

Aktz.: 2 63 10 Ob 72 11

Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung (O 72 S)“

I. Vermerk

über die Öffentlichkeitsbeteiligung

Die Öffentlichkeitsbeteiligung des Entwurfs zur Erhaltungssatzung erfolgte in der Zeit vom 25.02.2019 bis 01.04.2019 einschließlich durch Aushang des Satzungsentwurfes bei der Stadtverwaltung Mainz, Stadtplanungsamt, Zitadelle Bau B, Erdgeschoss, Zi 29. Als zusätzlicher Service für die Bürgerschaft war der Entwurf der Erhaltungssatzung während des gleichen Zeitraumes in der Ortsverwaltung Mainz-Oberstadt und im Rathausfoyer ebenfalls zur Einsichtnahme ausgelegt. Parallel dazu konnte der Entwurf zur Erhaltungssatzung im Internet eingesehen werden.

Die öffentliche Bekanntmachung dieser Öffentlichkeitsbeteiligung erfolgte im Amtsblatt der Stadt Mainz am 15.02.2019.

Während des o. a. Zeitraumes sind die nachstehend zusammengefassten Anregungen eingegangen:

A Von der Bürgerschaft vorgebrachte Anregungen:

1. Absender 1

-Schreiben vom 29.03.2019

- Die Erhaltungssatzung sei mit dem geplanten Inhalt unwirksam
 - Es fehle bereits an einer Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Satzung. Gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB könne die Gemeinde durch eine sonstige Satzung Gebiete bezeichnen, in denen zur Erhaltung der städtebaulichen Eigenart des Gebietes aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfe.
 - Das Erhaltungsziel sei nur allgemein umschrieben. Zur Konkretisierung sei insoweit § 172 Abs. 3 BauGB heranzuziehen (Ernst/ Zinkahn/ Bielenberg, § 172, Rn. 29).
 - Die Fallgestaltung des sogenannten „städtebaulichen Denkmal- und Ensembleschutzes“ erfasse bauliche Anlagen, die allein oder zusammen mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Land-

- schaftsbild prägen. Gemeint seien also vor allem Anlagen, die prägende Bedeutung für ein bestimmtes städtebauliches Ensemble oder einen geschlossenen Altstadt kern haben.
- An dieser Voraussetzung fehle es hier deshalb, weil die Erhaltungssatzung ausschließlich darauf abziele, begrünte Vorgärten zu erhalten. Begrünte Vorgärten stellen jedoch keine baulichen Anlagen im Sinne des § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB dar.
 - Bauliche Anlagen seien vielmehr mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen, § 2 Abs. 1 LBauO. Das Anknüpfen an die Herstellung aus Bauprodukten führe zu einer gesetzlich gewollten Abgrenzung gegenüber natürlich gewachsenen Gegenständen, wie beispielsweise eine Hecke, die auf das Merkmal der Tätigkeit des Menschen in besonderer Weise abstelle (Jeromin, LBauO, 4. Auflage 2016, § 2, Rn.14)
 - Dies sei vergleichbar mit begrünten Vorgärten, die natürlich gewachsen und nicht aus Bauprodukten hergestellt sind.
 - Mit einer Erhaltungssatzung im Sinne des § 172 Abs. 1 S.1 Nr. 1 BauGB könne deshalb der beabsichtigte Zweck, die Erhaltung der begrünten Vorgärten, nicht auf zulässige Weise erreicht werden.
 - Nur vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die geplante Erhaltungssatzung in einem unauflösbaren Widerspruch zu der Landesbauordnung stünde.
 - In der Begründung zum Erlass der Satzung hieße es wie folgt: „Durch die Errichtung von Parkflächen in Vorgärten entsteht somit eine Gefährdung des städtebaulichen Erscheinungsbildes. [...] Damit verbunden ist auch die Problematik der Stellplätze, die pro Haushalt benötigt werden. Unter anderem führt dieser Trend dazu, dass immer mehr befestigte Stellplätze auf dem eigenen Grundstück errichtet werden.“
Damit sei übersehen worden, dass es sich bei der Errichtung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück nicht um einen „Trend“ handle. Vielmehr sei die Errichtung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück gesetzlich vorgeschrieben. Gemäß § 47 Abs. 1 LBauO dürfe bauliche Anlagen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie in geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze)
 - Gemäß §47 Abs. 3 LBauO seien Stellplätze oder Garagen auf dem Grundstück zu errichten.
 - Zwar könne die Stellplatzpflicht auch dadurch erfüllt werden, dass der Stellplatz auf einem in zumutbarer Entfernung liegenden anderen Grundstück errichtet wird, dessen Nutzung durch Stellplätze oder Garagen öffentlich-rechtlich, also durch Baulast, gesichert sei.
 - Aber auch dies würde vorliegend leerlaufen, da auch diejenigen anderen Grundstücke, die sich in zumutbarer Entfernung befinden, ebenfalls im räumlichen Geltungsbereich der geplanten Erhaltungssatzung liegen würden, sodass auch auf diesen Grundstücken kein Stellplatz errichtet werden könne.
 - Dies würde letztlich dazu führen, dass einem Bauherrn nur die Möglichkeit der Stellplatzablöse gemäß § 47 Abs. 4 LBauO verbliebe. Einmal abgesehen davon, dass nicht klar sei, ob in Fällen der vorliegenden Art eine Stellplatzablöse zugelassen werden könne, würde dies in jedem Fall zu einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung des Bauherrn führen. Die Baukosten würden sich drastisch erhöhen, da pro Stellplatz im Bereich der Oberstadt mit Kosten in fünfstelliger Höhe gerechnet werden müsse.

- Im Übrigen sei die Stellplatzablöse auch von der Zustimmung der Gemeinde abhängig und stelle eine Ausnahme dar. Bezüglich des „Ob“ einer Ablösung habe der Bauherr kein Wahlrecht
- Die geplante Satzung würde somit gegen höherrangiges Recht, nämlich gegen § 47 Abs. 1 Abs.3 LBauO, also gegen eine landesgesetzliche Regelung, verstoßen und wäre somit nichtig.
- Die geplante Satzung verstoße auch gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.
 - Das geplante Ziel, nämlich die Erhaltung der begrünten Vorgärten, könne auch dadurch erreicht werden, dass begrünte Stellplätze (zum Beispiel Rasengittersteine etc.) zulässig seien. Damit wäre das Ziel der Satzung, das charakteristische städtebauliche Erscheinungsbild der Ketteler-Siedlung mit seinen begrünten Vorgärten / begrünten Stellplätzen zu erhalten, ebenfalls gewahrt. Durch die beiderseitige Flankierung der öffentlichen Straßenparzelle durch begrünte Vorgärten würde der städtebauliche Raum zwischen den sich gegenüberstehenden Bebauungen optisch weiterhin gegliedert und gleichermaßen erfahrbar gemacht.
 - Wenn der identische Zweck aber auch durch eine weniger einschneidende Maßnahme erreicht werden könne, gebietet es der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, diese weniger einschneidende Maßnahme zu wählen.
 - In Folge dessen gehe der endgültig beabsichtigte Satzungstext auch weit über dasjenige hinaus, was in der Beschlussvorlage geregelt sei. Die Beschlussvorlage befasse sich primär mit dem Thema „Vorgärten“. Die geplante Satzung normiere jedoch ein Genehmigungserfordernis für die Errichtung, den Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung sämtlicher baulicher Anlagen gemäß §172 Abs. 1 BauGB. Der Zweck, die noch vorhandenen und der Eigenart des Gebietes prägenden Vorgartenbereich zu erhalten, finde sich lediglich in einem Nebensatz in § 1 Abs. 1 der Satzung.
 - Demgegenüber sei in § 1 Abs. 1 S.1 der Satzung geregelt, dass es Ziel und Zweck der Satzung sei, das städtebauliche Erscheinungsbild der Ketteler-Siedlung insgesamt zu erhalten und unter Beachtung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen nachhaltig zu entwickeln.
 - In § 1 Abs. 2 sei normiert, dass die jeweiligen städtebauliche Eigenart der Siedlungen aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt erhalten werden soll.
 - Der sachliche Geltungsbereich erstrecke sich gemäß § 3 der Satzung auf bauliche Maßnahmen aller Art, wie Abbruch, Umbauten, Erweiterungen, Instandsetzungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen, Wiederaufbauten sowie Neubauten.
 - Es seien also sämtliche erdenklichen Baumaßnahmen dem Geltungsbereich der Satzung unterworfen und zwar unabhängig davon, ob es sich um Stellplätze in den Vorgartenbereichen handele. Gerade auf die Stellplätze im Vorgartenbereich beziehe sich jedoch das in der Begründung der Satzung normierte Planungsziel.
 - Dies führe letztlich dazu, dass jede nur erdenkliche bauliche Maßnahme genehmigungspflichtig wäre.
 - Dies würde eine schwere und unzumutbare rechtliche Beschränkung der Grundstückeigentümer und Erbbauberechtigter bedeuten.
 - Darüber hinaus seien die Eigentümer auch deshalb erheblich rechtlich beschränkt, weil das Entwicklungspotential der Grundstücke zukünftig eingeschränkt wird. Es müsse dann immer berücksichtigt werden, dass für jede bauliche Maßnahme eine Genehmigung erforderlich sei. Dies würde

