



# Beschlussvorlage

Vorlage: <b>BV/0180/2026</b>		Datum: 30.03.2026			
<b>Dezernat 4</b>					
Verfasser:	66-Tiefbauamt	Az.: 66.20.10/Kov			
<b>Betreff:</b>					
<b>Mainzer Straße 3.BA</b>					
Gremienweg:					
25.06.2026	Stadtrat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
15.06.2026	Haupt- und Finanzausschuss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen
26.05.2026	Ausschuss für Stadtentwicklung und Mobilität	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	TOP	öffentlich		Enthaltungen	Gegenstimmen

## Beschlussentwurf:

Der Stadtrat beschließt die Umgestaltung der Mainzer Straße im Abschnitt Schenkendorfstraße – Mainzer Tor (3.BA) und beauftragt die Verwaltung mit der Umsetzung der Maßnahme.

## Begründung:

Die Mainzer Straße (Kreisstraße K3) stellt eine wesentliche innerstädtische Verkehrsachse dar und verbindet die Stadtteile Oberwerth und Südstadt unmittelbar mit dem Stadtzentrum.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV 2020) beträgt ca. 7.012 Kfz. Die Verkehrsmenge setzt sich sowohl aus Durchgangsverkehren als auch aus Quell- und Zielverkehren der anliegenden Wohn- und Geschäftsgebiete zusammen. Am nördlichen Ende der Mainzer Straße befindet sich mit der Bundesanstalt für Gewässerkunde ein großer Arbeitgeber.

In den ersten beiden Bauabschnitten der südlichen Mainzer Straße wurde bereits eine Radinfrastruktur in Form von Radfahrstreifen und -schutzstreifen auf der Fahrbahn umgesetzt. Ab der Schenkendorfstraße bis zum Mainzer Tor fehlt eine derartige Infrastruktur. Radverkehr wird hier aktuell im Mischverkehr geführt.

Mit Realisierung des hier vorgestellten 3. Bauabschnitts (BA) wird für den Radverkehr eine durchgängige Nord-Süd-Achse zwischen Mainzer Tor und Sebastian-Bach-Straße (südliche Zufahrt zum Oberwerth) entwickelt und die Erschließung zentraler innerstädtischer Ziele ermöglicht.

Die Länge des 3. Bauabschnitts beträgt ca. 1 km.

Die Bauausführung ist frühestens ab dem IV. Quartal 2026 möglich.

## Geplante Maßnahmen:

Die geplanten Maßnahmen in der Mainzer Straße 3.BA werden im Folgenden in streckenbezogene, knotenpunktbezogene und sonstige, begleitende Maßnahmen gegliedert:

### a) streckenbezogene Maßnahmen

Bei der Planung wurden folgende Randbedingungen zugrunde gelegt:

- 1) Mindestbreite Gehweg: 2,00 m (punktuelle Unterschreitungen im Bereich von Baumstandorten zulässig);
- 2) Beidseitige richtungsbezogene Radverkehrsanlagen;
- 3) Abstand von der Bordsteinkante zur Parkmarkierung mind. 50 cm bei halbseitigem Gehwegparken;
- 4) Sicherheitstrennstreifen zwischen Radfahrstreifen/-schutzstreifen und Längsparkständen: 0,75 m;
- 5) Mindestfahrbahnbreite 5,50 m;
- 6) Vergrößerung von Baumstandorten durch Seitenraumvorziehungen bei entsprechender Platzverfügbarkeit.

Ausgangspunkt der Planung bildet der im 2. Bauabschnitt bereits realisierte Querschnitt mit beidseitigen Radschutzstreifen (Breite 1,50 m), welcher als Regelquerschnitt für den 3. Bauabschnitt herangezogen wurde.

