

Aktz.:

## VERMERK

Boppstraße und Bonifaziusstraße

Projekt

2. Bürgerbeteiligung

Thema

Wolfgang-Capito-Haus

24.08.2017

Gesprächsort

Datum

Herr Klomann	Ortsvorsteher der Neustadt
Herr Genewikow	Durth-Ross, Darmstadt
Frau Schmitz	Wirtschaftsbetrieb Mainz
Frau Maurer	Soziale Stadt – Neustadt (Moderatorin der Veranstaltung)
Frau Zayarnaya	Soziale Stadt – Neustadt (Protokoll)
Günther Ingenthron	Stadtplanungsamt Mainz
Frau Klein	Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen
Frau Voigt	Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen
Herr Munoz Prado	Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen (Protokoll)

ca. 60 Bürgerinnen und Bürger

Gesprächsteilnehmer

TOP

Tagesordnung / Gesprächsergebnisse

zuständig

1.	<b>Anlass</b>  Die Umgestaltung der Boppstraße, Bonifaziusplatz und Bonifaziusstraße sind ein Projekt der Sozialen Stadt. In November 2016 fand die erste Bürgerbeteiligung statt. Aus dieser Beteiligung bekam die Verwaltung einige Aufgaben zur Prüfung. Insbesondere stand die Parkplatzbilanzierung unter Kritik. Daraufhin hat die Verwaltung die Planung überarbeitet und nutzt diese zweite Bürgerbeteiligung zur Darstellung der Ergebnisse.	
2.	<b>Begrüßung und Einführung</b>  Der Ortsvorsteher begrüßt zur Veranstaltung.  Herr Ingenthron stellt anschließend den Planrahmen dar, unter anderem die Förderkulisse, der bisherige Werdegang der Maßnahme, die Schwerpunkte, die Parkplatzbilanzierung und die Ziele des Projektes.  Er stellt zudem klar, dass diese Veranstaltung eine Informationsveranstaltung ist, die Entscheidung zur Realisierung liegt nachher bei den politischen Gremien.	

3.	<p><b>Planungsvorstellung</b></p> <p>Herr Genewikow stellt die Planung detailliert vor und beschreibt dabei im Einzelnen alle Merkmale der Planung.</p>	
4.	<p><b>Präsentation im Internet</b></p> <p>Die Präsentation zur Veranstaltung wird im Internet auf der Seite der Sozialen Stadt veröffentlicht.</p> <p><a href="http://www.soziale-stadt-mainz.de/fileadmin/dateiablage/bilder/galerie/neustadt/Bopp-_und_Bonifaziusstrasse/2017-08-24_Buergerbeteiligung_fuer_PDF.pdf">http://www.soziale-stadt-mainz.de/fileadmin/dateiablage/bilder/galerie/neustadt/Bopp-_und_Bonifaziusstrasse/2017-08-24_Buergerbeteiligung_fuer_PDF.pdf</a></p>	Amt61 Soziale Stadt
5.	<p><b>Fragen der Bürger</b></p> <p>Die Bürger/Innen stellen der Verwaltung Fragen. Diese sind in den folgenden Punkten dokumentiert.</p>	
6.	<p><b>Einbahnstraße – wieso nicht?</b></p> <p>Die Nachteile bei der Einbahnstraße überwiegen. Daher lehnt die Verwaltung diesen Vorschlag ab.</p> <p>Ziel der Einbahnstraße ist, die Anzahl an Stellplätzen entlang der Boppstraße zu erhöhen und dabei den Verkehr aus dieser Straße rauszunehmen.</p> <p>Begründung der Verwaltung:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bei getrennter Führung des Radweges müssen Gehwege stark eingengt werden und würden somit die Mindestbreite von 2,50 m nicht mehr erreichen. Dies kann kein Ziel eines sozialen Projektes sein.</li> <li>• Bei der Mitführung des Radverkehrs auf der Fahrbahn muss die Fahrbahn um einen weiteren Meter verbreitert werden. Der Fahrbahnquerschnitt wäre dann inklusive Schrägparker 11,65 m breit. Die Bestandsbäume beidseitig der Boppstraße stehen enger zusammen als 11,65 m. Das heißt, bei diesem Vorschlag müsste eine komplette Baumreihe entfallen und würde der Aufwertung widersprechen.</li> <li>• Einbahnverkehre führen nachweislich zu mehr Umwegfahrten.</li> <li>• Die Verkehrsverlagerung wirken sich auf Anwohner entlang der Umlegungsstrecke (Lärm) negativ aus.</li> <li>• Aus Sicht der Verwaltung wirkt sich die Einbahnregelung auf die Gewerbetreibende der Boppstraße und den Gartenfeldplatz negativ aus (Umwege).</li> <li>• Die Schrägparker verschlechtern die Sichtbeziehung vom querenden Fußverkehr.</li> <li>• Eine zusätzliche Querung der Gleistrasse am Kaiser-Wilhelm-Ring bewirkt sich negativ auf die ÖPNV-Taktung.</li> </ul>	