- wiederum dazu führen, dass sich bauliche Maßnahmen erheblich verzögern und verteuern würden, da nicht ablesbar sei, wann und unter welchen Voraussetzungen im Einzelfall eine positive Genehmigung erteilt wird.
- Der Text der Satzung schieße weit über das beabsichtigte Ziel hinaus, so dass auch aus diesem Grunde ein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gegeben sei, in Folge dessen eine Satzung mit dem geplanten Inhalt nichtig sei.
 - Des Weiteren sei zu beachten, dass die Satzung die konkrete Verkehrssituation (bewusst?) völlig außer Acht lässt. Ein Verbot von Stellplätzen im Vorgartenbereich würde dazu führen, dass der Parkdruck weiter steige und die Ketteler-Siedlung noch mehr als bisher von Fahrzeugverkehr derjenigen Personen belastet wäre, die einen Parkplatz suchen. Hiermit seien unnötige Lärm- und Abgasimmissionen verbunden.
 - Hinzu komme hier noch, dass an vielen Monaten im Jahr die Ketteler-Siedlung aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Volkspark ohnehin zugeparkt sei, sodass der Verkehr teilweise kollabiert. Diese prekäre Verkehrssituation würde noch verschärft werden, wenn Stellplätze im Vorgartenbereich verboten wären.
 - Diese Problematik wird in der Planbegründung mit keinem Wort erwähnt.
 - Der Hinweis, dass durch die Satzung keine öffentlichen Stellplätze im Straßenraum entfallen, die aufgrund von Ein-/Ausfahrten oder dem teilweise sehr engen Straßenraum weichen müssen, sei sachlich unzutreffend. Denn die Errichtung von Stellplätzen führe gerade dazu, dass der Straßenraum entlastet wird. Seien beispielsweise zwei Stellplätze hintereinander errichtet, so führe die Anlegung einer einzigen Ein-/Ausfahrt dazu, dass im öffentlichen Verkehrsraum weitere Stellplätze zur Verfügung stehen.
 - Sofern in der Begründung auf Seite 4 darauf abgestellt wird, dass neben der stadt-bildprägenden Bedeutung den Vorgärten auch eine umweltschutzrelevante Funktion zukomme, so sei darauf hinzuweisen, dass die Erhaltung „umweltschutzrelevanter Funktionen“ nicht von der Ermächtigungsgrundlage des § 172 Abs. 1 BauGB gedeckt sei.
 - Nur der Vollständigkeit halber wird noch angeführt, dass die Aussage in der Beschlussvorlage, Seite 2, es sei „seitens der Betroffenen ein Interesse an der Aufstellung einer solchen Satzung zu erwarten“ jedenfalls nicht auf die Mandantin zutrefte.
 - Aufgrund der oben genannten, zu erwartenden erheblichen Einschränkungen der Eigentümerrechte entspreche die Aufstellung einer Erhaltungssatzung dieses Inhalts nicht dem Interesse der Mandantin.
 - Aufgrund der obigen Einwendungen könne die Erhaltungssatzung unseres Erachtens mit diesem Inhalt nicht wirksam erlassen werden.

Abwägungsergebnis

- *Begrünte Vorgärten sind natürlich keine baulichen Anlagen, darin wird dem vortragenden Absender zugestimmt. Aber Stellplätze sind bauliche Anlagen und noch dazu bis zu einer Größenordnung, die einen Vorgarten gestalterisch negativ beeinflussen kann, genehmigungsfrei. Deshalb ist es städtebaulich geboten und auch zulässig, diese in einer Erhaltungssatzung unter einen zusätzlichen Genehmigungsvorbehalt zu stellen. Hierzu führt die Kommentierung des BauGB von Ernst, Zinkahn, Bielenberg und Krautzberger folgendes (sinngemäß) aus:
Mit dem Mittel der Erhaltungssatzung kann eine Beeinträchtigung der Schutzgüter Ortsbild, Stadtgestalt und Landschaftsbild verhindert werden. Freiflächen können Bestandteil des Orts- und Landschaftsbildes sein, oder aus städtebaulichen Gründen erforderlich sein, um ein städte-*

bauliches Ensemble vor störender (heranrückender) Bebauung zu schützen, vgl. Ernst, Zinkahn, Bielenberg und Krautzberger, Kommentar zu § 172 BauGB, Rn. 169.

Der Regelungszweck des § 172 Abs. 3 Satz 2 BauGB (Versagung der Genehmigung für die Errichtung) beschränkt sich nicht auf größere Bauwerke. Mit der Erhaltungssatzung können auch störende Nebenanlagen auf Grundstücken mit gestaltprägenden Bauten verhindert werden, z.B. die Einfriedung von Vorgärten, die Errichtung von Garagen oder Unterstellplätzen sowie Anlagen der Außenwerbung.

Bestehen keine Bedenken gegen die Errichtung einer baulichen Anlage, wirkt sich Satz 2 im Wesentlichen auf Lage und Stellung des Baukörpers sowie die Form (äußere Gestaltung) des Bauwerks aus. Mit dieser Maßgabe gestattet Satz 2 die Freihaltung von Flächen von jeglicher Bebauung (ebenso Krautzberger in Battis/Krautzberger/Löhr, BauGB, 11. Aufl. 2009, § 172 Rn. 43; Köhler in Schrödter, BauGB, § 172 Rn. 88). Die Versagung der Genehmigung hat dann die Wirkung eines Bauverbots. Insofern wird davon ausgegangen, dass die mit der Satzung beabsichtigte Freihaltung möglich ist.

In der Begründung wurden zudem einzelne Bereiche deklariert und durch ihre prägenden Merkmale näher beschrieben.

Die Ermächtigungsgrundlage zur Aufstellung dieser Erhaltungssatzung ist somit aus Sicht des Stadtplanungsamtes gegeben.

- Die Reihenhäuser wurden in einer Zeit errichtet, als noch kein Nachweis notwendiger Stellplätze gefordert wurde. Aktuell müssen für Reihemittelhäuser im Satzungsgebiet auch nachträglich keine Stellplätze nachgewiesen werden (vgl. § 2 Abs. 5 Satzung über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen für Kraftfahrzeuge sowie von Fahrradabstellplätzen). Insofern wird kein Widerspruch zum Grundsatz „Stellplätze müssen auf das eigene Grundstück“ gesehen. Darüber hinaus hält die LBauO mit dem § 88 Abs. 3 Nr. 3 sogar eine Ermächtigung bereit, mit der die Gemeinde die Herstellung von Stellplätzen komplett untersagen kann. Insofern wird auch kein Widerspruch zu höherrangigem Recht gesehen. Städtebauliche Sachverhalte durch Satzungsrecht regeln zu dürfen, gehört zur Planungshoheit der Gemeinde. Darüber hinaus sieht § 47 Abs. 2-4 LBauO genau für diesen Fall entsprechende Alternativen bis hin zur Ablösung vor. Im Falle notwendiger Stellplätze in Folge einer Wohnraumschaffung in bestehenden baulichen Anlagen durch Wohnungsteilung, Nutzungsänderung, Aufstockung etc. entfällt die Pflicht zur Herstellung zusätzlicher Stellplätze nach § 47 Abs. 2 LBauO, wenn die Herstellung auf dem Grundstück nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten möglich ist. Dies wird im vorliegenden Fall bei Änderung im Bestand regelmäßig zutreffen.
- Mit der Erhaltungssatzung wird ein zusätzlicher Genehmigungsvorbehalt erlassen. Ein grundsätzliches Verbot, Stellplätze zu errichten, wird mit der Erhaltungssatzung nicht beschlossen. Nach § 173 Abs. 3 BauGB findet vor der Genehmigungsentscheidung ein Erörterungsgespräch mit dem Eigentümer oder sonstigen zur Unterhaltung Verpflichteten statt. Darin werden die für die Entscheidung erheblichen Tatsachen erörtert. Somit können im Genehmigungsverfahren entsprechende Lösungen geklärt werden.
Grundsätzlicher Auftrag bzw. Intension dieser Satzung ist, dass die Grünsubstanz in den Vorgartenbereichen aus stadtgestalterischen Gründen nach § 172 BauGB zu erhalten ist. Das städtebauliche Erscheinungsbild der Ketteler-Siedlung ist zu erhalten und unter Beachtung der vorhandenen städtebaulichen Strukturen nachhaltig zu entwickeln. Eine ökologische Verbesserung beziehungsweise die Bewahrung vor einer Verschlechterung ist ein Nebeneffekt. Eine Unverhältnismäßigkeit wird nicht gesehen.
- Die vorgetragene Argumentation, dass begrünte Vorgärten auch durch Rasengittersteine erreicht werden könne, sind mit Blick auf den Satzungszweck – die Erhaltung des städtebaulichen Erscheinungsbildes – nicht zielführend. Erstens benötigen Rasengittersteine einen frostsicheren Unterbau, verfügen über nur wenig Bodensubstrat, so dass sich bei Fahr- und Schattenbelastungen nur wenig Grün entwickeln kann. Der Anspruch an eine stadtgestalterisch wirksame Grünfläche kann damit nicht sichergestellt werden. Hauptziel eines Stellplatzes ist es nicht, dass dieser ökologisch möglichst verträglich ist, sondern dass er die Möglichkeit zum Abstellen eines Kraft-