Im Rahmen der Vorplanung wurden verschiedene Querschnittsvarianten unter Berücksichtigung der vorhandenen Flächenverfügbarkeit untersucht. Dabei zeigte sich, dass im weiteren Verlauf aufgrund begrenzter Breitenverhältnisse auf einseitiges Parken verzichtet werden muss, um den Querschnitt aus dem 2. BA fortführen zu können.

Auf dieser Grundlage wurde eine Vorzugsvariante entwickelt, die die Belange des Fuß- und Radverkehrs sowie des Baumschutzes in ausgewogener Weise berücksichtigt. Diese sieht vor:

- 1) Abschnitt Schenkendorfstraße – Kaiserin-Augusta-Anlagen:  
beidseitige Radschutzstreifen
- 2) Abschnitt Kaiserin-Augusta-Anlagen – Mainzer Tor:  
einseitiger Radschutzstreifen (1,50 m, Richtung Oberwerth) sowie ein Radfahrstreifen (1,85 m, Richtung Stadtzentrum). Im Teilbereich Markenbildchenweg – Mainzer Tor findet Linienbusverkehr statt. Dieser kann ebenfalls in der zur Verfügung stehenden Fahrbahnbreite von 5,50 m, im Bedarfsfall unter Mitbenutzung des 1,50 m breiten Radschutzstreifen, abgewickelt werden.

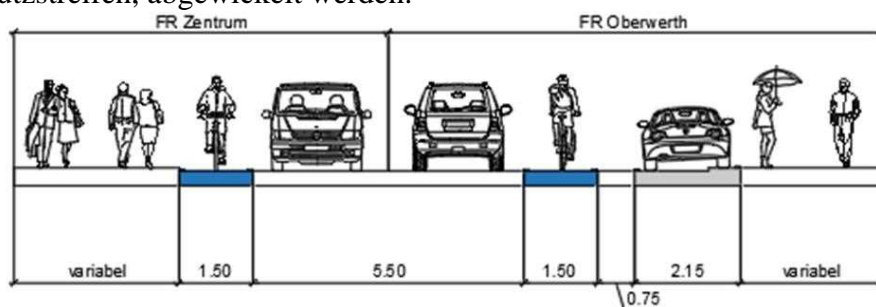


Abb. 1: Systemquerschnitt Schenkendorfstraße – Kaiserin-Augusta-Anlagen

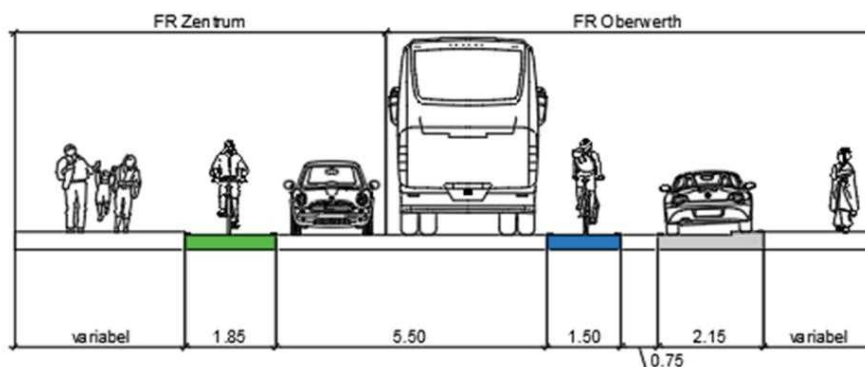


Abb. 2: Systemquerschnitt Kaiserin-Augusta-Anlagen – Mainzer Tor



Im Zuge der Planung wird insgesamt mit dem Wegfall von 86 Stellplätzen gerechnet. Im Vorgriff auf die Umgestaltung der Südallee und der Mainzer Straße wurde bereits im November 2024 das zonenübergreifende Parken für die Zonen 7-8 und 9-11 freigegeben. Diese Regelung ermöglicht es den Bewohner\*innen der Parkzonen 8a und 8b auch die Parkzonen 7a und 7b zu nutzen und umgekehrt. Ebenso sind Bewohner\*innen der Zone 11 berechtigt, Stellplätze in den Zonen 9 und 10 in Anspruch zu nehmen. Die aktuellen Werte der Stellplatzschlüssel sowie die prognostizierte zukünftige Entwicklung sind den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen.

