innen:
Projekt **Schulzeit**



Erstklässler:innen:
Ohne Schulzeit



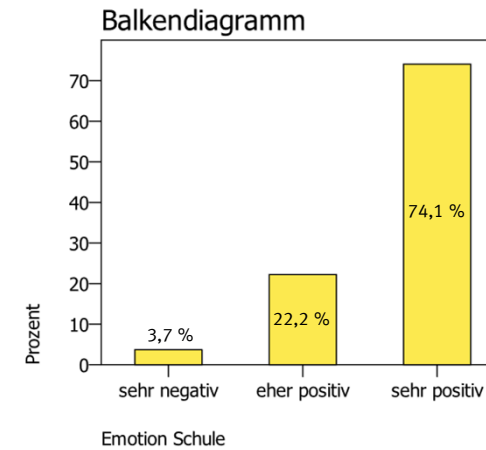
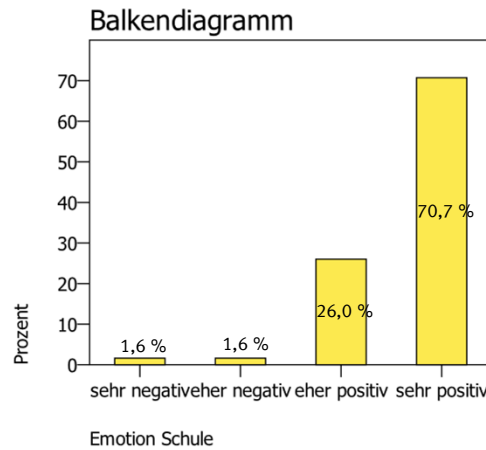


Emotionen in Bezug auf Schule – Emotionen Schule

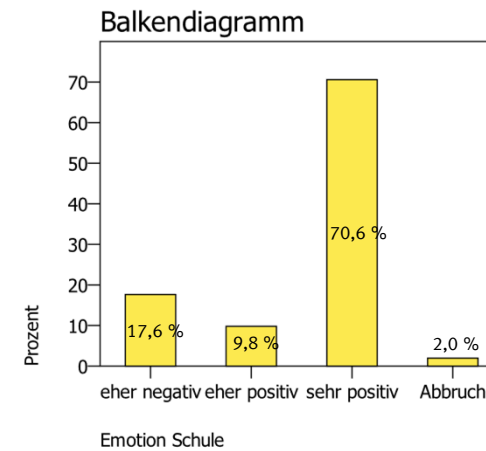
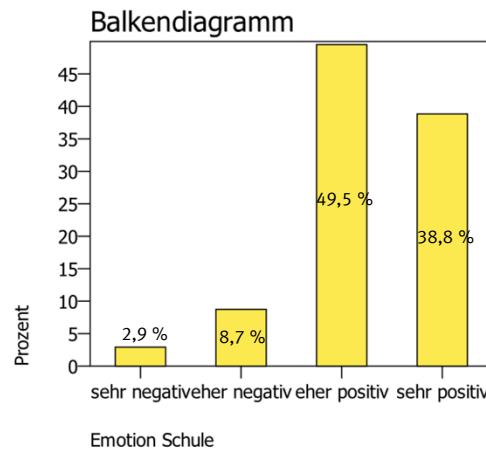
Projekt **Schulzeit**

Ohne Schulzeit

VORSCHULKINDER



ERSTKLÄSSER:
INNEN

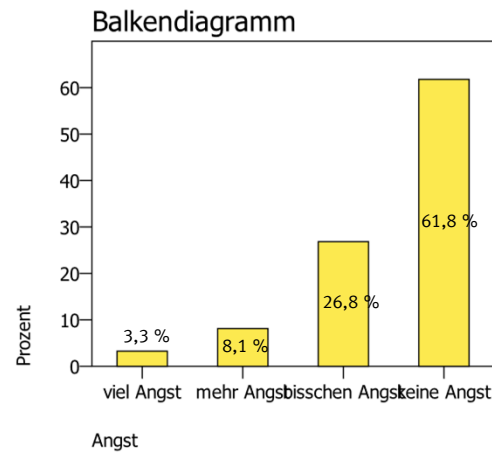




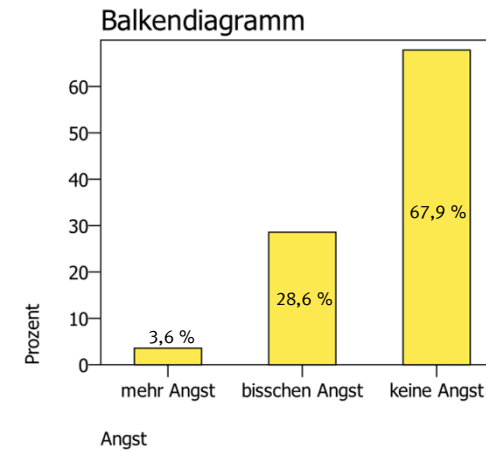
Emotionen in Bezug auf Schule – Angst

VORSCHULKINDER

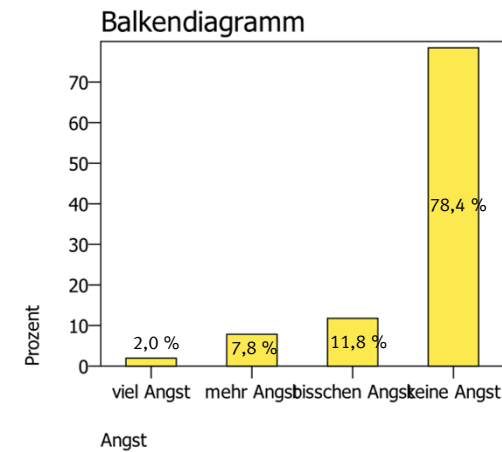
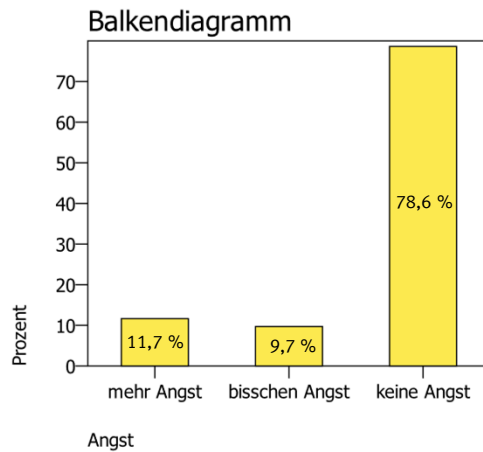
Projekt **Schulzeit**



Ohne Schulzeit



ERSTKLÄSSER:
INNEN



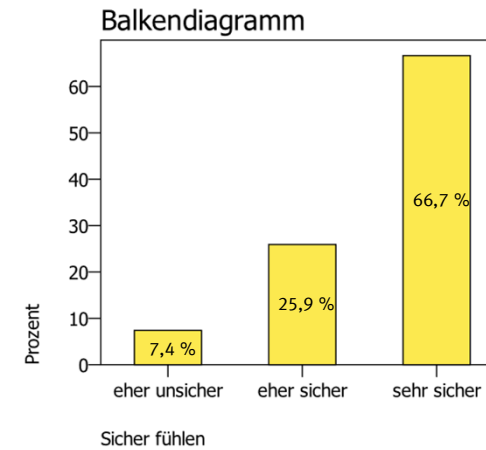
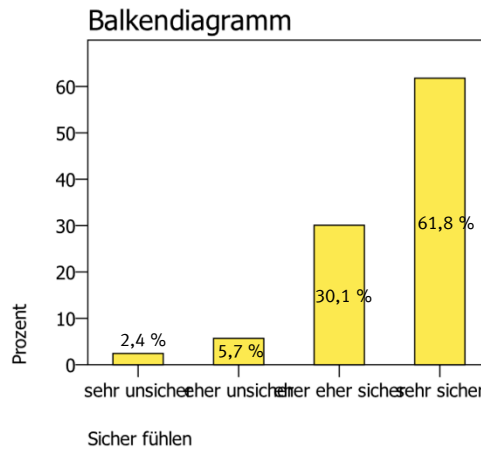