fahrzeuges bietet. Wird der Stellplatz als solcher genutzt, stehen die Fahrzeuge aufgrund der Tiefe der Vorgärten dicht an der Fassade. Damit ist das stadtgestalterische Erscheinungsbild des Straßenzuges empfindlich gestört. Optisch ist der Verkehrsraum somit deutlich erweitert. Dann ist die noch vorhandene und vom Betrachter als wohltuend empfundene abschnittsweise Proportionierung/ Gliederung des Straßenraumes durch begrünte und baumbestandene Vorgärten einerseits und asphaltierter Verkehrsfläche andererseits, unwiederbringlich verloren gegangen.

Für das städtebauliche Erscheinungsbild ist jede Vorgartenfreifläche von Relevanz.

- *Da sich die aktuelle Situation nicht verändert und somit auch keine Zunahme von Lärm entsteht, ergeben sich aus Sicht des Lärmschutzes keine signifikante Änderungen. Die Vermeidung von Parksuchverkehr stellt ein verkehrlich sinnvolles und anzustrebendes Ziel dar; Parksuchverkehr führt jedoch in der Regel nicht zu Verkehrslärmimmissionen, die als unzumutbar im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes einzustufen sind.*
- *Die aktuelle Situation hinsichtlich des Verkehrs bleibt ebenso unverändert.*
- *Ein für diese Zeiträume (z.B. Samstag/Sonntag/Feiertag von Mai bis September) geltendes Bewohnerparken könnte für einen möglichen Parkdruck eine Entspannung bringen, wobei zu beachten wäre, dass sich der Parkdruck nicht auf unregelmäßig benachbarte Bereiche verlagert. Solch eine Prüfung ist mit umfangreichen personellen, organisatorischen und kostenintensiven Aufwendungen verbunden, sodass eine kurzfristige Umsetzung deshalb nicht möglich ist. Zur Prüfung ob eine Anwohnerparkzone ausgewiesen werden kann, ist eine aussagekräftige Untersuchung unter Einhaltung der gesetzlichen Prüfkriterien (StVO, VwV-StVO, etc.) notwendig. Hierbei ist unter anderem ein sogenannter „Mangel an privaten Stellplätzen“ aufzuzeigen. Dabei muss die Anzahl der dort gemeldeten Bewohner-Kfz, die der auf den Grundstücken vorhandenen Stellplätze übersteigern. Zusätzlich ist eine Einrichtung einer Bewohnerparkzone nur dann möglich, wenn im gesamten dafür vorgesehenen Areal die Auslastung der öffentlichen Stellplätze durchweg sehr hoch (> ca. 90 %) bzw. das Gebiet im Tagesgang (z.B. 5.00, 10.00, 15.00 und 19.00 Uhr) durchgängig voll ausgelastet ist. Als weiteres Prüfkriterium muss die Anzahl der angetroffenen „quartiersfremden“ Parker im öffentlichen Straßenraum im Tagesgang diejenige der „quartierseigenen“ übersteigen, geprüft werden.*

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

2. Absender 2

-Schreiben vom 29.03.2019

- *Als langjähriger und stolzer Bewohner der Kettelersiedlung möchte der Absender die Gelegenheit nutzen, zur geplanten Erhaltungssatzung Stellung zu beziehen. Als Mieter einer Wohnung in der Siedlung betreffe ihm diese seiner Wahrnehmung nach aktuell (noch) nicht, jedoch lege ihm die Siedlung als solche am Herzen. Er bitte um Nachsicht, dass ihm vor Angst einer vermeintlichen Stigmatisierung anonym bleiben möchte.*
- *Er lebe schon länger in der Kettelersiedlung und nehme dort einen unvermeidlichen demographischen Wandel wahr. Es sei aktuell ein deutlicher Generationenwechsel zu erkennen. Ältere Generationen würden durch jüngere Personen und Familien abgelöst. Dieses Phänomen würde sich in den kommenden Jahren verstärken und dürfe auch empirisch belegbar sein, sofern hierzu Möglichkeiten bestehen. Damit unvermeidbar verbunden sei ein höherer Bedarf an Mobilität und somit auch an PKW und dafür benötigten Stell- bzw. Parkplätzen.*
- *Insbesondere Familien – und somit unser aller Zukunft- seien auf diese immer wertvoller, da seltener werdende Ressource angewiesen. Dies stelle in seinen Augen einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität und des hohen Standards der aktuell (noch)*

komfortablen Wohnsituation in der Oberstadt an sich und speziell auch in der Siedlung dar.

- Der Status quo sei dabei nicht schwer zu erheben: Gerade durch die Nähe zum Volkspark sowie Einbahnstraßenregelungen stehen jetzt schon kaum genügend Parkplätze für die hohe Zahl an Siedlungsbewohnern zur Verfügung. Vor allem an den Wochenenden suche er schon tagsüber oft mehrere Minuten lang einen freien Parkplatz. Am schlimmsten sei allerdings ein Heimkommen in den späten Nachmittag- oder Abendstunden. Die meist vergebliche Suche nach einem Parkplatz würde zum Geduldsspiel. Er unterhalte sich viel mit anderen Nachbarn auch aus den angrenzenden Straßenzügen – in der Sache herrsche Einigkeit.
- Er möge die Grünstreifen und auch die Vorgärten – sie sähen natürlich nett aus. Aber stellen sie eine auch nur annähernde Gleichgewichtung zur geplanten Beschneidung der Anwohner, ihr Leben durch das Verbot der Erstellung eines Stellplatzes derart einzuschränken dar?
- In seinen Augen wirke die diesbezüglich Begründung, welche er im Amtsblatt lesen durfte, stark kreierte und auch im Wesentlichen leider nicht nachvollziehbar.
- Eben durch die Nähe zum Volkspark stehe doch jedem Bewohner die jederzeitige Möglichkeit eines unkomplizierten Ausfluges ins Grüne frei. Es sei ja nicht so, dass er in einer Plattenbausiedlung oder Vergleichbarem lebe. In der Begründung müsste er u.a. lesen, dass „die vorhandenen Vorgärten mit dem direkt angrenzenden Stadt- und Volkspark ein zusammenhängendes „Grünnetz“ bilden[...] das in seiner Gesamtheit als unverzichtbarer Bestandteil des typischen Ortsbildes und Wohnumfeldes zu werten ist“
- Wer außer den Anwohnern, also in diesem konkreten Fall ihm, fühle sich berufen, eine solche Bewertung vorzunehmen? Außer auf Luftbildern sei eben gerade kein Grünnetz auszumachen, wenn man als Bewohner oder Besucher die Siedlung quert – sei es zu Fuß oder mit dem PKW. Allein schon durch die leider recht unansehnliche Hauptverkehrsader Göttelmannstraße, welche bekanntlich Volkspark und Ketteler-siedlung trenne, könne dieses Argument leicht entkräftet werden.
- Wie wir vielleicht erkennen können, liege ihm die Siedlung, aber vor allem das Wohl und angenehme Leben der Bewohner sehr am Herzen. Er kenne viele Menschen, welche der negative Punkt der zu geringen Parkplatzdichte störe. Es sei ihm eine persönliche Angelegenheit, sich für diese Menschen einzusetzen, um die zumindest potentielle Möglichkeit der Errichtung eines Stellplatzes nicht von vorne hinein auszuschließen. Er denke auch, dass sich bestimmt Kompromisse in Sachen äußere Gestaltung bei Bedarf finde lasse. So sei er zumindest bei seinen Spaziergängen noch nicht auf ablehnende Haltungen gestoßen.
- Er möchte abschließend gezielt provokant die Fragen stellen, ob hier inhaltlich tatsächlich eine Verbesserung herbeigeführt werden soll oder ob die angestrebten Maßnahmen Ausfluss eines vorschnellen Aktionismus seien. Denn eines solle nicht verkannt werden: Die Stadt sei sich mit Blick auf die Zukunft die Frage stellen müssen, wie sie der unweigerlich steigenden Zahl an PKW und damit verbundenem Bedarf an Stellplätzen begegne. Es solle daher nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen im Sinne des Allgemeinwohls sein, wenn Bürgerinnen und Bürger privat und auf eigenen Kosten durch das Errichten von Stellplätzen für Entlastung sorgen können. Dass man auch diese im heutigen Zeitalter „grün“ und optisch ansprechende gestalten kann ohne dass dabei hoheitliche Regelungsbedarf von Nöten sei, zeigen viele der bisher schon gebauten Stellplätze.
- In jedem Falle bitte er höflich um Thematisierung folgender Fragestellungen in der entsprechenden Sitzung des Stadtrates:

- Wurde auf die erwähnte demographische Entwicklung in der Siedlung und des damit zu erwartenden Bedarfs an mehr Parkfläche Rücksicht genommen?
- Erfolgte eine Bestandsaufnahme durch Erhebungen beim Einwohnermeldeamt und der Zulassungsbehörde hinsichtlich des empirischen Verhältnisse von Bewohnern und zugelassenen KFZ?
- Welche Gegenmaßnahmen zur Erstellung von Parkplätzen beabsichtigt die Stadt mittel- und langfristig, um für ausreichend Parkraum zu sorgen? Sind beispielsweise Parkhäuser und Tiefgaragen geplant, welche dem Trend der Motorisierung einen Ausgleich bieten würden?
- Er hoffe durch seine teils sehr direkten, aber immer ehrlichen Ansichten eine Hilfe bei der Entscheidungsfindung zu sein, um in letzter Konsequenz zum richtigen Entschluss zu kommen und diese wahrscheinlich gut gemeinte aber inhaltlich leider vollkommen vermessene Satzung abzulehnen.

Abwägungsergebnis

- *Eine demographische Statistik wurde für die Satzung nicht zur Hilfe genommen. Ebenfalls erfolgte keine explizite Erhebung der Parkflächen in der Siedlung. Diese Erhebungen sind auch mit Blick auf die planerischen Ziele der in der Aufstellung befindlichen Satzung nicht notwendig. Es geht hierbei auch nicht um Bilanzierungen oder Prognosen im Zusammenhang mit der Stellplatzproblematik. Politischer Auftrag ist, das stadtgestalterische Erscheinungsbild in der Siedlung durch eine städtebauliche Erhaltungssatzung zu sichern. Zu der vorgetragene Vermutung, dass im Zuge des Generationenwechsels zwangsläufig der Kfz-Bestand und somit der Bedarf an privaten Stellplätzen steige, gibt es Möglichkeiten diesen Trend gezielt zu beeinflussen. So treten in den Städten wie auch in Mainz immer stärker neue Formen der Mobilität in den Vordergrund, wie z.B. Car-Sharing-Projekte. Je stärker diese unterstützt werden, desto geringer ist die Notwendigkeit eines eigenen Kraftfahrzeuges und die eines zusätzlichen Stellplatzes. Es ist nicht vorgesehen, öffentliche Parkplätze oder Tiefgaragen zu errichten, um den privaten Stellplatzmangel zu entschärfen. Die Stadt wird allerdings die Ansiedlung von Car-Sharing Stationen im öffentlichen Raum vorantreiben und auch für eine ausreichende Bestückung des öffentlichen Raumes mit Ladestationen für die Elektromobilität eintreten.*
- *Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt. Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Kettler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates. Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.*
- *Die Argumentation, dass Stellplätze in heutiger Zeit auch "grün und optisch ansprechend gestalten könne" zielt auf den Einsatz von Rasengittersteinen oder ähnlicher Belägen hin. Rasengittersteine*

benötigen einen frostsicheren Unterbau, verfügen über nur wenig Bodensubstrat so dass sich bei Fabr- und Schattenbelastungen nur wenig Grün entwickeln kann. Der Anspruch an eine stadtgestalterisch wirksame Grünfläche kann damit nicht sichergestellt werden. Hauptziel eines Stellplatzes ist es nicht, dass dieser ökologisch möglichst verträglich ist, sondern dass er die Möglichkeit zum Abstellen eines Kraftfahrzeuges bietet. Wird der Stellplatz als solcher genutzt, stehen die Fahrzeuge aufgrund der Tiefe der Vorgärten dicht an der Fassade. Damit ist das stadtgestalterische Erscheinungsbild des Straßenzuges empfindlich gestört. Optisch ist der Verkehrsraum somit deutlich erweitert. Dann ist die noch vorhandene und vom Betrachter als wohltuend empfundene abschnittsweise Proportionierung/Gliederung des Straßenraumes durch begrünte und baumbestandene Vorgärten einerseits und asphaltierter Verkehrsfläche andererseits, unwiederbringlich verloren gegangen. Dieser Effekt wird auch nicht dadurch gemildert, dass die Stellplätze versickerungsfähig mit Rasengittersteinen ausgelegt sind.

Für das städtebauliche Erscheinungsbild ist jede Vorgartenfreifläche von Relevanz.

- Zum allgemeinen Verständnis wird aufgeführt, dass mit der Erhaltungssatzung ein zusätzlicher Genehmigungsvorbehalt erlassen wird. Ein grundsätzliches Verbot, Stellplätze zu errichten, wird mit der Erhaltungssatzung nicht beschlossen. Nach § 173 Abs. 3 BauGB findet vor der Genehmigungsentscheidung ein Erörterungsgespräch mit dem Eigentümer oder sonstigen zur Unterhaltung Verpflichteten statt. Darin werden die für die Entscheidung erheblichen Tatsachen erörtert. Somit können im Genehmigungsverfahren entsprechende Lösungen geklärt werden. Grundsätzlicher Auftrag bzw. Intension dieser Satzung ist, dass die Grünbestand aus stadtgestalterischen Gründen nach § 172 BauGB zu erhalten ist. Eine ökologische Verbesserung beziehungsweise die Bewahrung vor einer Verschlechterung ist ein Nebeneffekt. Eine Unverhältnismäßigkeit wird nicht gesehen.
- Der Vollständigkeit halber: Nach der Klimafunktionskarte der Stadt Mainz wird die Ketteler-Siedlung als Raum von hoher Wertigkeit mit einer geringen Baumasse und einer hohen Grünmasse deklariert.

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

3. Absender 3

-Schreiben vom 31.03.2019

- Dem Absender lege viel an nachhaltiger Stadtentwicklung. Die Stadt Mainz habe sich selbst zum Ziel gesetzt „alle fünf Jahre die energiebedingten CO₂-Emissionen um 10 Prozent zu reduzieren und die pro-Kopf-Emissionen bis zum Jahr 2030 bezogen auf 1990 zu halbieren.“ Das sei in ihren Augen ein wichtiger Schritt, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.
- E-Mobilität sei in diesem Zusammenhang ein wichtiger Schlüssel, wie die Stadt Mainz selbst in der „Handlungsstrategie E-Mobilität“ schreiben: Dort stehe, dass „etwa 1/3 des deutschen Energieverbrauchs auf den Verkehrssektor“ entfalle. Und somit „der Verkehrssektor ein größeres CO₂-Einsparpotenzial als der Stromsektor“ biete.
- Die Stadt Mainz solle allen Privat-Eigentümern eines Grundstücks in der Ketteler-Siedlung deshalb die Möglichkeit geben, einen Beitrag zur CO₂-Reduktion zu leisten und einen eigenen E-PKW einsetzen zu können. Dafür sei allerdings ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück nötig, um das E-Fahrzeug laden zu können.
- Der Absender sei sehr irritiert, dass die Stadt Mainz dies nun durch die Erhaltungssatzung verbieten wolle. Denn in dem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekt „Mainz gemeinsam Elektromobilität“ wurde 2018 herausgearbeitet, dass die „Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur“ wichtig sei. Elektromobilität würde als ei-

ne der tragenden Säulen einer zukünftigen Mobilitätswende herausgearbeitet. Sollte nicht in bestehenden Quartieren ähnliche Ziele berücksichtigt werden?