Der Stellplatzschlüssel beschreibt das Verhältnis zwischen der Anzahl der ausgegebenen Bewohnerparkausweise (BPA) und den tatsächlich im öffentlichen Straßenraum vorhandenen Stellplätzen innerhalb einer Parkzone. Ein Wert von 1,0 bedeutet, dass rechnerisch für jeden ausgegebenen Parkausweis ein Stellplatz zur

Verfügung steht.

Abb. 3: Übersicht der Parkzonen

Keine Berücksichtigung bei der Berechnung des Stellplatzschlüssels finden hierbei parkende Fahrzeuge ohne Bewohnerparkausweis, beispielsweise Besucher, Kunden, Arbeitnehmer usw. Ein Stellplatzschlüssel mit einem Wert größer 1,0 bedeutet noch nicht zwangsläufig eine Überbelegung des Parkraums, denn nicht alle Bewohnerparkausweisinhaber sind immer gleichzeitig zu Hause. Grundsätzlich dient die Parkraumbewirtschaftung immer als Verwaltung des öffentlichen Parkraums als knappe Ressource.

Ziel der Stadtverwaltung ist es, den Stellplatzschlüssel möglichst unter einem Wert von 1,2 zu halten, um eine verträgliche Parksituation im jeweiligen Quartier sicherzustellen. In den Empfehlungen für Anlagen des Ruhenden Verkehrs 2005, welche von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen herausgegeben wurden, wird ein empfohlener Grenzwert für die Stellplatzschlüssel von bis zu 1,6 angegeben. Die Erfahrungen aus der Praxis zeigen jedoch, dass ab einem Stellplatzschlüssel von etwa 1,2 eine erhöhte Beschwerdelage hinsichtlich des erschwerten Findens eines freien Parkplatzes seitens der Anwohnerschaft festzustellen ist. Die Verwaltung ist daher bemüht unter diesem Wert zu bleiben.

Wie den Tabellen 1 und 2 zu entnehmen ist, liegen sowohl die aktuellen als auch die prognostizierten zukünftigen Stellplatzschlüssel (s. Spalten 7-8 und 9-11) unterhalb des Wertes von 1,2 und damit trotz der Verschlechterung noch in einem in der Abwägung vertretbaren Bereich. Die Verwaltung kann auf die Entwicklung der Parksituation aber jederzeit bei massiv zunehmender Beschwerdelage bedarfsweise mit der Reservierung von Stellplätzen als reine Bewohnerstellplätze reagieren und so den Parkdruck durch etwaige Fremdarker reduzieren.

Parkzone	7A	7B	8A	8B	7-8	9A	9B	10A	10B	11	9-11
Ausgegebene BPA	187	166	128	119	<b>600</b>	1	132	276	445	87	<b>941</b>
Parkplätze	236	181	147	98	<b>662</b>	49	116	313	385	126	<b>989</b>
Stellplatzschlüssel	0,79	0,92	0,87	1,21	<b>0,91</b>	0,02	1,14	0,88	1,16	0,69	<b>0,95</b>

Tab 1: Aktuelle Zahlen (Stand April 2026)

BPA = Bewohnerparkausweise

Parkzone	7A	7B	8A	8B	7-8	9A	9B	10A	10B	11	9-11
Ausgegebene BPA	187	166	128	119	<b>600</b>	1	132	276	445	87	<b>941</b>
Parkplätze	191	143	123	80	<b>537</b>	49	116	227	348	82	<b>822</b>
Stellplatzschlüssel	0,98	1,16	1,04	1,49	<b>1,12</b>	0,02	1,14	1,22	1,28	1,06	<b>1,14</b>

Tab 2: Prognostizierte zukünftige Zahlen.