Emotionen in Bezug auf Schule – Sicherheitsgefühl

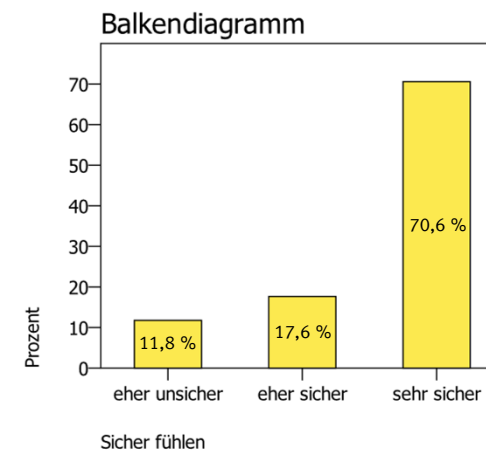
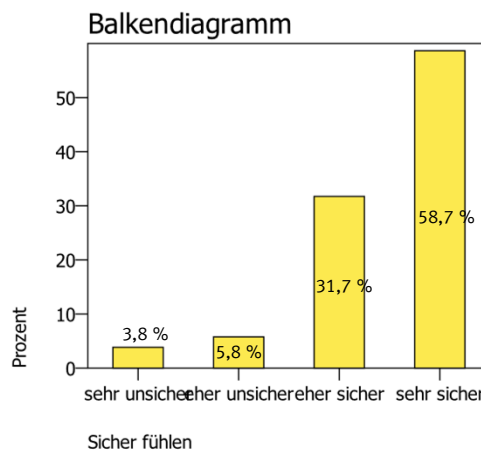
Projekt **Schulzeit**

Ohne Schulzeit

VORSCHULKINDER



ERSTKLÄSSER:
INNEN

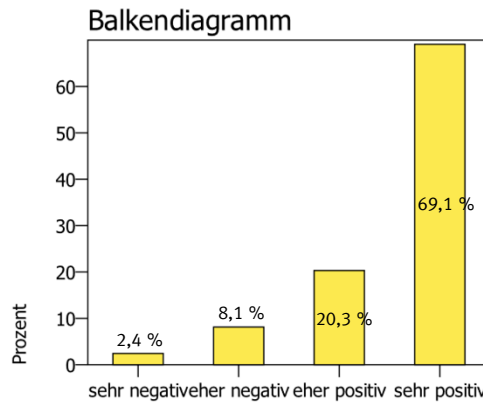




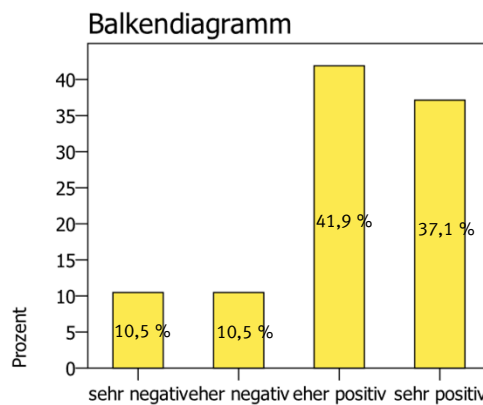
Emotionen in Bezug auf Schule – Spaß an neuen Aufgaben

VORSCHULKINDER

Projekt Schulzeit



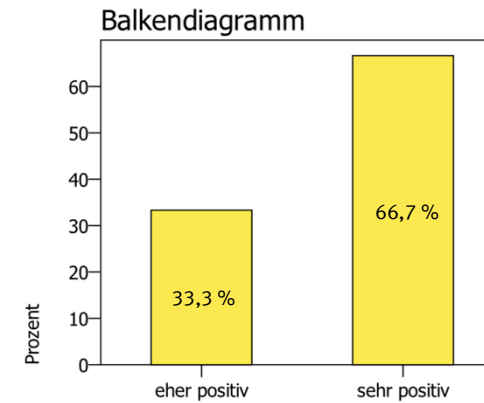
Spaß an neuer Aufgabe



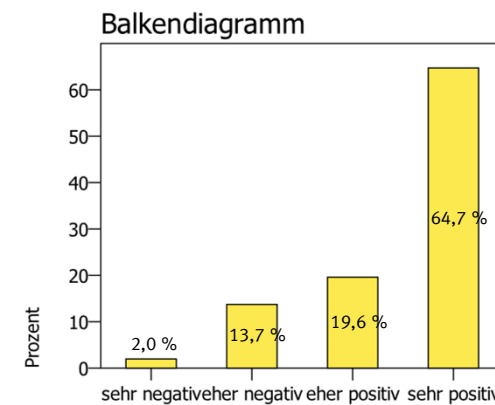
Spaß an neuer Aufgabe

ERSTKLÄSSER:
INNEN

Ohne Schulzeit



Spaß an neuer Aufgabe



Spaß an neuer Aufgabe

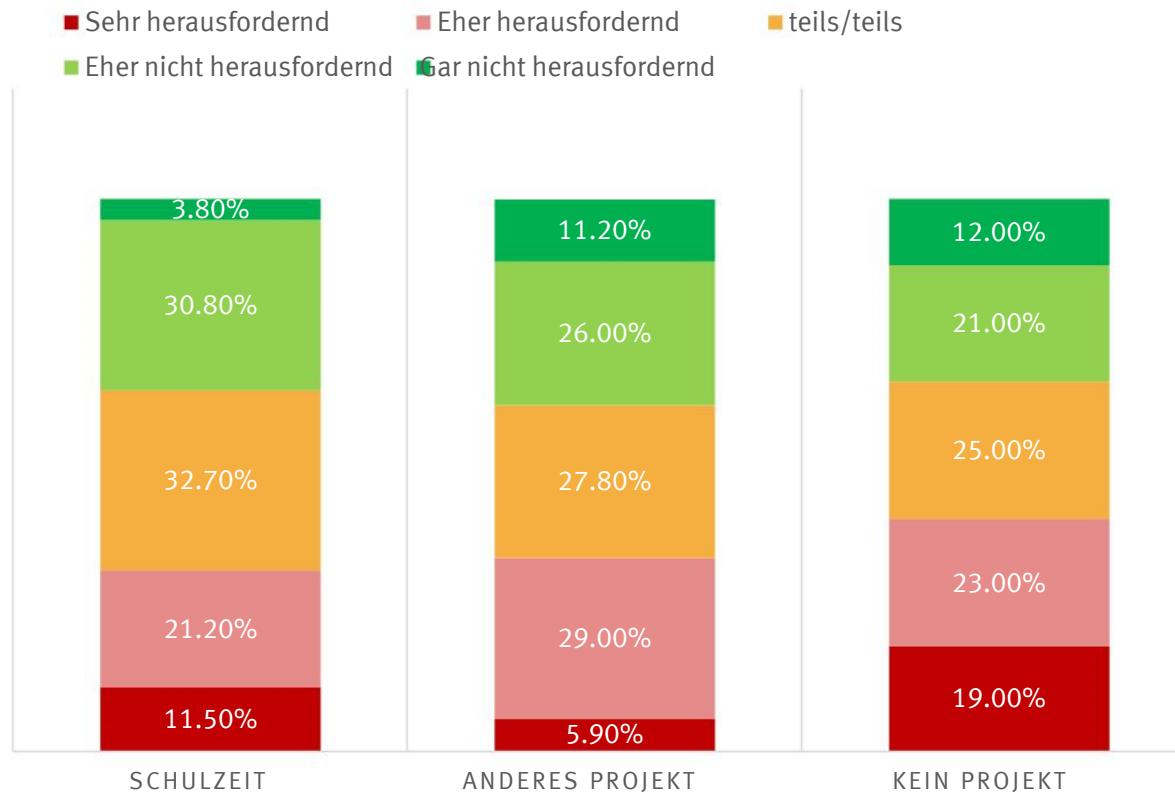


Befragung der Eltern & Erziehungsberechtigten

Erhebung und Auswertung durch Studierende der Katholischen Hochschule (Gruppe 2)