- In der Handlungsanleitung E-Mobilität schreibe die Stadt Mainz bezüglich der Ladeinfrastruktur außerdem: „Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut. In einem ersten Schritt sollte geprüft werden, ob Ladeinfrastruktur nicht auf privatem Grund errichtet werden kann (z.B. Garagen oder auf privaten Stellflächen).“ Nichts anderes sei das Anliegen.
- Nun wolle die Stadt Mainz den Grundstücks-Eigentümern in der Siedlung jedoch die Möglichkeit nehmen, einen Stellplatz auf ihrem Grundstück einzurichten, um ein E-Auto zu laden. Wie passe diese Erhaltungssatzung zu den Klimaschutz- und E-Mobilitäts-Zielen der Stadt?
- Des Weiteren heiße es: „Mit Hilfe des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG2) hat die Bundesregierung Städten und Kommunen ein Werkzeug an die Hand gegeben, mit dem diese die Möglichkeit besitzen, elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr durch verschiedene Maßnahmen bevorrechtigt zu behandeln. Dadurch sollen v.a. privaten Nutzern Anreize geschaffen werden, um Elektromobil unterwegs zu sein. Die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs können hierdurch reduziert werden.“ Sollte dies nicht auch in der Erhaltungssatzung berücksichtigt werden?
- Wer Ladeinfrastruktur auf seinem Grundstück schaffe, um dort ein Elektroauto zu laden, solle in jedem Fall eine Genehmigung dafür bekommen, einen neuen Stellplatz zu errichten.

Abwägungsergebnis

- *In der Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz heißt es „es wird angenommen, dass die private Haushalte der Mainzer Außenstadtbereiche mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen und damit eine hinreichende sichere Versorgung gewährleistet ist. Aufgrund dessen spielt die öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur für diesen Teil der privaten Haushalte nur eine ergänzende Rolle. Im Gegensatz dazu haben in den Mainzer-Innenstadtbereichen weitaus weniger Nutzer einen Zugang zu einer eigenen Lademöglichkeit. Die Anzahl der sogenannten Laternenparker ist in diesem Teil der privaten Haushalte sehr ausgeprägt. Aufgrund der Sozialstruktur, v.a. aber aufgrund der guten Erschließungsqualität durch Carsharing, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch gegenüber dem restlichen Stadtgebiet eine niedrigere Pkw-Verfügbarkeit/ Haushalte anzusetzen. In diesen Bereichen ist eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen, damit der verbleibende Pkw-Bestand mittelfristig auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden kann.“ (Zitat aus: Landeshauptstadt Mainz (Hrsg.) (2016): Handlungsstrategie Elektromobilität, Mainz, S. 9). Die Ketteler-Siedlung zählt hierbei noch zum erweiterten Innenstadtbereich, sodass laut Handlungsstrategie Elektromobilität eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen ist. Die Stadt betreibt selber keine E-Ladestationen. Die Betreiber solcher E-Ladestationen (das sind im öffentlichen Raum bislang ausschließlich die Stadtwerke Mainz) sollten trotz der Bundesförderung der Ladeinfrastruktur eine solche Ladestation langfristig wirtschaftlich betreiben können. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens und überlässt bei positiver Prüfung die Flächen dem Ladesäulenbetreiber per Gestattungsvertrag. Da in unmittelbarer Nähe der Ketteler-Siedlung bereits eine E-Ladestation auf öffentlicher Fläche im Eingangsbereich des Volksparks errichtet wurde, erscheint eine weitere kurzfristige Errichtung und der Betriebs einer weiteren E-Ladestation seitens der Stadtwerke eher unwahrscheinlich. Gerne kann eine Anfrage an das Stadtplanungsamt gestellt werden, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt. Hierzu werden regelmäßig die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen und die Auslastung der bereits vorhande-*

nen Ladestationen geprüft und natürlich auch konkrete verbindliche Planungs- und Anschaffungsabsichten für E-Fahrzeuge berücksichtigt.

- Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrens-schritte aufzeigt.

Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Kettler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.

Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.

- Das Bauordnungsrecht sieht keine Unterscheidung innerhalb der unterschiedlichen Formen von Stellplätzen vor. Eine Genehmigung auf dem privaten Grundstück nur für Elektrofahrzeuge ist somit rechtlich nicht möglich. Der Absender vermischt in seiner Argumentation umweltpolitische Aspekte mit stadtgestalterischen Aspekten. Mit Blick auf die Ziele dieser städtebaulichen Erhaltungssatzung ist es ohne Bedeutung, ob im Vorgarten ein Pkw mit herkömmlichem Verbrennungsmotor oder mit einem Elektroantrieb steht. Es handelt sich hier um stadtgestalterisch relevante optische Vorgänge, nicht um energiepolitische Betrachtungen. Mit dem Auftrag zur Aufstellung der vorliegenden Satzung haben sich die politischen Gremien für die Erhaltung der stadtgestalterischen Eigenarten im Plangebiet ausgesprochen.

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

4. Absender 4

-Schreiben vom 30.03.2019

- Der Absender sei Anwohner des betroffenen Gebietes. Die Familie habe sich entschlossen, den Vorgarten in der G.straße nicht als Stellplatz zu nutzen, da sie das Erscheinungsbild ebenfalls bewahren möchte. Somit begrüße Sie das Bestreben, das städtebauliche Erscheinungsbild der Kettlersiedlung, das durch die Vorgärten geprägt sei, zu bewahren. Der Schlussfolgerung, nämlich die Aufstellung einer Erhaltungssatzung, wird widersprochen. Diese Maßnahme wird als unverhältnismäßig erachtet und erschließe sich nicht aus der Begründung.
- Allgemeiner Motorisierungstrend in Deutschland
Es würde mit Zahlen von dem Statistischen Bundesamt, die eine Steigerung von 16 Autos pro 1000 Einwohner innerhalb von 15 Jahren (2000-2015) aufzeigen, argumentiert. Das entspreche zwar den Zahlen des Kraftfahrtbundesamt, das zum 01.01.2019 einer Steigerung von 1,7 % feststelle, aber es würde nicht auf den Mobilitätswandel eingegangen. Die Anzahl der Fahrräder in Deutschland steige ebenfalls, sowie die Anzahl der Fahrradfahrer. In Ballungsgebieten und Großstädten sogar deutlich mehr als auf dem Land. Carsharing gewinne zunehmend an Bedeutung und

seien vor allem in Großstädten ausgebaut. Der Bestand der Elektroautos wächst. Auch hier in Großstädten überdurchschnittlich. Elektroautos seien bevorzugt direkt am Haus aufgeladen, da das öffentliche Netz fehle.

- Wegfall öffentlicher Stellplätze im Straßenraum

Dieses Argument treffe in dem betroffenen Gebiet nur teilweise zu. In der Görresstraße zum Beispiel seien die öffentlichen Stellplätze nicht gefährdet, da sich die Vorgärten der Einfamilienhäuser ausschließlich auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden. Sollte ein Antrag für die Errichtung eines Stellplatzes eingereicht werden, dann stehe es frei individuell darüber zu entscheiden. Stattdessen wird die Aufstellung einer Erhaltungssatzung, die alle Anwohner betreffe, erwogen.
- Bevor die Entscheidung verabschiedet wird, seien alternative Lösungen zu diskutieren und ggf. umzusetzen.
 - Anwohnerparken

In dem betroffenen Gebiet gebe es kein Anwohnerparken. Die Parksituation sei generell angespannt, aber insbesondere in den Sommermonaten sei es nahezu unmöglich einen Parkplatz zu finden. Viele Besucher des Volksparks reisen mit dem PKW an und belegen die wenigen Parkplätze. Die Anwohner behelfen sich durch das Errichten von Stellplätzen auf ihren Grundstücken. Auch der Absender sei regelmäßig damit konfrontiert, seinen Einkauf nicht ausladen zu können. Die Einführung einer Anwohnerparkzone sei zu erwägen.
 - Fahrradwege