In den Stellplatzschlüsseln sind die in der Südallee prognostizierten entfallenden Parkplätze ebenfalls berücksichtigt.

BPA = Bewohnerparkausweise

Für den Fußverkehr ergeben sich durch die Freihaltung der Gehwege vom ruhenden Verkehr zusätzliche Flächen. Insbesondere werden Begegnungssituationen verbessert, da ausreichend Raum für das ungehinderte Passieren von Fußgängerinnen und Fußgängern geschaffen wird. Die freigeschaffenen Bereiche werden hinsichtlich der Einrichtung von Fahrradabstellanlagen sowie weiterem Stadtmobiliar geprüft.

Die bestehenden Wurzelsysteme der Rosskastanien haben teilweise die Bordanlagen angehoben und beeinflussen die Geradlinigkeit der Bordsteinführung und die Funktionsfähigkeit der Entwässerungsrinne. Zur Verbesserung der Standortbedingungen werden daher die Baumbeete, soweit möglich, durch Seitenraumvorziehungen vergrößert; alle Baumstandorte bleiben dabei erhalten. Zur Vermeidung von Wurzelschäden wird der vorhandene Fahrbahnaufbau im Bereich der Erweiterungen wurzelschonend (mittels Handschachtung und Saugbagger) zurückgebaut, die Frostschutzschicht ausgehoben und durch geeignetes Baumsustrat ersetzt. Die Arbeiten werden in enger Abstimmung mit dem Eigenbetrieb Grünflächen- und Bestattungswesen (EB67) durchgeführt.

Durch die Anpassung der Bordführung ergibt sich eine veränderte Linienführung der Entwässerungsrinne. An den neu entstehenden Tiefpunkten werden zusätzliche Straßenabläufe erforderlich.

Aufgrund der tief liegenden Bestandskanäle (ca. 4,50 m bis 5,00 m unter Gelände) ist die Herstellung der Anschlussleitungen technisch anspruchsvoll. Die Anbindung erfolgt, soweit möglich, an bestehende Leitungen, andernfalls sind in Abstimmung mit dem Eigenbetrieb Stadtentwässerung (EB85) neue Anschlussleitungen herzustellen. Aufgrund der unterschiedlichen Planungsvorläufe und Abstimmungen war eine zeitgleiche Ausführung mit den Arbeiten des EB 85 nicht möglich.

### ***b) Knotenpunktbezogene Maßnahmen***

Im 3. Bauabschnitt werden sämtliche Knotenpunkte barrierefrei ausgebaut. Die Pläne sind der Anlage zu entnehmen.

#### *Querung Kaiserin-Augusta-Anlagen*

Die bestehende Lichtsignalanlage (LSA) wird zurückgebaut. Stattdessen wird die Querungsstelle als Fußgängerüberweg (VZ 293) mit Mittelinsel neu hergestellt. Die Querung wird mit differenzierter Bordsteinhöhe ausgebildet, um den Anforderungen mobilitätseingeschränkter Personen sowie des Radverkehrs gerecht zu werden. Hierzu wird eine verlängerte Nullabsenkung mit einer Breite von 4,00 m vorgesehen; die Gesamtbreite der Querungsstelle beträgt 6,00 m. Der abgesenkte Bereich für den Radverkehr wird asphaltiert und durch einen Trennstein vom Fußgängerbereich baulich getrennt. Hierdurch wird eine sichere und eindeutige Führung für Radfahrende und zu Fuß Gehende gewährleistet. Die aktuell vorhandenen langen Wartezeiten für den Fußverkehr werden somit minimiert, was die Querung für den Fuß- und Radverkehr erheblich aufwertet.