Wie herausfordernd wurde der Übergang aus der Elternperspektive erlebt



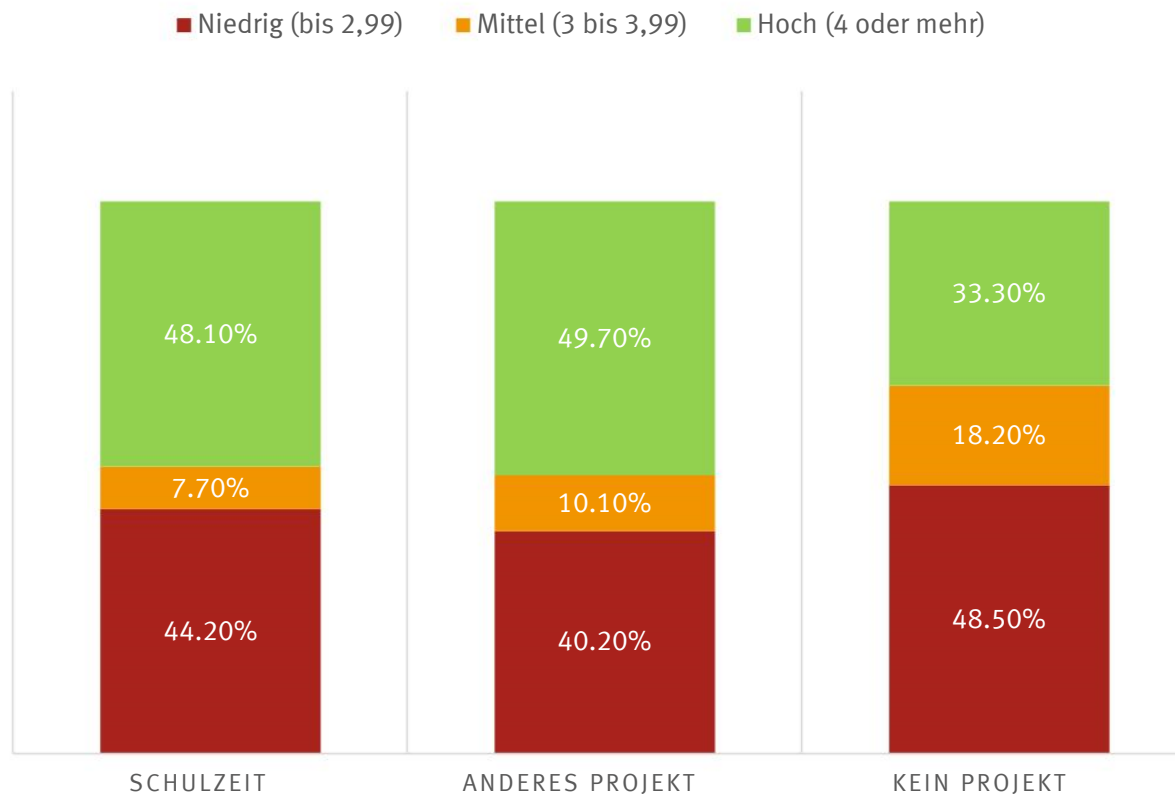
- Übergangsprojekte scheinen den Übergang teilweise zu erleichtern
- Eltern von Kindern ohne Projekt berichten häufiger von Herausforderungen

$\chi^2 = 15,94$
 $df = 8$
 $p = ,043$

Das Ergebnis ist signifikant. Mit $V = .16$ besteht jedoch nur ein kleiner bis schwacher Zusammenhang



Einschätzung der Kindes-Kompetenzen zum Schulstart (Index)



- Index umfasst Einschätzungen zum Schulstart des Kindes, z.B. Räume/Personen kennen, Regeln kennen, Unterricht folgen, Umgang mit Frustration, Freude auf Schule usw.