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Die Verlagerung des MIVs führt zu einer Zunahme des Fremdverkehrs auf dem Bahnhofsvorplatz. Dies ist sowohl wegen der Verkehrssicherheit noch wegen der Leistungsfähigkeit des ÖPNV-Netzes negativ zu bewerten.</li> <li>• Die Verlagerung führt zu erhöhte Kosten (Umbau der Erthalstraße)</li> <li>• Die Verlagerung durch die Erthalstraße führt hier zu einem hohen Parkplatzverlust</li> <li>• Der Schulweg entlang der Bonifaziusstraße wird durch den MIV in Richtung Innenstadt durchkreuzt. Dies ist ein maßgebender Nachteil der Schulwegesicherheit.</li> <li>• Für die Umlegung des Verkehrs ist eine Umwidmung des Kaiser-Karl-Rings, Erthalstraße und der Bonifaziusstraße notwendig (Landesstraße).</li> <li>• Voraussetzung für eine Umwidmung nach Landesstraßengesetz ist ein positiver Bescheid der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS). Es ist zu erwarten, dass die UVS sich gegen die Einbahnstraße ausspricht. Gemäß der Vorgaben der UVS sind zudem Varianten zu untersuchen, die einen geringen Eingriff verursachen und diese zu favorisieren. Die aktuelle Planung mit Beidrichtungsverkehr ist nach Umweltbelangen besser zu bewerten und wird vom Fachamt daher favorisiert.</li> </ul>	
7.	<p><b>Wieso verzichtet man auf Radwege?</b></p> <p>Radwege sind nicht per se sicher. Studien haben nachgewiesen, dass Radfahren auf der Fahrbahn im städtischen Umfeld sicherer ist, weil der Radverkehr im Sichtfeld des motorisierten Verkehrs ist. Durch die verbesserte Sichtbarkeit können Unfälle vermieden werden, das bestätigt auch die Mainzer Unfallstatistik. Daher gehören Radfahrende auch gemäß StVO gemeinsam mit dem Kfz-Verkehr auf die Fahrbahn.</p> <p>Bei Tempo 30 sind zudem benutzungspflichtige Radwege nicht zulässig. Daher hätte der Radverkehr trotz Bau von Radspuren immer noch die Wahl, auf der Fahrbahn zu fahren. Insbesondere im Bereich der 20 km/h erreichen Radfahrende gleiche Geschwindigkeiten wie der Kfz-Verkehr, sodass sie im Verkehr "mitschwimmen" können.</p> <p>Radwege müssen nach dem heutigen Regelwerk deutlich breiter gebaut werden als die bestehenden. Sie sollen mindestens 2 m breit je Richtung hergestellt werden. Diese Fläche ist entlang der Boppstraße nicht gegeben oder muss auf Kosten des Gehweges umgesetzt werden. Dies befürwortet die Verwaltung nicht.</p>	
8.	<p><b>Mehr Fahrradbügel</b></p> <p>Die Planung sieht aktuell 50 Fahrradbügel* vor, im Bestand sind es nur 25. Mehr Fahrradbügel* werden in die Planung eingearbeitet. Dabei wird ein Modell gewählt, dass sicheres und problemloses Abschließen ermöglicht.</p>	Amt61 Durth-Roos