#### *KP Lennéstraße*

Die bestehende Lichtsignalanlage wird durch einen Mini-Kreisverkehr (KVP) ersetzt. Diese Lösung wirkt geschwindigkeitsdämpfend und verbessert zugleich die Übersichtlichkeit der Knotenpunktzufahrten. Insbesondere wird die Führung des Radverkehrs in den gegenüber der Lennéstraße versetzt liegenden Johann-Friedrich-Kehr-Weg klarer und sicherer gestaltet.

Durch den Entfall der LSA und der damit verbundenen langen Wartezeiten der Querung der Mainzer Straße wird die Verbindung für den Fuß- und Radverkehr deutlich attraktiver. In der Folge entsteht eine leistungsfähige und durchgängige Radverkehrsachse, die das Rheinufer mit der Südallee und dem ZOB / Fahrradparkhaus am Hauptbahnhof verknüpft.

Jeder Knotenpunktarm des Mini-Kreisverkehrs wird mit einem Fußgängerüberweg ausgestattet. Dadurch entstehen drei Querungsmöglichkeiten, während zuvor lediglich nur eine vorhanden war. Die Fußgängerüberwege werden in einem Abstand von mindestens 4,00 m zur Kreisfahrbahn angelegt, um einen Rückstau in den KVP zu vermeiden und eine übersichtliche Verkehrssituation zu gewährleisten.

#### *KP Markenbildchenweg*

Der Knotenpunkt bleibt weiterhin lichtsignalisiert. Im Bereich der Einmündung des Markenbildchenwegs in die Mainzer Straße wird die südliche Gehwegseite auf 2,50 m verbreitert. Die separaten Links- und Geradeaus-/Rechtsabbiegestreifen werden zu einem Fahrstreifen verschmolzen. Sämtliche Abbiegemöglichkeiten bleiben erhalten. Zusätzlich wird eine Radverkehrsanlage mit Radaufstellfläche eingerichtet, um dem Radverkehr eine sichere und gut sichtbare Aufstellposition im Knotenpunkt zu ermöglichen.

Die bislang fehlende nördliche Fußgängerfurt über die Mainzer Straße aus Richtung Stadtzentrum wird ergänzt, sodass die Querungsbeziehungen für den Fußverkehr vollständig hergestellt werden. Der im Kreuzungsbereich vorhandene Baumstandort wird im Zuge des Ausbaus vergrößert.

#### *KP Roonstraße*

Der Knotenpunkt bleibt weiterhin lichtsignalisiert. Zur Sicherstellung des Baumerhalts sowie zur Herstellung barrierefreier Fußverkehrsanlagen werden die Seitenränder überall dort vorgezogen, wo es technisch möglich ist.

Die Roonstraße ist derzeit als Einbahnstraße ausgewiesen. Die Freigabe der Straße für den Radverkehr in Gegenrichtung wird im weiteren Verlauf der Planung angestrebt.

### **c) Sonstige begleitende Maßnahmen**

#### *Ortung der Wurzeln und Versorgungsleitungen mithilfe eines Bodenradars*

Zur Vorbereitung der Baumaßnahme ist der Einsatz einer Bodenradaruntersuchung vorgesehen, um die Lage von Baumwurzeln sowie vorhandener unterirdischer Infrastruktur zerstörungsfrei zu erfassen. Der Einsatz dieser innovativen Methode ist insbesondere aufgrund der Vielzahl vorhandener Leitungen sowie der unbekanntenen Lage der Wurzelsysteme in den Knotenpunktbereichen Markenbildchenweg und Roonstraße erforderlich.

Die Ergebnisse der Radaruntersuchungen dienen als Ergänzung zu den Bestandsplänen der Versorgungsträger und ermöglichen die frühzeitige Berücksichtigung von Wurzelräumen und Leitungen bei der Ausführungsplanung der Ampelstandorte. Hiermit einhergehend werden Bauzeitriskiken und potenziellen Mehrkosten durch ungeplante Eingriffe in den Untergrund reduziert.