1 = niedrig: bis 2,99

2 = mittel: 3,00 bis 3,99

3 = hoch: 4,00 oder mehr

$\chi^2 = 9,36$

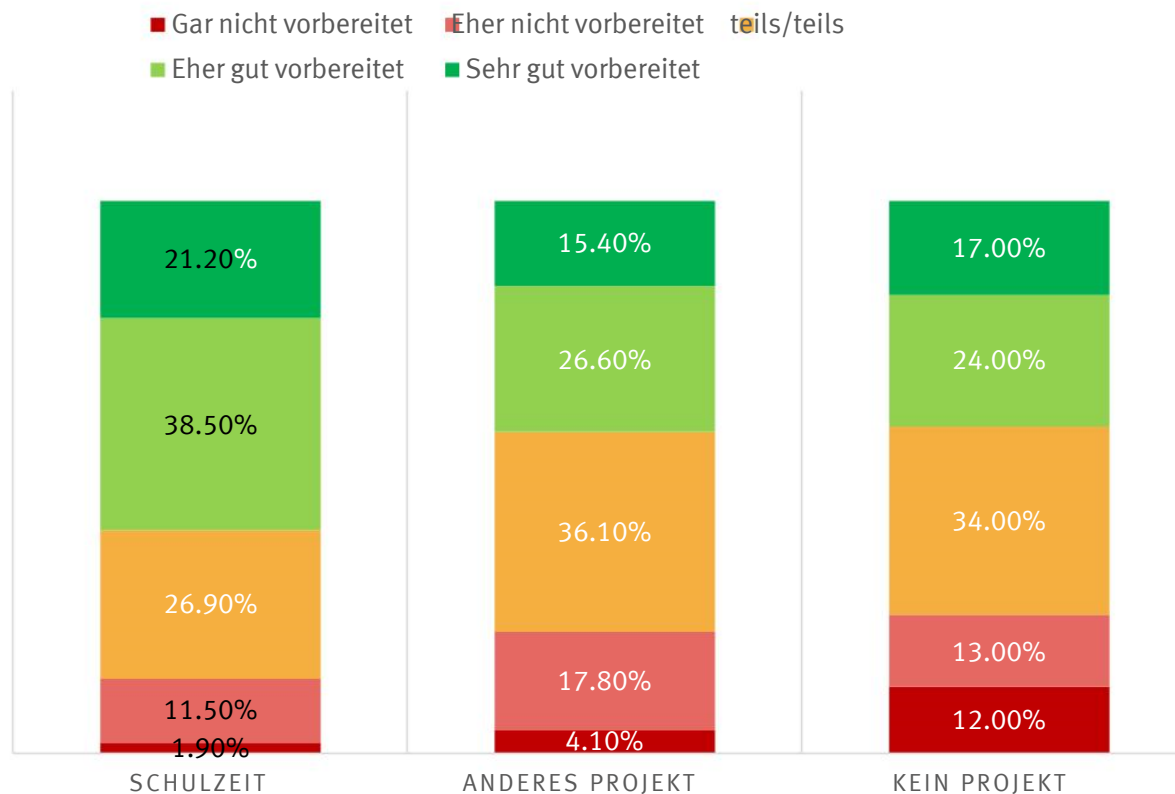
df = 4

p = ,053

Das Ergebnis ist knapp nicht signifikant.
Cramer's V=.12



Wie gut fühlten sich die Eltern auf den Übergang vorbereitet



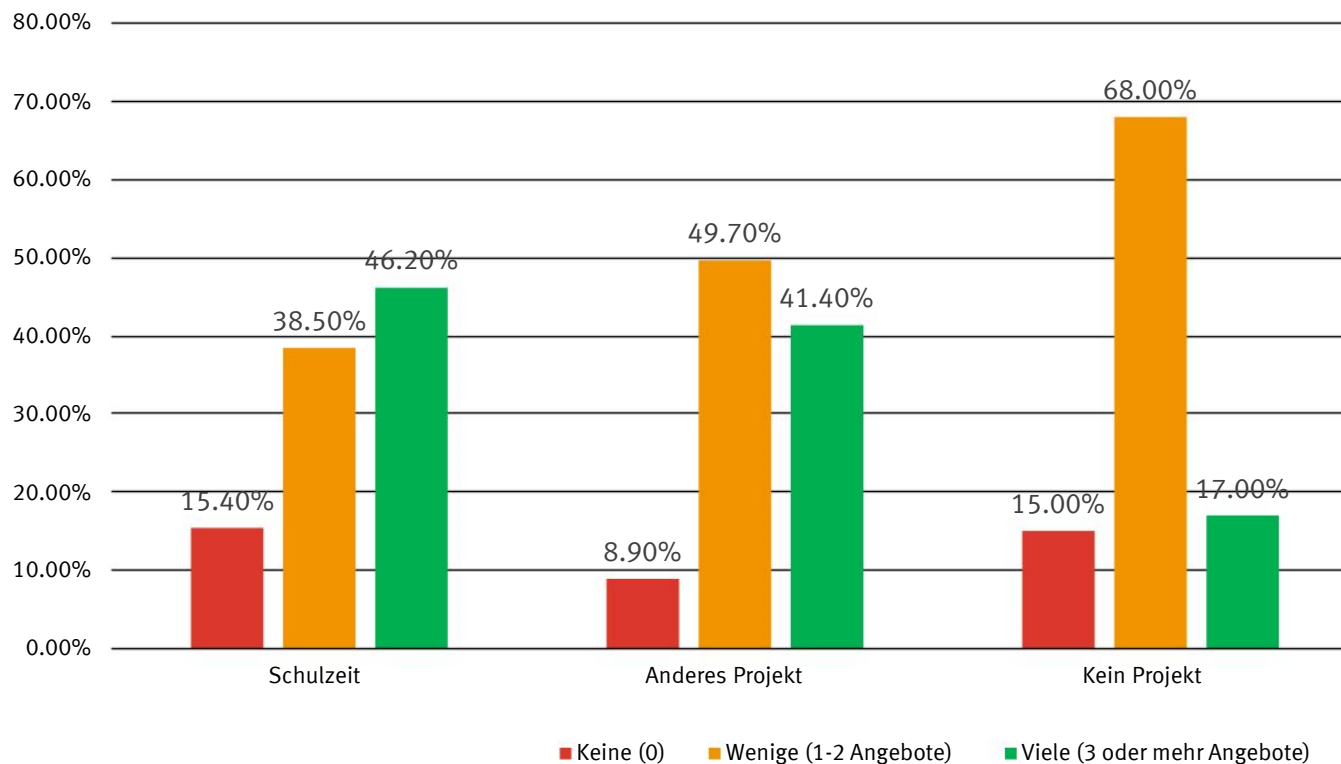
- Eltern aus der Gruppe „Schulzeit“ fühlten sich häufiger gut bzw. sehr gut vorbereitet (59,7%) als Eltern ohne Projekt (41,0%)
- Gleichzeitig berichteten Eltern ohne Projekt deutlich häufiger, gar nicht vorbereitet zu sein (12,0% vs. 1,9%)

$\chi^2 = 14,08$
df = 8
p = .080

Das Ergebnis ist nicht signifikant.
Cramer's V=.15



Durchschnittliche Anzahl der Angebote für Kinder



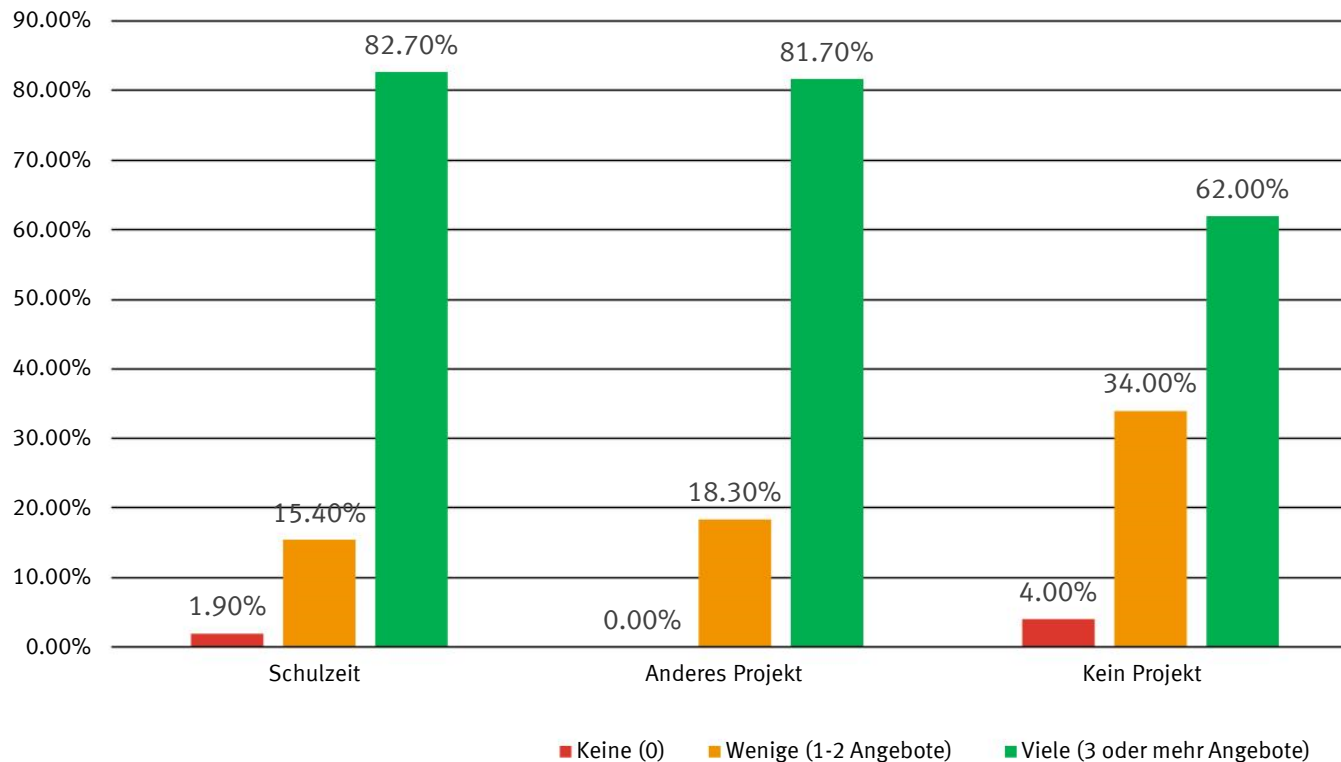
Der Index „Angebote Kinder“ basiert auf folgenden Angeboten:

- Tag der offenen Schultür
- Kennenlernen des Schulgebäudes
- Kennenlernen des Klassenraums
- Besuch der Kita-Kinder in der Schule
- Schnupperstunden / Probeunterricht
- Besuch von Lehrkräften in der Kita
- Sprachtests oder Sprachförderangebote
- Sonstige Angebote

0 = keine Angebote
1-2 = wenige Angebote
3 oder mehr = viele Angebote



Durchschnittliche Anzahl der Angebote für Eltern



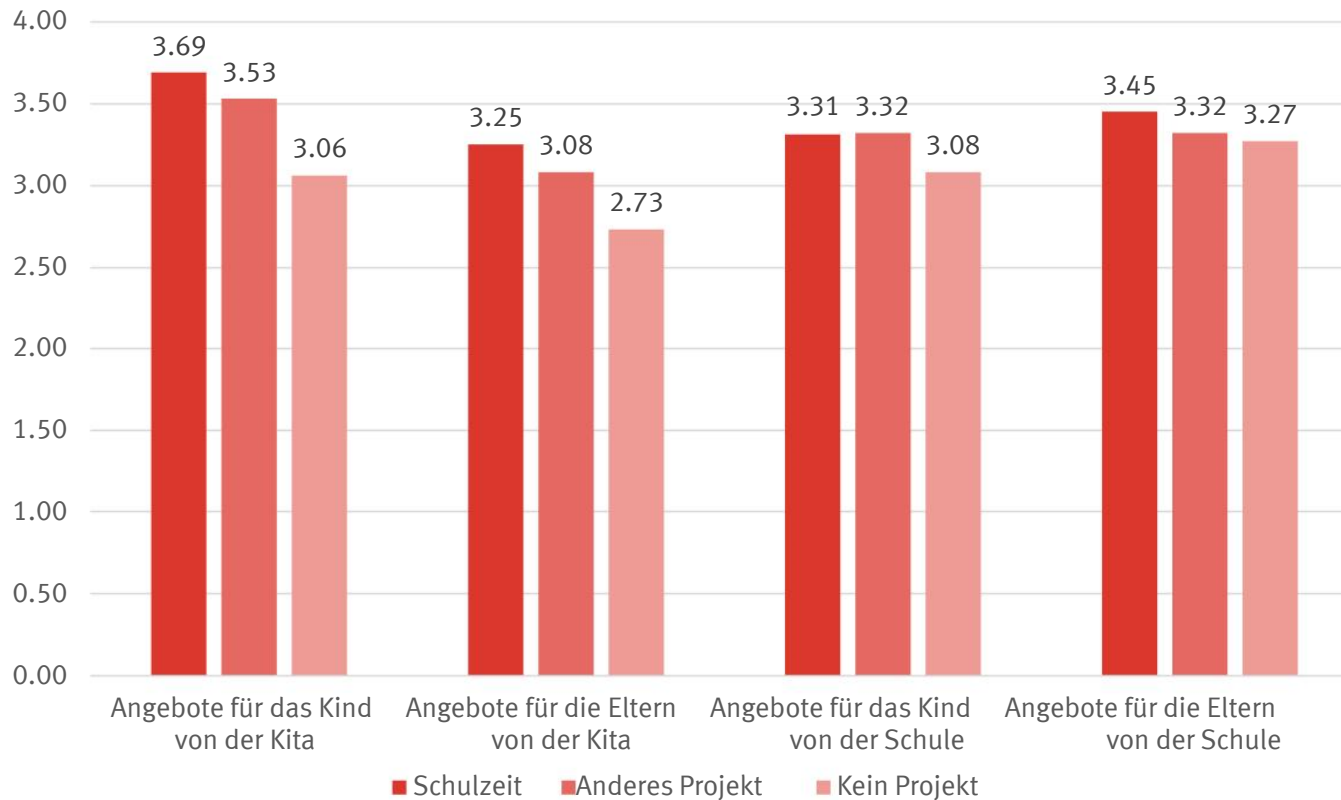
Der Index „Angebote Eltern“
basiert auf folgenden
Angeboten:

- Entwicklungsgespräche in der Kita
- Elternabend in der Kita
- Informationsmaterial der Kita
- Individuelle Beratung durch die Kita
- Schulrallye / Kennenlernen der Schule
- Elternbriefe der Schule
- Elternsprechtag in der Schule
- Elternabend in der Schule
- Informationsmaterial der Schule
- Web-/Online-Informationen
- Kontaktliste / Ansprechpartner
- Sonstige Angebote

0 = keine Angebote
1-2 = wenige Angebote
3 oder mehr = viele Angebote



Zufriedenheit mit den Übergangsangeboten



Abgefragt wurde die Zufriedenheit der Eltern mit Angeboten im Übergang von der Kita in die Schule – getrennt nach Angeboten für Kinder und Eltern in Kita und Schule.

- Eltern aus der Projektgruppe „Schulzeit“ bewerten die Angebote insgesamt am positivsten, insbesondere die Kita-Angebote für Kinder.
- Die niedrigsten Zufriedenheitswerte zeigen sich bei Eltern ohne Projekt bzw. ohne Angabe, vor allem bei den Elternangeboten der Kita.

1,0	Sehr unzufrieden
2,0	Unzufrieden
3,0	Teils / teils
4,0	Zufrieden
5,0	Sehr zufrieden

(0 = kein Angebot, nicht berücksichtigt)



Fazit zum Projekt „Schulzeit“

Zentrale Erkenntnisse

- Insgesamt nur geringer positiver Einfluss auf die Vorschulkompetenzen der Kinder im Vergleich zu anderen Übergangsangeboten
- Elternbefragung zeigt weitgehend ähnliche Ergebnisse zwischen Projekt- und Kontrollgruppe

Die zentralen Ziele des Projekts

- **Kennenlernen der Schule, Lehrkräfte und Abläufe:** nur teilweise erreicht (Projektkinder erinnern sich in der 1. Klasse nur noch zu ca. 50 % an den Schulbesuch)
- **Förderung kognitiver Fähigkeiten und Feinmotorik:** nur geringe Effekte (leichte Verbesserungen v. a. beim Ausschneiden)
- **Abbau von Ängsten vor dem Schuleintritt :** nur teilweise erreicht (minimale positiven Effekte auf emotionale Vorbereitung)

Fazit

- Keine nachweisbaren Vorteile gegenüber anderen Übergangsangeboten
- Zentrale Projektziele werden insgesamt nur teilweise erreicht



Vor dem Hintergrund der stadtweiten Einführung des „Übergangskompasses“ als neues Übergangsinstrument ist aus fachlicher Sicht, die Weiterführung einzelner Maßnahmen nicht zu befürworten



Landeshauptstadt
Mainz

Jugendhilfeplanung

Stadtverwaltung der Landeshauptstadt Mainz
51 – Amt für Jugend und Familie

Jugendhilfeplanung
Frau Hanin Abou Jarad

Tel.: 06131 - 12 4488
E-Mail: hanin.aboujarad@stadt.mainz.de



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

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm- barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige- beispiel	Synergie- effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau- förderung	Initiierung + Durchführ- barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn- ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
Die Kaiserstraße - Starke Achse mit neuer Attraktivität																					
1**	Zonierung und Qualifizierung der Grünfläche	●				●		●	●	● (2)	●	●		A		●			●		
2**	Neuorganisation Straßenraum		●					●		● (1)	●	●						●	●		
Das Regierungsviertel - Alltagsleben, Demokratie und Geschichte im offenen Stadtraum																					
3**	Umgestaltung Ernst-Ludwig-Platz	●			●	●		●●	●	● (4, 5, 6, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn- ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●		
4**	Gestaltung des Umfeldes am Kurfürstlichen Schloss unter Einbeziehung der Parkplatzfläche			●				●		● (3, 5, 6, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn- ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
5*	Nachnutzung des Römisch-Germanischen-Zentralmuseums (Flächen im Schloss)					●						●						●	●	●	
6*	Umgestaltung des Umfeldes an der Barockkirche Sankt Peter	●						●		● (3, 4, 5, 7, 8, 9, 17, 18)	●	●	Straßenbahn- ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
7*	Gestalterische Aufwertung des Platzbereiches Mitternacht	●						●		● (3, 4, 5, 6, 8, 9)	●	●	Wettbewerb Regierungsviertel					●	●		
8*	Umgestaltung des Deutschhausplatzes	●						●		● (3, 4, 5, 6, 7, 9)	●	●	Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
9*	Umgestaltung des Platzes der Mainzer Republik	●						●		● (3, 4, 5, 6, 7, 8)	●	●	Straßenbahn- ausbau, Wettbewerb Regierungsviertel					●	●	●	
Das Bleichenviertel - Behutsame Aufwertung zwischen Innenstadt und Neustadt																					
10	Neugestaltung Neubrunnenstraße		●	●				●		● (11, 16)	●	●						●	●		
11	Platzgestaltung Neubrunnenbad	●						●		● (10, 16)	●	●		A		●			●		
12	Umgestaltung Balthasar-Maler-Platz	●						●		● (16)	●	●						●	●		
13	Freizeitfläche vor der Stadtmauer Hintere Bleiche						●			● (14, 16)								●	●		●
14	Begrünung Hintere Bleiche	●	●							● (13, 16)	●	●						●	●		
15	Neuer Straßenraum Schießgartenstraße		●	●						● (14)	●	●						●	●		
16	Pflegepatenschaften für den öffentlichen Raum	●		●						● (10, 11, 12, 13, 14, 15, 16)								●	●		●