	*) Ein Fahrradbügel ist für je <u>zwei</u> Fahrräder vorgesehen, insgesamt sind aktuell also 100 Abstellmöglichkeiten vorgesehen.	
9.	<p><b>Wie viele Stellplätze gibt es heute und in der Planung?</b></p> <p>Heute sind im Planungsbereich 186 Stellplätze vorhanden. Die Vorzugsvariante hat 178 Stellplätze. Dabei ist die Optimierung im Umfeld berücksichtigt (siehe Präsentation, Folie 9-10). Dadurch ergibt sich eine Differenz zum Bestand von -8 Stellplätzen.</p>	
10.	<p><b>Wie kann man das Gewerbe stärken?</b></p> <p>Die Aufwertung der Boppstraße dient auch der Standortsicherung. Es werden mehr Fahrradbügel im Bereich der Geschäfte vorgesehen. Die Anzahl an PKW-Stellplätzen sind in der Planung bereits optimiert worden. Durch die Steigerung der Attraktivität mittels Umsetzung der Planung profitieren auch Gewerbetreibende, da Passanten zukünftig gern über die Boppstraße laufen und verweilen werden. Zudem bietet sich zukünftig auch Platz vor den Geschäften, für einen Kaffee, Snack oder Ähnliches. Dies wird zusätzlich den Standort stärken.</p>	
11.	<p><b>Sind es nicht zu wenig sichere Querungsmöglichkeiten der Boppstraße?</b></p> <p>Es wird bemängelt, dass die Anzahl der Fußgängerüberwege (Zebrastreifen) nicht ausreicht, insbesondere für Kinder. Problematisch wird der Wegfall der Signalanlage an der Josefsstraße gesehen.</p> <p>Es wird geprüft, an welcher Stelle Querungsmöglichkeiten ergänzt werden können.</p>	Amt61 Durth-Roos
12.	<p><b>Was spricht gegen ein Zebrastreifen im Bereich der Querungshilfe (im Plan als optional dargestellt)?</b></p> <p>Die Stadt favorisiert hier auch einen Zebrastreifen wegen der Schulwegesicherheit und wird die Verkehrszahlen (Fußverkehr und MIV) prüfen. Die Querungshilfe schließt den Fußgängerüberweg nicht aus (siehe beispielweise vorm Römischen Theater). Auf die Querungshilfe wird nicht verzichtet, da diese für den Fußverkehr eine Erleichterung darstellt, da man sich nur auf eine Verkehrsrichtung achten muss, um die Straße sicher zu queren.</p>	
13.	<p><b>Können die Fahrradpiktogramme näher zur Fahrbahnmitte geschoben werden?</b></p> <p>Die Piktogrammreihe stellt keinen Radfahrstreifen dar und signalisiert, dass Radfahren auf der Fahrbahn erlaubt ist. Die Position der Piktogramme ist nach Ansicht der Verwaltung in ausreichendem Abstand zum Bordstein und zu parkenden Kfz. Da auch für den Radverkehr das Rechtsfahrgebot gilt, ist davon abzusehen, die Piktogrammreihe mittig auf der Fahrspur anzuordnen. Zum ruhenden</p>	

	<p>Verkehr darf der Radfahrende 1,50 m Abstand halten. Dies ist sinnvoll, um Konflikte mit aufgehenden Türen zu vermeiden.</p> <p>Die Stadt prüft nochmals, welcher Abstand von Piktogramm und Bord als ausreichend gewertet wird.</p>	Amt61
14.	<p><b>Wie groß ist der Abstand zwischen Parkfläche und Grundstücksgrenze um den Bonifaziusplatz bei der Variante 1?</b></p> <p>Der Abstand beträgt im Bereich der Schrägparker lediglich 1,50 m. Dies war auch der Grund, wieso die Verwaltung sich gegen diese Alternative ausgesprochen hat, denn sonst sind die Gehwege nicht für alle Bürger*Innen nutzbar, insbesondere für Kinderwagen, Rollstuhlfahrer, und Schülergruppen.</p>	
15.	<p><b>Wieso kann man die Straße einfach nicht komplett auf Tempo 20 beschildern und alles so belassen, wie es ist?</b></p> <p>Die Stadt hat die einmalige Chance, aus Fördermitteln der Sozialen Stadt eine funktionale Aufwertung und Attraktivierung zu realisieren. Die Verwaltung strebt an, diese Mittel für eine Umgestaltung zu nutzen. Wegen der Haushaltslage der Stadt Mainz ist es nicht möglich, so ein Projekt selbst zu finanzieren. Das Projekt steht als favorisiertes Projekt im IEK Neustadt und im fortgeschriebenen IEK.</p>	
16.	<p><b>Kann man den Verkehr in der Boppstraße reduzieren? Können nicht der Kaiser-Wilhelm-Ring, die Josefsstraße und die Hindenburgstraße in Frage kommen?</b></p> <p>Die Neustadt ist zu einem komplexen „Organismus“ mit ihren Einbahnstraßen gewachsen. Dieses System wurde über Jahrzehnte ausgearbeitet. Eine Verlagerung des Verkehrs würde zu mehr Verkehrslärm in reinen Wohngebieten führen oder die mehr belasten, denen sowieso mit der Bahn schon eine hohe Lärmbelastung zugetragen wird.</p> <p>Hinzu kommt, dass die Boppstraße im Landesnetz eine Funktion hat; sie ist nämlich als Landesstraße gewidmet. Die Seitenstraßen sind lediglich Erschließungsstraßen ohne Verbindungsfunktion.</p> <p>Daher rät die Verwaltung von einer kompletten Neuauslegung des Straßennetzes der Neustadt ab.</p>	