Die Fahrradwege in der Göttelmannstraße, Am Stiftswingert und An der Goldgrube seien streckenweise nicht benutzbar. Die Verlegung der Fahrradwege auf die Straße in 2018 sei unglücklich, da die Straße viel zu eng sei. Diese Strecke lege auf dem Schulweg der Kinder und es sei kam zumutbar, diese zu verwenden. Es sei zu überlegen die Fahrradstrecken in Mainz besser auszubauen, da dann sich die Anzahl der Autofahrer sicherlich verringern
 - Carsharing

In vielen Stadtteilen sei Carsharing ausgebaut. Das Gebiet rund um den Volkspark sei jedoch spärlich ausgestattet. Für den Absender sei Carsharing eine sinnvolle Alternative zum eigenen Auto, jedoch sei das Angebot hier noch nicht attraktiv genug. Es sei sich für den Ausbau des Gebietes stark zu machen.
 - Elektroladestationen

Wenn es Möglichkeiten gäbe, das Elektroauto in der Nähe zu laden, dann sei ein Stellplatz am Haus nicht nötig. Im Wohngebiet gäbe es keine Ladestationen. Es sei zu überlegen, diese einzurichten.
- Der Absender sei sich sicher, dass durch die Berücksichtigung der o.a. Punkte Stellplätze im eigenen Vorgarten nicht mehr nötig seien. Der Absender kann sich nicht vorstellen, dass die Nachbarn ihren Stellplatz aus ästhetischen Gründen errichtet haben, sondern wegen der vorliegenden Umstände. Nach der Meinung des Absenders seien zunächst bessere Bedingungen zu schaffen, bevor die Aufstellung einer Erhaltungssatzung verabschiedet wird. Er fände, dass die Verwaltung sich an dieser Stelle zu einfach mache. Aus diesem Grund widerspreche er dem Vorhaben und bittet um Stellungnahme.

Abwägungsergebnis

- *Es wird zur Kenntnis genommen, dass auch seitens der Anwohner die aktuell noch anzutreffend städtebauliche Konstellation mit begrünten Vorgärten als städtebaulich erhaltenswert eingestuft wird.*
- *Die Aufstellung einer städtebaulichen Erhaltungssatzung ist jedoch nicht unverhältnismäßig. Diese Art der Satzung ist geeignet, dieses Erscheinungsbild zu sichern insbesondere auch dadurch, dass alle in der Regel genehmigungsfreien Vorhaben, die geeignet sind, dieses Erscheinungsbild nachhaltig zu stören, einem Genehmigungsvorbehalt unterworfen werden. Dieses Vorgehen beschränkt sich*

nicht nur auf Stellplätze, die in der Regel bis zu einer gewissen Größenordnung auch genehmigungsfrei sind, sondern umfasst alle gestalterisch wirksamen Veränderungen am Gebäude.

- In der Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz heißt es „es wird angenommen, dass die private Haushalte der Mainzer Außenstadtbereiche mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen und damit eine hinreichende sichere Versorgung gewährleistet ist. Aufgrund dessen spielt die öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur für diesen Teil der privaten Haushalte nur eine ergänzende Rolle. Im Gegensatz dazu haben in der Mainzer-Innenstadtbereichen weitaus weniger Nutzer einen Zugang zu einer eigenen Lademöglichkeit. Die Anzahl der sogenannten Laternenparker ist in diesem Teil der privaten Haushalte sehr ausgeprägt. Aufgrund der Sozialstruktur, v.a. aber aufgrund der guten Erschließungsqualität durch Carsharing, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch gegenüber dem restlichen Stadtgebiet eine niedrigere Pkw-Verfügbarkeit/ Haushalte anzusetzen. In diesen Bereichen ist eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen, damit der verbleibende Pkw-Bestand mittelfristig auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden kann.“ (Zitat aus: Landeshauptstadt Mainz (Hrsg.) (2016): Handlungsstrategie Elektromobilität, Mainz, S. 9). Die Ketteler-Siedlung zählt hierbei noch zum erweiterten Innenstadtbereich, sodass laut Handlungsstrategie Elektromobilität eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen ist. Die Stadt betreibt selber keine E-Ladestationen. Die Betreiber solcher E-Ladestationen (das sind im öffentlichen Raum bislang ausschließlich die Stadtwerke Mainz) sollten trotz der Bundesförderung der Ladeinfrastruktur eine solche Ladestation langfristig wirtschaftlich betreiben können. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens und überlässt bei positiver Prüfung die Flächen dem Ladesäulenbetreiber per Gestattungsvertrag. Da in unmittelbarer Nähe der Ketteler-Siedlung bereits eine E-Ladestation auf öffentlicher Fläche im Eingangsbereich des Volkspark errichtet wurde, erscheint eine weitere kurzfristige Errichtung und der Betriebs einer weiteren E-Ladestation seitens der Stadtwerke eher unwahrscheinlich. Gerne kann eine Anfrage an das Stadtplanungsamt gestellt werden, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt. Hierzu werden regelmäßig die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen und die Auslastung der bereits vorhandenen Ladestationen geprüft und natürlich auch konkrete verbindliche Planungs- und Anschaffungsabsichten für E-Fahrzeuge berücksichtigt.
- Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt.

Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Ketteler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.

Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.
- Das Bauordnungsrecht sieht keine Unterscheidung innerhalb der unterschiedlichen Formen von Stellplätzen vor. Eine Genehmigung nur für Elektrofahrzeuge ist somit rechtlich nicht möglich. Mit Blick auf die Ziele dieser städtebaulichen Erhaltungssatzung ist es vollkommen ohne Bedeutung, ob im Vorgarten ein Pkw mit herkömmlichem Verbrennungsmotor oder mit einem Elektroantrieb

steht. Es handelt sich hier um stadtgestalterisch relevante optische Vorgänge, nicht um energiepolitische Betrachtungen.

- Die aktuelle Situation hinsichtlich des Verkehrs bleibt unverändert.
- Ein für diese Zeiträume (z.B. Samstag/Sonntag/Feiertag von Mai bis September) geltendes Bewohnerparken könnte für einen möglichen Parkdruck eine Entspannung bringen, wobei zu beachten wäre, dass sich der Parkdruck nicht auf unregelmäßig benachbarte Bereiche verlagert. Solch eine Prüfung ist mit umfangreichen personellen, organisatorischen und kostenintensiven Aufwendungen verbunden, sodass eine kurzfristige Umsetzung deshalb nicht möglich ist.

Zur Prüfung ob eine Anwohnerparkzone ausgewiesen werden kann, ist eine aussagekräftige Untersuchung unter Einhaltung der gesetzlichen Prüfkriterien (StVO, VwV-StVO, etc.) notwendig. Hierbei ist unter anderem ein sogenannter „Mangel an privaten Stellplätzen“ aufzuzeigen. Dabei muss die Anzahl der dort gemeldeten Bewohner-Kfz, die der auf den Grundstücken vorhandenen Stellplätze übersteigern. Zusätzlich ist eine Einrichtung einer Bewohnerparkzone nur dann möglich, wenn im gesamten dafür vorgesehenen Areal die Auslastung der öffentlichen Stellplätze durchweg sehr hoch (> ca. 90 %) bzw. das Gebiet im Tagesgang (z.B. 5.00, 10.00, 15.00 und 19.00 Uhr) durchgängig voll ausgelastet ist. Als weiteres Prüfkriterium muss die Anzahl der angetroffenen „quartiersfremden“ Parker im öffentlichen Straßenraum im Tagesgang diejenige der „quartierseigenen“ übersteigen, geprüft werden.

- Grundsätzlich verfolgt die Stadt Mainz Strategien zur nachhaltigen Förderung des Radverkehrs und konnte so in den vergangenen Jahren bereits eine Verdopplung des Radverkehrsanteils erzielen (2008 12% auf 25% in 2020). Dafür wird auch weiterhin das Angebot komfortabler Radverkehrsführungen ausgebaut. Hierfür kommen je nach verfügbarem Platz und der Breite der Straße verschiedene Instrumente zum Einsatz. Im Fall der Oberstadt-Achse über Göttelmannstraße - Am Stiftswingert - An der Goldgrube kam zum parallel verlaufenden nichtbenutzungspflichtigen Radweg die Piktogrammreihe auf der Fahrbahn zum Einsatz. Diese signalisiert auch an Autofahrende, dass der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt werden darf. Entsprechend der aufgehobenen Radwegebenutzungspflicht gilt für Radfahrende Wahlfreiheit in der Nutzung der Fahrbahn oder des Radweges. Derzeit prüft die Verwaltung die Einrichtung von Schutzstreifen auf dieser Achse, um ein einheitliches und zusammenhängendes System der Radverkehrsführung anbieten zu können. Dabei gilt für Kinder bis zum 10. Lebensjahr die Nutzung der Gehwege.
- Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt.

Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Kettler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.

Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

5. Absender 5

-Schreiben vom 01.04.2019

- Begründung, Kapitel: Räumlicher Geltungsbereich
 - Wie begründet sich der räumliche Geltungsbereich?
 - Anhand welcher Kriterien wurde der Geltungsbereich festgelegt? Wo ist der Kriterienkatalog einsehbar?
 - Wie groß ist der Geltungsbereich?
- Kapitel: Anlass
 - Wie groß sind die Vorgartenflächen im Verhältnis zu anderen Grünflächen, z.B. rückwärtigen Gärten? Sind diese weiteren Grünflächen nicht mindestens genauso prägend wie die Vorgärten?
 - Wenn man die Vorgärten abzieht, die sich aufgrund von Parkstreifen auf der davor liegenden Straße sowieso nicht für Stellplätze eignen, wie groß ist das „Gefährdungspotenzial“ für das städtebauliche Erscheinungsbild dann noch?
- Bekanntermaßen gäbe es einen Haupteigentümer innerhalb des Geltungsbereiches – den Ketteler-Bauverein.
 - Wie wurde der Ketteler-Bauverein in die Erstellung der Satzung einbezogen?
 - Wenn Stellplätze bzw. deren Gestaltung stärker reglementiert werden soll, warum umfasst der Satzungstext dann einen Genehmigungsvorbehalt für jegliche Änderungen („Die Satzung ist anzuwenden bei baulichen Maßnahmen aller Art, wie Abbruch, Umbauten, Erweiterungen, Instandsetzungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen, Wiederaufbauten sowie Neubauten.“) Hierfür fehle jegliche Begründung!
- Kapitel: Erfordernis der Planung und Planungsziel
 - Inwiefern ist eine bundesweite KFZ-Bestandsentwicklung mit einer Steigerung von 3% in 15 Jahren für das Erfordernis der Planung bzw. dem Planungsziel relevant?
 - In Mainz seien es zudem „nur“ 470 KFZ pro 1.000 Einwohner, allerdings spiele das für die örtliche Parkplatzsituation keine Rolle. Der Absender bittet um eine nachvollziehbare Erläuterung, inwiefern diese Entwicklung in Deutschland für die Parkplatzsituation in der Ketteler-Siedlung herangezogen werde?
 - Zumal es in der aktuellen Vorlage zur Stellplatzsatzung heiße: „Denn es zeichnet sich ab: Trotz steigender Einwohnerzahlen ist eine Stagnation im Kfz-Bestand der in Mainz gemeldeten Fahrzeuge festzustellen.“ Dies widerspreche der Darstellung in der Begründung. Was stimme? Die Zahlen vom „Stadtplanungsamt“ oder vom Amt für „Umwelt, Grün, Energie und Verkehr“?
 - Insbesondere in den Sommermonaten (am Wochenende) fungiere die Ketteler-Siedlung durch die starke Frequentierung des Volksparks als zweiter Parkplatz. Wie wurde dieser Umstand berücksichtigt?
 - Warum gehe diese Satzung nicht ein Maßnahmenkonzept mit Anwohnerparken, verstärktem ÖPNV in den Sommermonaten, Carsharing am Volkspark, weitere Radstationen etc. voraus und als Ultima-Ratio durch eine Satzung, die wiederum Verwaltungskapazitäten bindet und Vorhaben verzögert?

- Wann habe sich die Stadt Mainz / Stadtplanungsamt ein eigenes Bild von der Parkplatzsituation vor Ort gemacht, um die Situation insbesondere in den Sommermonaten bewerten zu können?
- Wie wurde der (auch von der Stadt Mainz geforderte und von der Mainzer Energie geförderte) Ausbau der Elektromobilität berücksichtigt –denn hierfür bedürfe es Ladestationen, auch in Vorgärten?
- Wurde der Klimaschutz-Beirat sowie das Klima-Bündnis der Stadt Mainz beteiligt?
- Es dränge sich erneut die Frage nach dem Verhältnis von Gärten / Vorgärten und der potentiellen Gefährdung der „noch vorhandenen Vorgärten“ durch Stellplätze auf. Wie viele weitere Vorgärten sind denn überhaupt gefährdet (ohne Parkstreifen davor, die eine Erschließung ja gar nicht ermöglichen bzw. sowieso einer gesonderten Genehmigung bedürfen)?
- Präge nicht jeder „Vorgarten innerhalb eines Stadtraums im Zusammenwirken mit der Bebauung die stadtgestalterische Eigenart in einem besonderen Maße“? Wo sei der Bezug zur Ketteler-Siedlung?
- Inwiefern präge der Vorgarten Bild 2 unter „Begrünte Flächen, Vorgarten ist noch vorhanden“ im Zusammenwirken mit der Bebauung die Eigenart in einem besonderen Maße, sodass sich daraus eine besonders schützenswerte Erhaltung ableiten lasse?
- Gebe es nicht ein adäquateres Mittel, den Versiegelungsgrad zu begrenzen als per se jegliche Änderung unter einen gesonderten Genehmigungsvorbehalt zu stellen? Wären nicht gestalterische Auflagen wie z.B. zur Befestigungsart (Teilversiegelung durch wassergebundene Decke oder Rasengittersteine statt Pflastersteine oder Asphalt) ein probateres Mittel, das gewünschte und ja durchaus erstrebenswerte Ziel des „Grünerhalts“ zu erreichen?
- Die Ketteler-Siedlung sei räumlich durch die Göttemannstraße vom Volkspark getrennt, die als Barriere auch so zu benennen sei. Inwiefern die Vorgärten alleine nun das „Grünnetz“ zum Volkspark ausmachen, sei fraglich. Vielmehr sei es doch die rückwärtigen Gärten und insbesondere Kleingärten, die dieses „Grünnetz“ ausmachen. Leider sei von den Kleingärten und einer grünen Verbindung zum „Heiliggeistviertel“ keine Rede, hier sei wünschenswert, ein stadtplanerisches Gesamtkonzept zu verfolgen und die einzelnen Maßnahmen ineinander zu verzahnen.
- Ein weiteres Planungsziel sei, dass keine öffentlichen Stellplätze verloren gehen. Dieses Ziel sei gerechtfertigt und anzustreben, allerdings gehe eine Stellplatzerrichtung in Vorgärten nicht zwangsweise mit dem Verlust von öffentlichen Stellplätzen einher. Hier sei eine genauere Analyse erforderlich, um Bereiche zu definieren, wo private Stellplätze öffentlichen Parkraum verdrängen und wo nicht. Denn wo kein öffentlicher Parkraum verloren gehe, laufe diese Argumentation ins Leere.
- Wie bereits zuvor angemerkt, sei die Frage, ob diesem Ziel nicht besser mit gestalterischen Vorgaben zu begegnen wäre und nicht mit einem generellen Verbot?
- Nachverdichtung finde in der gesamten Stadt Mainz und auch in der Oberstadt statt, um Wohnraum mit kurzen Wegen zu schaffen und weniger Fläche „auf der grünen Wiese“ zu verbrauchen. Allerdings gehöre zu Nachverdichtung auch, dass Parkraum für KFZ vorgehalten müsse. Hierzu fehle eine entsprechende Abhandlung in der Begründung bzw. sei ein

öffentlicher Planungsprozess unter Einbeziehung der Akteure wünschenswert.

- Was sagen denn die zahlreichen Mieter, Eigentümer, (Bau)-Vereine oder Fonds über die Aufstellung der Gestaltungssatzung?
- Sei ein Dialog /Konferenz als zweiter Schritt der Beteiligung mit den Akteuren geplant? Dieser wird hiermit angeregt.
- Beim Satzungstext falle auf, dass die § 7-9 fehlen? Was wird darin geregelt?
- Generell wird das Engagement des Stadtplanungsamtes zum Erhalt der Ketteler-Siedlung begrüßt. Aber wenn ein solches Instrument wie die Erhaltungssatzung gewählt wird, müsse es durchdacht und gut begründet sein und die Bedürfnisse der Menschen vor Ort berücksichtigen. Daher wird die Möglichkeit der Stellungnahme mit der Bitte um Berücksichtigung der Fragen genutzt.