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimapassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm- barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige- beispiel	Synergie- effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau- förderung	Initiierung + Durchführ- barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn- ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
Die Große Bleiche - Urbane Meile mit neuer Qualität																					
17**	Neuer Straßenraum Große Bleiche		●	●				●●	●	● (18, 19)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
18**	Autoreduzierte Zone Große Bleiche		●					●●		● (17, 19, 20, 21)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
19**	Eingangstor Große Bleiche						●	●		● (17, 18)	●	●						●	●		●
20*	Funktionale Stärkung der Steingasse			●						● (18)		●						●	●		●
21*	Funktionale Stärkung der Lotharstraße			●						● (17, 18)		●						●	●		●
22*	Hochbauliche Entwicklung der Bebauung am Standort des Erthaler Hofes sowie Gestaltung des Innenhofs.						●			● (19)								●		●	
Das Karmeliterviertel - Neue Sichtbarkeit im Herzen der Stadt																					
23	Neuordnung Knotenpunkt Schusterstraße / Quintinsstraße		●							● (24, 28)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
24**	Neuordnung Quintinsstraße mit Fritz-Arens-Platz		●	●				●		● (24, 45)	●	●		A		●			●	●	●
25**	Zukunftsorientierte Entwicklung Freifläche Altenauergasse	●					●				●	●		A		●			●		
26**	Gestaltung Karmeliterplatz					●		●	●	● (28)	●	●		A	●				●		
27	Früheres jüdisches Leben sichtbar machen						●					●						●	●		
28**	Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes in der Flachmarktstraße, Schusterstraße und Alte Universitätsstraße.		●					●		● (23, 65)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
29*	Gestaltung Flachsmarkt zu Stärkung der Aufenthaltsqualität		●					●		● (28)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
Umfeld Ludwigsstraße																					
30**	Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone			●		●		●●	●	● (31)	●	●		B			●		●		
31	Mobile Verschattung Gutenbergplatz	●						●●	●	● (30, 35)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
32	Aufwertung und Neugestaltung Ballplatz				●	●		●			●	●						●	●		
33**	Oase Bischofsplatz					●		●			●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm- barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige- beispiel	Synergie- effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau- förderung	Initiierung + Durchführ- barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn- ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
34**	Raumkante Gutenbergplatz						●											●			●
35	Jugendprojekt: Pflanzen statt Beton		●					●●	●	● (30, 31, 34)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
36	Kulturformate Münsterstraße					●												●	●		●
37	Straßenraumgestaltung Weißliliengasse		●					●			●	●		B			●		●		
38	Jugendprojekt: Der energiegeladene Tritonplatz					●		●		● (40)	●	●						●	●		
39*	Umstrukturierung des Gebäudes an der Ecker Dominikaner-/Fuststraße						●											●			●
40*	Funktionale und gestalterische Aufwertung der Fuststraße		●							● (38)	●	●						●	●		
41*	Verkehrliche Neuordnung und Gestaltung der Schöffersstraße		●					●		● (42)	●	●						●	●		
42*	Gestalterische Aufwertung des Umfeldes St. Johannis					●		●		● (41)	●	●		B			●		●	●	
Das Rheinufer - Die nächste Etappe auf dem Weg zum erlebbaren Fluss																					
43	Zukunftsstudie Malakoff-Passage				●					● (52)								●	●		●
44**	Gestaltung Jockel-Fuchs-Platz und Verbindung zum Rhein			●		●		●●	●	● (45)								●	●	●	
45**	Zukunft Rheinufer 45.1 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Lauterenviertel 45.2 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Rathaus bis Brückenplatz 45.3 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Brückenplatz bis Kaisertor	●		●		●		●●	●	● (44)	●	●		45.1: B 45.2: A		●	●		●		
46	Jugendprojekt: Mainzer Jugendstrand					●		●	●	● (45)	●	●		A		●			●		
47	Foto Point						●			● (45)		●						●	●		
Die südliche Altstadt - Altstadtleben neu entfalten																					
48	Neue Qualitäten in der Holzstraße		●					●		● (45, 49, 51)	●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm- barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige- beispiel	Synergie- effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau- förderung	Initiierung + Durchführ- barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn- ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
49	Neuer Platz am Holzturm						●	●		● (48, 51)	●	●		B			●		●		
50**	Umgestaltung Heugassenplatz	●						●			●	●		A		●			●		
51*	Umstrukturierungs des FH-Standortes an der Holzstraße					●				● (48, 49)								●		●	
52**	Verbindung Römisches Theater bis Malakoff-Terrassen - Teil Dagobertstraße		●			●		●		● (43, 53, 57)	●	●						●	●		
53	Verbindung Römisches Theater bis Malakoff-Terrassen - Teil Holzhofstraße		●			●			●		●	●						●	●		
54	Kulturelle Nutzung im Römischen Theater						●	●				●						●	●		
55	Funktionelle Aufwertung des LEIZA-Platzes	●				●				● (53, 57)		●						●	●	●	
56	Aktionsraum Kapuzinerstraße			●					●			(●)						●	●		●
57	Modellraum Neutorstraße	●	●		●			●		● (52, 55)	●	●		A		●			●		
Weitere Maßnahmen außerhalb der acht Fokusräume																					
58	Begrünung Kupferbergterrassen	●									●	●		B			●		●		
59 Ort gesucht	Modellraum: Mehr Schatten auf Wegen	●							●	●	●	●		B			●		●		
60 Ort gesucht	Natürliche Sonnensegel	●						●	●	●	●	(●)		B			●		●		●
61 Ort gesucht	Solarbäume	●								●		●						●	●		
62	Zukunftsfähige Rheinstraße		●					●●		● (64)	●	●		B			●		●		
63	Radroute Gaustraße		●								●	●		B			●		●		
64	Radweg Rathaus - Große Langgasse			●						● (62)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
65*	Konzeption der nicht-motorisierten Wegeverbindung der Einkaufspole Stadthausstraße - Brand	●								● (H, I)	●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		
66	Zukunft Zitadelle			●				●	●		●	●						●	●		
67	Neugestaltung Gaustraße			●						● (68)	●	●						●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehm- barkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeige- beispiel	Synergie- effekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebau- förderung	Initiierung + Durchführ- barkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahn- ausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
68	Altstadteingang Gautor			●				●		● (67)	●	●		A		●			●		
69	Farbgestaltung Betzelstraße			●							●	●						●	●		
70*	Schließung der Baulücke an der Weißliliengasse						●											●			●
71	Umgestaltung Emmerich-Josef-Straße und Terrassenstraße		●		●			●		● (58)	●	●						●	●		
72 Ort gesucht	Altstadtspielplatz				●	●				●	●	●						●	●		
73 Ort gesucht	Freihaltung und Aufwertung von Blockinnenbereichen				●													●			●
74*	Verbesserung von Zugängen aus den Wohnquartieren zum Grüngürtel.	●			●						●	●		B			●		●		
75*	Ausbau der Anbindung an den Stadtpark		●								●	●						●	●		
76 Ort gesucht	Jugendprojekt: Jugend macht Sport					●		●		nicht verortet	●	●						●	●		
77 Ort gesucht	Offener Nachbarschaftsraum				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
78 Ort gesucht	Jugendtreff in der Innenstadt				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
79 Ort gesucht	Senior:innentreff				●			●		nicht verortet		(●)						●	●		●
80 Ort gesucht	Kunstprojekt „legal walls“						●	●	●	nicht verortet		(●)						●	●	●	●
81 Ort gesucht	Stadtmauer sichtbar machen						●		●	nicht verortet	●	(●)						●	●	●	●
Maßnahmen übergeordnete Handlungsebene																					
A	Natürliche Kühlung	●						●		● (60)	●	●							●		
B	Förderprogramm für sommerlichen Wärmeschutz	●										●						●	●		
C	Kühle Räume in der Innenstadt	●						●	●									●		●	
D	Initiative Dachflächen	●			●	●						●						●	●	●	●
E*	Konzeption der nicht-motorisierten Wegeverbindungen zur Einkaufsinnenstadt		●					●●			●	●	Straßenbahn- ausbau					●	●		

MAßNAHMEN		ZIELFELDER						BEDEUTUNG			RESTRIKTIONEN			PRIORI- SIERUNG	UMSETZUNGS- ZEITRAUM				TRÄGER- SCHAFT		
Die mit "*" bezeichneten Maßnahmen entsprechenden übernommenen Maßnahmen aus dem IEK 2015. Die mit "***" bezeichneten Maßnahmen bedeuten eine Integration einer Maßnahme aus dem IEK 2015 in eine neue Maßnahme. Nummerierungen ohne Stern sind Maßnahmen, die im IEK 2026 entstanden sind.		ZF 1: Klimanpassungen	ZF 2: Intelligente Mobilitätslösungen	ZF 3: Mischung der Innenstadt	ZF 4: Stärkung Wohnumfeld	ZF 5: Kultur	ZF 6: Erbe und Stadtbild	Wahrnehmbarkeit ● hoch ●● sehr hoch	Vorzeigebispiel	Synergieeffekte	Voraussichtliche Förderfähigkeit Städtebauförderung	Initiierung + Durchführbarkeit durch öffentliche Hand	Abhängigkeit zu Straßenbahnausbau (SB) bzw. vom Wettbewerb Regierungsviertel (RV)		kurzfristig (2026 - 2029)	mittelfristig (2030-2033)	langfristig (2034-2037)	Projektpool	Stadt Mainz	andere öffentl. Akteure	Private Akteure
F	Sichere Fußgängerzonen			●		●		●				●						●	●		
G	Zwischennutzungsbüro			●								●						●	●		
H	Markenkampagne Einkaufserlebnis		●	●				●		● (I)								●			●
I	Gezielte Handwerks-Förderung			●				●				●						●	●		
J*	Förderung der Initiierung eines professionellen Marketings für einzelne Einkaufsquartiere			●				●		● (H)								●			
K	Beratung und Aktivierung privater Flächen				●							●						●	●		●
L	Unterstützung von social start-ups				●													●	●		●
M	Neuaufstellung Masterplan Mainzer Plätze						●	●		●		●						●	●		
N	Vorkaufsrecht nutzen						●											●	●		●
O	Fassadenprogramm						●	●		nicht verortet	●	●						●	●		●
P	Hilfe & Sicherheit				●		●	●				●						●	●		