17.	<p><b>Kann die Boppstraße eine Fußgängerzone werden?</b></p> <p>Da die Boppstraße eine Landesstraße ist, ist die Idee einer Fußgängerzone funktional nicht möglich.</p>	
18.	<p><b>Kann man bei der Planung nicht großflächig denken und alle Quell- und Zielverkehre für die Neustadt simulieren?</b></p> <p>Eine Simulation dieses Detailgrades bedeutet einen unverhältnismäßig großen Arbeitsaufwand, der keine neue Erkenntnis für die Erstellung einer komplett anderen Planung liefern wird. Daher rät die Verwaltung von diesem geforderten computerunterstützten System ab.</p>	
19.	<p><b>Zollhafen, Josefsstraße und alte Feuerwache: Werden die Hochbauprojekte die Boppstraße nicht mehr belasten?</b></p> <p>Im Rahmen des Bebauungsplans des Zollhafens sind Auswirkungen des Verkehrs auf den umliegenden Gebieten ermittelt worden. Die Boppstraße liegt außerhalb dieses Untersuchungsgebietes, weil es hier kein direkter Zusammenhang besteht und somit keine nennenswerte Veränderung auf der Boppstraße erwartet wird.</p> <p>Die Auswirkungen der anderen Hochbauprojekte im Umfeld können in den relevanten Spitzenstunden als gering eingestuft werden. Angesichts ohnehin vorhandener, täglicher Schwankungsbreiten im Verkehrsaufkommen werden die Verkehrsmengen wahrscheinlich kaum wahrnehmbar in Erscheinung treten.</p>	
20.	<p><b>Wieso findet eine Reduzierung des Parkraums entlang der Boppstraße statt?</b></p> <p>Heute ist der Querschnitt zu schmal und der ruhende Verkehr, insbesondere durch Lieferfahrzeuge, engt die Nutzbreite für den fließenden Verkehr weiter ein. Die Verwaltung ist von der Polizei aufgefordert worden, den heutigen Unfallschwerpunkt bei der Planung zu beheben. Daher ist die Fahrbahn 6,00 m breit gewählt worden, heute sind es 50 cm weniger. Die Stellplätze werden künftig nicht auf Fahrbahnniveau, sondern auf Gehwegniveau angeordnet, damit diese den fließenden Verkehr weniger einengen. Heute parken die Autos beidseitig neben der Baumachse, zukünftig einseitig zwischen den Bäumen, auf der anderen Seite, wie heute, neben der Baumachse. Aus diesen Gründen (Verkehrssicherheit und Baumerhalt), ergibt sich ein Verlust von Stellplätzen.</p>	
21.	<p><b>Sind die Verbesserungen zum Bestand nicht zu gering?</b></p> <p>Die Planung stellt ein Vollausbau dar, d.h. die Straße wird in der Tiefe komplett neu gebaut. Jedoch muss die Planung viele Zwänge, wie zum Beispiel Kanal, Eingänge, Bebauung, Beleuchtung und Baumerhalt berücksichtigen. Daher ergibt sich eine</p>	