#### *Deckensanierung Markenbildchenweg – Anschützstraße*

Im Anschluss an den barrierefreien Ausbau der Knotenpunkte im Abschnitt Markenbildchenweg – Anschützstraße ist eine Ertüchtigung der bituminösen Schichten geplant. Diese Sanierungsarbeiten umfassen nicht nur die Erneuerung der Asphaltdeckschicht, sondern erfordert auch Anpassungen an den Tragschichten. Diese sind notwendig um vorhandene überhöhte Fahrbahnquerneigungen zu optimieren. Die v.g. Maßnahmen werden durch den Kommunalen Servicebetrieb (EB 70) begleitet.

#### *Deckensanierung Lennéstraße*

Im Anschluss an die Herstellung des Mini-Kreisverkehrs erfolgt eine Deckensanierung in der Lennéstraße sowie in der Adamsstraße. Die Durchführung der Arbeiten erfolgt ebenfalls durch den EB 70.

Der ruhende Verkehr in diesen beiden Seitenstraßen wird auf der Fahrbahn angeordnet, das Gehwegparken auf der Nordseite der Lennéstraße entfällt. Somit steht die volle Gehwegbreite wieder den zu Fuß Gehenden zu Verfügung. Der bestehende Zweirichtungsradweg im Seitenraum der Südseite wird zurückgebaut. Der Radverkehr wird im Mischverkehr verträglich mitgeführt. Über eine mögliche Erweiterung der Tempo-30-Zone ab dem Beginn der Lennéstraße wird in einer gesonderten Beschlussvorlage entschieden.

### **Anlage/n:**

1. Lageplan 13.03\_LP5\_05.01\_2026.03.19 – KP Kaiserin-Augusta-Anlagen
2. Lageplan 13.03\_LP5\_05.02\_2026.03.19 – KP Lennéstraße
3. Lageplan 13.03\_LP5\_05.03\_2026.03.19 – KP Markenbildchenweg
4. Lageplan 13.03\_LP5\_05.04\_2026.03.19 – KP Roonstraße
5. Lageplan 13.03\_LP5\_26.01\_2026.03.17 – Abschn. Schenkendorfstr.-Kaiserin-Augusta
6. Lageplan 13.03\_LP5\_26.02\_2026.03.17 – Abschn. Kaiserin-Augusta-Lennéstraße
7. Lageplan 13.03\_LP5\_26.03\_2026.03.17 – Abschn. Lennéstraße-Markenbildchenweg
8. Lageplan 13.03\_LP5\_26.04\_2026.03.17 – Abschn. Markenbildchenweg-Roonstraße
9. Lageplan 13.03\_LP5\_26.05\_2026.03.17 – Abschn. Roonstraße-Mainzer Tor
10. VEP-Formblatt

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Die Gesamtkosten der Maßnahme betragen rd. 1,37 Mio. Euro. Im Haushalt 2026, Teilhaushalt 10 Bauen, Wohnen und Verkehr, stehen im Projekt P661202 „Mainzer Str., Verbesserung Geh- und Radweg zw. Schenkendorfstr. und Mainzer Tor (3.BA)“ folgende Haushaltsermächtigungen zur Verfügung: Ansatz 2026 = 1 Mio. Euro; VE 2026 = 310.000 Euro (Kassenwirksamkeit in 2027).

**Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die durchgängige und sichere Führung des Radverkehrs sowie die ergänzenden Verbesserungen für den Fußverkehr erhöhen die Attraktivität des Umweltverbundes und tragen zur Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr auf den Fuß- und Radverkehr bei. Dies leistet einen Beitrag zur Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen und zur Förderung einer nachhaltigen städtischen Mobilität.

Durch die Vergrößerung der Baumbete und den Austausch ungeeigneter Bodenschichten gegen durchwurzelbares Substrat werden die Standortbedingungen und die Vitalität der Bestandsbäume nachhaltig verbessert. Gleichzeitig wird die Versickerung von Niederschlagswasser im Wurzelbereich gefördert.

**Historie:**