Kostenschätzung priorisierte Maßnahmen IEK 2026	Fläche	Kostenansatz	Kostenschätzung**	voraussichtliche Förderung (90 %)	voraussichtlicher Eigenanteil (10 %)	Umsetzungszeitraum
26 – Gestaltung Karmeliterplatz (mit Brückenplatz)	15.773 m²	375 €/m²	5.914.875 €	5.323.388 €	591.488 €	2026-2029
Gestaltung Karmeliterplatz (mit Brückenplatz) - Kosten Hochbau (Flugdach)	pauschal	pauschal	1.500.000 €	1.350.000 €	150.000 €	
1 - Zonierung und Qualifizierung der Grünfläche Kaiserstraße	22.130 m²	390 €/m²	8.630.700 €	7.767.630 €	863.070 €	2030-2033
11 - Platzgestaltung Neubrunnenbad	670 m²	pauschal	2.000.000 €	1.800.000 €	200.000 €	
24 - Neuordnung Quintinsstraße mit Fritz-Arens-Platz	8.800 m²	269 €/m²*	2.370.800 €	2.133.720 €	237.080 €	
25 - Zukunftsorientierte Entwicklung Freifläche Altenauergasse	2.140 m²	390 €/m²	834.600 €	751.140 €	83.460 €	
45 – Zukunft Rheinufer: 45.2 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Rathaus bis Brückenplatz	21.300 m²	670 €/m²	14.271.000 €	12.843.900 €	1.427.100 €	
46 – Jugendprojekt: Mainzer Jugendstrand	Kosten enthalten in '45 Zukunft Rheinufer'					
50 – Umgestaltung Heugassenplatz	2.420 m²	390 €/m²	943.800 €	849.420 €	94.380 €	
57 – Modellraum Neutorstraße	2.680 m²	250 €/m²	670.000 €	603.000 €	67.000 €	
68 – Altstadteingang Gautor	1.940 m²	390 €/m²	756.600 €	680.940 €	75.660 €	
Zwischensumme Priorität A			37.892.375 €	34.103.138 €	3.789.238 €	
30 – Stärkung der Aufenthaltsqualität in der Fußgängerzone	pauschal	pauschal	145.000 €	130.500 €	14.500 €	2034-2037
37 – Straßenraumgestaltung Weißliliengasse	11.000 m²	300 €/m²	3.300.000 €	2.970.000 €	330.000 €	
42 – Gestalterische Aufwertung Umfeld St. Johannis	3.570 m²	508 €/m²*	1.812.300 €	1.631.070 €	181.230 €	
45 – Zukunft Rheinufer: 45.1 Umgestaltung des Rheinuferabschnitts Lauterenviertel	14.900 m²	494 €/m²*	7.365.000 €	6.628.500 €	736.500 €	
49 – Neuer Platz am Holzturm	5.860 m²	340 €/m²*	1.992.800 €	1.793.520 €	199.280 €	
58 – Begrünung Kupferbergterrassen	pauschal	pauschal	100.000 €	90.000 €	10.000 €	
59 – Modellraum: Mehr Schatten auf Wegen	pauschal	pauschal	150.000 €	135.000 €	15.000 €	
60 – Natürliche Sonnensegel	1.200 m²	50 €/m²	60.000 €	54.000 €	6.000 €	
62 - Zukunftsfähige Rheinstraße	5.280 m²	390 €/m²	2.059.200 €	1.853.280 €	205.920 €	
63 – Radroute Gaustraße	3.350 m²	227 €/m²*	761.000 €	684.900 €	76.100 €	
74 – Verbesserung von Zugängen aus den Wohnquartieren zum Grüngürtel	pauschal	pauschal	300.000 €	270.000 €	30.000 €	
Zwischensumme Priorität B			18.045.300 €	16.240.770 €	1.804.530 €	
Gesamt			55.937.675 €	50.343.908 €	5.593.768 €	

* gemittelter Kostenansatz aufgrund von unterschiedlichen Flächenqualitäten

** Die Zahlen basieren auf der Annahme, dass alle Kosten förderfähig sind. Im Zuge der detaillierten Projektplanung können sich sowohl bei der Kostenschätzung als auch bei den förderfähigen Kosten Differenzen ergeben. Ebenso steht noch keine Höhe der Förderung fest. Dort, wo es möglich ist, werden Beiträge nach KAG (Kommunalabgabengesetz) erhoben.

Stand: 09.07.2026

Stadtumbaugebiet "Innenstadt Mainz" - Aufhebung

Legende

Sonstige Planzeichen



Grenze des Stadtumbaugebiets

Sonstige Darstellung



Katastergrundlage 1 : 2500

CAD - Planelemente

Plantteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz - Aufhebung.dwg	06.07.2026
Digitale Stadtgrundkarte	SGK Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	29.05.2026
Textliche Festsetzungen		

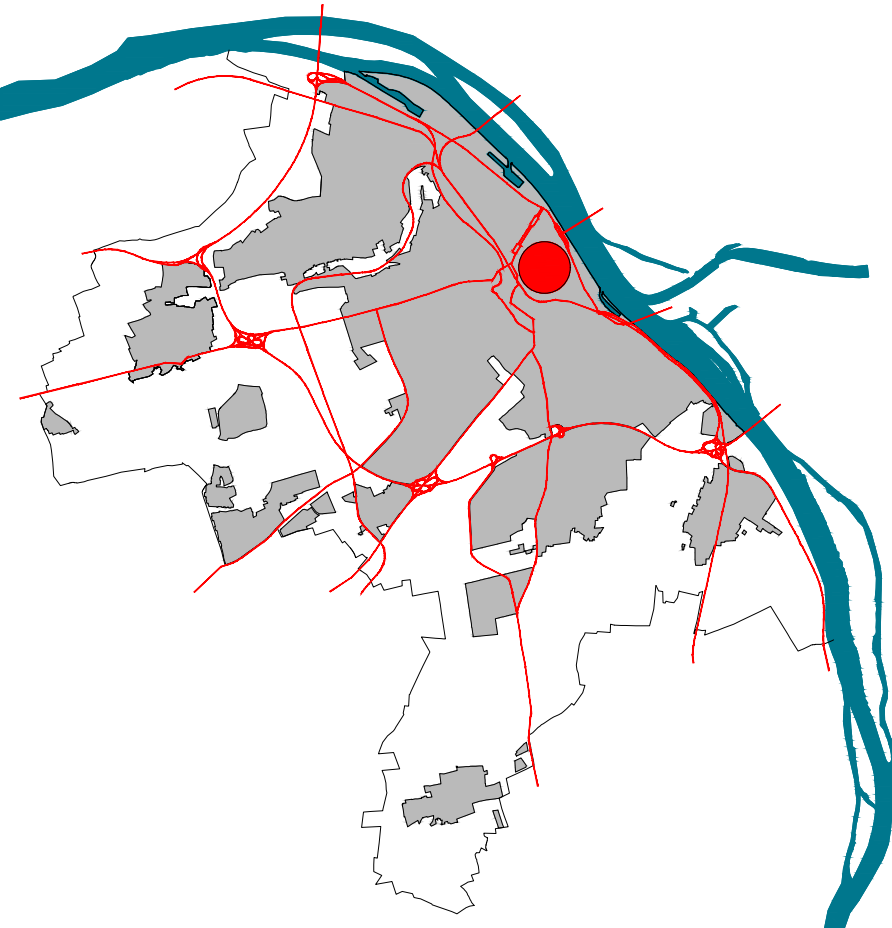
Bearbeiter/in	Sturm		
	Späth		
Zeichner/in	Ehrlich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		
Mainz,	Ausgefertigt, Mainz,		
Beigeordneter	Oberbürgermeister		

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Stadtumbaugebiet - Aufhebung

"Innenstadt Mainz"