	<p>Straßenaufteilung, die nicht komplett anders als heute ist. Die neue Beleuchtung, die neuen Beläge, der geordnete Parkraum, neue Sitzelemente, mehr Fahrradbügel und mehr Mülleimer als auch die Barrierefreiheit verbessern merklich die Aufenthaltsfunktion des öffentlichen Raums.</p>	
22.	<p><b>Ist rechts vor links nicht gefährlich?</b></p> <p>Der Verzicht auf die Vorfahrtsregelung der Boppstraße sorgt für ein langsames und achtsames Fahren und vermeidet das „Rasen“ auf der Boppstraße.</p>	
23.	<p><b>Gibt es demnächst eine Baustellenkoordinierung? Kann man die Boppstraße nicht am Stück bauen?</b></p> <p>Zum Thema Baustellenkoordinierung werden zeitnah Gespräche mit den Leitungsträgern geführt und Abstimmungen zu den Bauabläufen getroffen. Anschließend wird man den Anliegern und Gewerbetreibenden im Rahmen einer Informationsveranstaltung die Ergebnisse mitteilen und entsprechende Lösungen finden.</p> <p>Die Abbildung der Bauphasen wird auch mit der Straßenverkehrsbehörde koordiniert, damit während der Bauzeit sinnvolle Verkehrskonzepte für Umleitungsstrecken ausgewiesen werden.</p> <p>Der Bau in Abschnitten hat rein logistische Hintergründe für das Baustellenmanagement. Es ist nicht angestrebt, nur Teilbereiche auszubauen. Die Verwaltung versteht die Aufwertung der Boppstraße und Bonifaziusstraße als Ganzes.</p>	
24.	<p><b>Wie geht man mit den privaten Vorgärten vor?</b></p> <p>Das Liegenschaftsamt ist aufgefordert, Gespräche mit jedem einzelnen Eigentümer zu führen, um eine sinnvolle Regelung zu finden.</p>	
25.	<p><b>Darf man Zebrastreifen in Tempo30/20 vorsehen?</b></p> <p>Fußgängerüberwege sind im Regelfall nach der Richtlinie in Tempo30/20 nicht erforderlich, bzw. entbehrlich. Anhand von Zählungen und insbesondere aufgrund der Schulwegesicherheit kann man dennoch beweisen, dass ein Fußgängerüberweg notwendig ist. Dies wird die Verwaltung prüfen.</p>	
26.	<p><b>Wenn die Signalanlage an der Josefsstraße entfällt: kann man hier zumindest einen Fußgängerüberweg vorsehen?</b></p> <p>Die Verwaltung wird diesen Vorschlag prüfen.</p> <p>Für eine bessere Planungssicherheit wird die Verwaltung Verkehrszählungen durchführen. Insbesondere wird die</p>	<p>Amt61 Durth-Ross</p>

	Leistungsfähigkeit der Josefsstraße untersucht, da diese Kreuzung ohne Signalisierung vorgesehen wird.	
27.	<b>Kann man das Tempo20 bis an die Josefsstraße verlängern?</b> Die Verwaltung wird diesen Vorschlag prüfen.	Amt61 Durth-Roos
28.	<b>Kann man Geschwindigkeitskontrollen in der Boppstraße aufstellen (digitale Geschwindigkeitsanzeige)?</b> Die Verwaltung wird diesen Vorschlag prüfen.	Amt61
29.	<b>Sind die Radfahrenden nicht die „Bremse“ der PKW?</b> Durch die angestrebte Geschwindigkeit ist ein rücksichtsvolles Miteinander beim Fahren auf der Fahrbahn möglich. Insbesondere im Bereich der 20 km/h sind Radfahrende genauso schnell unterwegs wie Kfz und stellen somit keine Behinderung dar.	
30.	<b>Wie weit ist Elektromobilität berücksichtigt?</b> Bisher sind zwei Ladepunkte für je zwei Autos in der Planung als optional berücksichtigt. Diese Entwicklung ist neu und die Stadt startet aktuell mit Ladepunkten in der Innenstadt. Aus den Erkenntnissen dieser Entwicklung wird die Stadt kontinuierlich reagieren. Bei der Planung werden Leerrohre vorgesehen, um diese zukünftige Entwicklung mit geringem Aufwand zum späteren Zeitpunkt mit Ladesäulen ausstatten zu können. Ideen aus dem Masterplan 100% Klimaschutz der Stadt Mainz werden in der Boppstraße berücksichtigt.	
31.	<b>Kann man mehr Geschwindigkeitskontrollen in der Boppstraße realisieren?</b> Die Verwaltung nimmt dies zur Kenntnis.	Stadt
32.	<b>Kann man etwas unternehmen, damit sich das Sicherheitsgefühl im Umfeld von dem Rewe-Markt verbessert?</b> <b>Hier ist es zudem oft vermüllt und ungepflegt.</b> Der Verwaltung ist das Problem bekannt. Durch die Umsetzung der Baumaßnahme wird der öffentliche Raum attraktiver gestaltet. Zusätzliche Mülleimer sowie eine DIN-gerechte Beleuchtung für ein erhöhtes Sicherheitsempfinden werden berücksichtigt. Eine Maßnahme gegen die sozialen Problemlagen, die rund um das Bahnhofsumfeld sichtbar werden, ist dies nicht.	