Landeshauptstadt
Mainz



Maßstab 1 : 2500

Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des
60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 29.05.2026
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der
Vermessungs- und Katasterverwaltung"

Stadtumbaugebiet "Innenstadt Mainz"



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des
60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 29.05.2026
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der
Vermessungs- und Katasterverwaltung"

Legende

Sonstige Planzeichen



Grenze des Stadtumbaugebiets

Sonstige Darstellung



Katastergrundlage 1 : 3000

CAD - Planelemente

Plantteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	06.07.2026
Digitale Stadtgrundkarte	SGK Stadtumbaugebiet Innenstadt Mainz.dwg	29.05.2026
Textliche Festsetzungen		

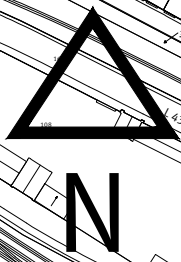
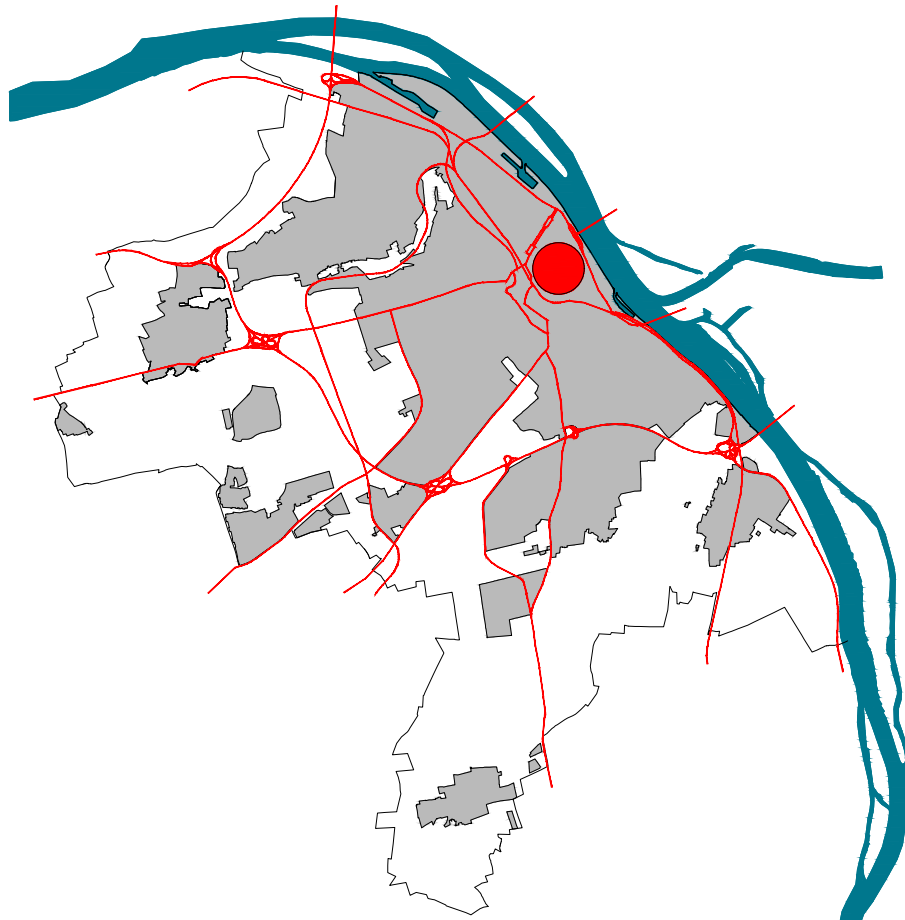
Bearbeiter/in	Sturm		
	Späth		
Zeichner/in	Ehrlich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		
Mainz,	Ausgefertigt, Mainz,		
Beigeordneter	Oberbürgermeister		

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Stadtumbaugebiet

"Innenstadt Mainz"



Landeshauptstadt
Mainz



Maßstab 1 : 3000

Sitzungstermine 2027

OBr MZ-Neustadt 18.00 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
13.01.2027	03.02.2027
10.03.2027	17.03.2027
28.04.2027	05.05.2027
09.06.2027	16.06.2027
22.09.2027	29.09.2027
17.11.2027	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

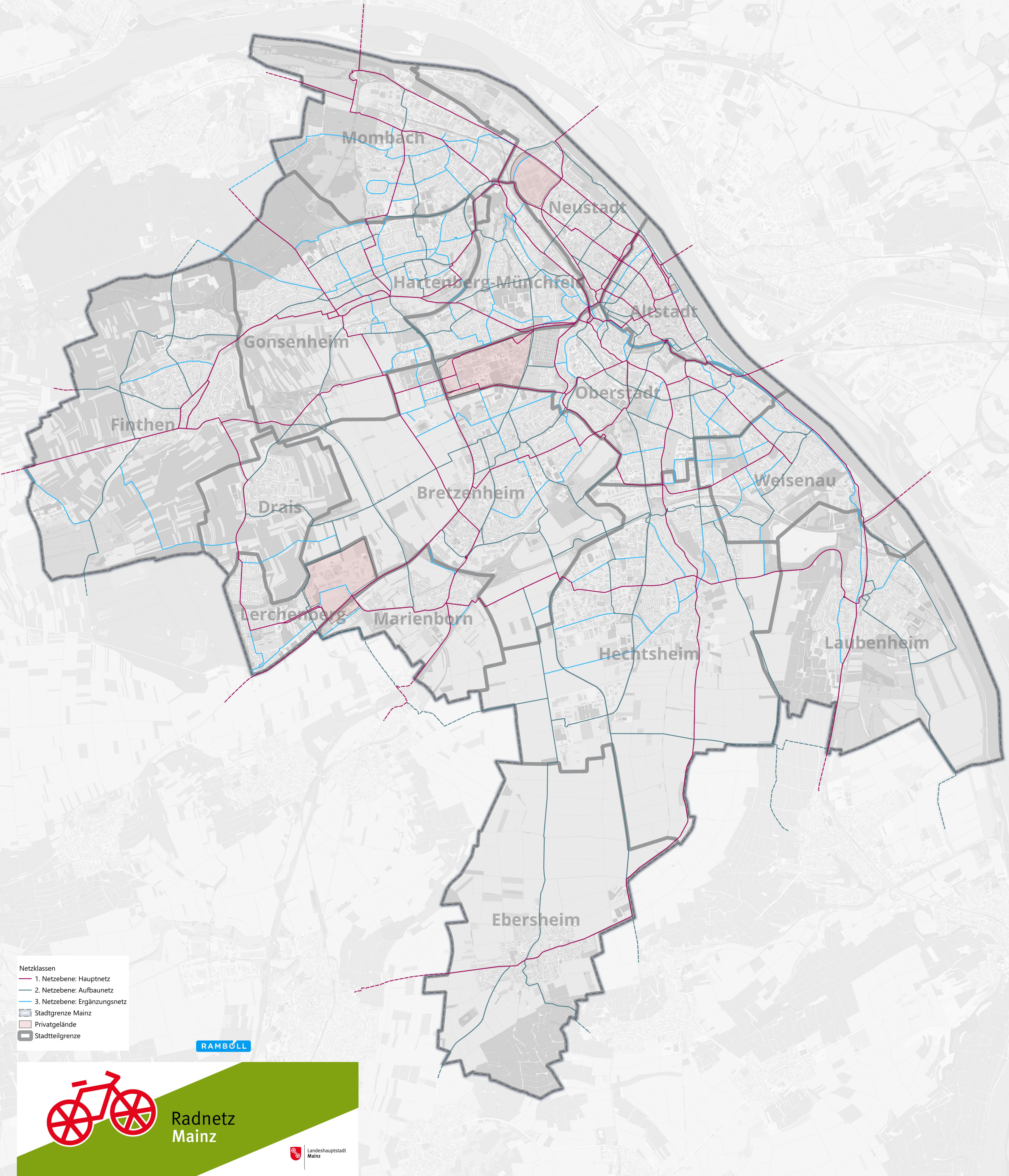
Der Beschluss des Radnetzes schafft die strategische Grundlage für ein attraktiveres und leistungsfähigeres Angebot im Radverkehr. Die spätere Umsetzung geeigneter Maßnahmen unterstützt die Verlagerung von Wegen vom motorisierten Individualverkehr auf den Umweltverbund und trägt damit zur Reduzierung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

Landeshauptstadt
Mainz