33.	<p><b>Kann man das Fahren durch den Bahnhofsvorplatz in Ri. Kaiser-Wilhelm-Ring ermöglichen, um Wendevorgänge auf der Bonifaziusstraße zu vermeiden?</b></p> <p>Der Bahnhofsvorplatz ist als Fußgängerzone nur für Radfahrende und Linienverkehr freigegeben. Die Verwaltung lehnt ab, über den Vorplatz auch das Befahren durch MIV zuzulassen, um Konflikte in diesem Bereich nicht noch weiter zu verschärfen.</p>	
34.	<p><b>Wie kann die Engstelle vor dem Bahnhofsvorplatz für die unterschiedliche Verkehrsteilnehmenden (insbesondere Radfahrende und zu Fuß Gehende) besser gestaltet werden?</b></p> <p>Fußverkehre laufen oft diagonal aus dem Bahnhofsvorplatz kommend zu Rewe, ohne auf den Radverkehr zu achten. Dies führt in dem Bereich oft zu Konflikten mit dem Radverkehr. Die Verwaltung prüft, inwiefern eine Umgestaltung hier Klarheit schaffen kann, damit sich hier die Rücksichtnahme der unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer verbessert. Vorstellbar wäre, den Bereich als Mischverkehrsfläche auf eine Ebene auszubilden. Da die Bonifaziusstraße in Richtung Bahnhofsvorplatz nicht für den MIV freigegeben ist, ist hier auf jeden Fall eine Veränderung des Querschnittes notwendig.</p>	Amt61 Durth-Roos
35.	<p><b>Kann man nicht mehr Akzente setzen?</b></p> <p>Die Förderkulisse der Sozialen Stadt grenzt ein, wofür die Mittel ausgegeben werden. Daher ist wenig Spielraum gegeben. Die Förderobergrenze liegt für den öffentlichen Verkehrsraum bei 150 €/m<sup>2</sup> und kann nur im besonderen Fall auf 250 €/m<sup>2</sup> angehoben werden. Dies betrifft aber eher Plätze und nicht die Seitenräume.</p>	
36.	<p><b>Kann man während der Bauphase für die entfallenden Stellplätze Ausgleich schaffen? Beispielsweise in den Bonifaziustürmen?</b></p> <p>Die Verwaltung wird diesen Vorschlag prüfen.</p>	Amt61
37.	<p><b>Sind diese Sinussteine (Anrampungssteine) für die Krankenwagen nicht nachteilig?</b></p> <p>Die Verwaltung wird sich mit dem Notdienst abstimmen</p>	Amt61
38.	<p><b>Wer pflegt die Grünflächen? Diese sehen oft nicht grün aus und vermüllen oft.</b></p> <p>Grundsätzlich ist das Grün- und Umweltamt für die Pflege zuständig. Es wird geprüft, ob die Baumscheiben kleiner gestaltet werden, damit diese leichter zu pflegen sind. Auch eine geschlossene aber wasserdurchlässige Oberfläche bis zum Baumstamm ist möglich, insbesondere im Geschäftsbereich.</p>	Amt61 Amt67 Durth-Roos

	Eine weitere Abstimmung mit dem Grün- und Umweltamt wird vorgenommen.	
39.	<p><b>Können die gesetzlich vorgeschriebenen Umlagen nach KAG durch die Eigentümer*Innen auf die jeweiligen Mieter/Innen umgelegt werden?</b></p> <p>Die beitragsfähigen Kosten werden an die Eigentümer*Innen umgelegt. In welcher Höhe diese ausfallen, wird noch geprüft. Der Wirtschaftsbetrieb Mainz steht für Fragen zur Verfügung.</p>	