Abwägungsergebnis

- *Der räumliche Geltungsbereich begründet sich darin, dass das Gebiet als städtebaulich zusammenhängendes Wohnquartier erkennbar ist. Abgegrenzt wird das Gebiet durch die Kleingärten im Osten, Süden und Westen. Im Norden lässt sich das Gebiet durch die Göttelmannstraße bzw. dem angrenzenden Volkspark abgrenzen. Auslöser der Erhaltungssatzung war ein Bauantrag in dem unter anderem die Errichtung eines Stellplatzes im Vorgartenbereich vorgesehen war. Ein Kriterienkatalog zur Festlegung des Geltungsbereich wurde nicht erarbeitet. Der Geltungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 9,82 ha .*
- *Eine Berechnung des Verhältnisses von Vorgartenflächen zu anderen Grünflächen ist auch mit Blick auf die Ziele dieser städtebaulichen Erhaltungssatzung nicht von Belang und wurde nicht vorgenommen. Selbstverständlich sind andere Grünflächen genauso von Bedeutung wie die Vorgartenzonen. Ziel der Satzung ist es, die begrünten Vorgartenbereiche zu erhalten, da sie das städtebauliche Erscheinungsbild wesentlich prägen. Nach Ernst, Zinkahn, Bielenberg und Krautzberger, Kommentar zu § 172 BauGB, Rn. 32+33 gehört zum Ortsbild zwangsläufig auch das Straßensbild. Demnach ergibt sich das Straßensbild aus der Führung der Straße an sich und den angrenzenden Grundstücken bzw. Platzanlagen inklusive ihrer baulichen Anlagen. Somit wird die Stadtgestalt durch die Baustruktur sowie durch entsprechende Freiräume geprägt. Damit begründet sich, dass die Vorgartenbereiche in den Fokus der Satzung rücken.*
- *Der Ketteler-Bauverein hatte wie alle anderen Bürgerinnen und Bürger ebenfalls die Möglichkeit eine Stellungnahme im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung einzureichen. Ein separates Gespräch fand nicht statt.*
- *Die Satzung ist anzuwenden bei baulichen Maßnahmen aller Art. Diese Regelung wird dadurch begründet, dass durch Abbruch, Umbauten, Erweiterungen, Instandsetzungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen, Wiederaufbauten sowie Neubauten Änderungen im Stellplatznachweis hervorgerufen werden können. Um dann die Verortung der notwendigen Stellplätze im Sinne der Erhaltungsziele zu prüfen, ist die Regelung getroffen, dass alle Baumaßnahmen dem Genehmigungsvorbehalt unterliegen. Darüber hinaus ist die Regelung bereits im § 172 BauGB in dieser Formulierung vorgesehen.*
- *Die bundesweite KFZ-Bestandsentwicklung wurde der Begründung beigelegt, da hierdurch die Zunahme der Kfz-Dichte und somit der Bedarf an Stellplätzen verdeutlicht werden soll. Gleichzeitig muss dies, wie der Absender richtig feststellt, nicht deckungsgleich mit der Situation in Mainz sein. In der Begründung zur Stellplatzsatzung wird auf Abweichungen hingewiesen, die zum Teil auch durch die Angebote aus den alternativen Mobilitätsangeboten zurück zu führen sind.*
- *Die aktuelle Situation hinsichtlich des Verkehrs bleibt unverändert. Derzeit ist in der Ketteler-Siedlung kein Anwohnerparken eingerichtet.*
- *Ein für diese Zeiträume (z.B. Samstag/Sonntag/Feiertag von Mai bis September) geltendes Bewohnerparken könnte für einen möglichen Parkdruck eine Entspannung bringen, wobei zu beachten*

wäre, dass sich der Parkdruck nicht auf unregelmäßig benachbarte Bereiche verlagert. Solch eine Prüfung ist mit umfangreichen personellen, organisatorischen und kostenintensiven Aufwendungen verbunden, sodass eine kurzfristige Umsetzung deshalb nicht möglich ist.

Zur Prüfung ob eine Anwohnerparkzone ausgewiesen werden kann, ist eine aussagekräftige Untersuchung unter Einhaltung der gesetzlichen Prüfkriterien (StVO, VwV-StVO, etc.) notwendig. Hierbei ist unter anderem ein sogenannter „Mangel an privaten Stellplätzen“ aufzuzeigen. Dabei muss die Anzahl der dort gemeldeten Bewohner-Kfz, die der auf den Grundstücken vorhandenen Stellplätze übersteigern. Zusätzlich ist eine Einrichtung einer Bewohnerparkzone nur dann möglich, wenn im gesamten dafür vorgesehenen Areal die Auslastung der öffentlichen Stellplätze durchweg sehr hoch (> ca. 90 %) bzw. das Gebiet im Tagesgang (z.B. 5.00, 10.00, 15.00 und 19.00 Uhr) durchgängig voll ausgelastet ist. Als weiteres Prüfkriterium muss die Anzahl der angetroffenen „quartiersfremden“ Parker im öffentlichen Straßenraum im Tagesgang diejenige der „quartierseigenen“ übersteigen, geprüft werden.

- Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt.

Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Ketteler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.

Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.

- Derzeit novelliert die Stadt Mainz ihre Stellplatzsatzung und greift darin auch Themen wie Mobilitätskonzepte und Carsharing auf.
- Das Mietradsystem "meinRad" wird kontinuierlich ausgebaut. Wobei das neue System der sogenannten "grünen Stationen" Lückenschlüsse und Netzerweiterungen ermöglicht. Mit diesem neuen Stationstyp können Standorte flexibler eingerichtet werden und auch Kunden ihr Rad flexibler zurückgeben.
- Es wurden mehrere Besichtigungstermine von Seiten der Mitarbeiter der Stadtverwaltung unternommen.
- In der Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz heißt es „es wird angenommen, dass die private Haushalte der Mainzer Außenstadtbereiche mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen und damit eine hinreichende sichere Versorgung gewährleistet ist. Aufgrund dessen spielt die öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur für diesen Teil der privaten Haushalte nur eine ergänzende Rolle. Im Gegensatz dazu haben in der Mainzer-Innenstadtbereichen weitaus weniger Nutzer einen Zugang zu einer eigenen Lademöglichkeit. Die Anzahl der sogenannten Laternenparker ist in diesem Teil der privaten Haushalte sehr ausgeprägt. Aufgrund der Sozialstruktur, v.a. aber aufgrund der guten Erschließungsqualität durch Carsharing, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch gegenüber dem restlichen Stadtgebiet eine niedrigere Pkw-Verfügbarkeit/ Haushalte anzusetzen. In diesen Bereichen ist eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen, damit der verbleibende Pkw-Bestand mittelfristig auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden kann.“ (Zitat aus: Landeshauptstadt Mainz (Hrsg.) (2016): Handlungsstrategie Elektromobilität, Mainz, S. 9). Die Ketteler-Siedlung zählt hierbei noch zum erweiterten In-

nenstadtbereich, sodass laut Handlungsstrategie Elektromobilität eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen ist. Die Stadt betreibt selber keine E-Ladestationen. Die Betreiber solcher E-Ladestationen (das sind im öffentlichen Raum bislang ausschließlich die Stadtwerke Mainz) sollten trotz der Bundesförderung der Ladeinfrastruktur eine solche Ladestation langfristig wirtschaftlich betreiben können. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens und überlässt bei positiver Prüfung die Flächen dem Ladesäulenbetreiber per Gestattungsvertrag. Da in unmittelbarer Nähe der Ketteler-Siedlung bereits eine E-Ladestation auf öffentlicher Fläche im Eingangsbereich des Volksparks errichtet wurde, erscheint eine weitere kurzfristige Errichtung und der Betriebs einer weiteren E-Ladestation seitens der Stadtwerke eher unwahrscheinlich. Gerne kann eine Anfrage an das Stadtplanungsamt gestellt werden, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt. Hierzu werden regelmäßig die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen und die Auslastung der bereits vorhandenen Ladestationen geprüft und natürlich auch konkrete verbindliche Planungs- und Anschaffungsabsichten für E-Fahrzeuge berücksichtigt.

- Das Bauordnungsrecht sieht keine Unterscheidung innerhalb der unterschiedlichen Formen von Stellplätzen vor. Eine Genehmigung nur für Elektrofahrzeuge ist somit rechtlich nicht möglich. Mit Blick auf die Ziele dieser städtebaulichen Erhaltungssatzung ist es vollkommen ohne Bedeutung, ob im Vorgarten ein Pkw mit herkömmlichem Verbrennungsmotor oder eine Elektroauto steht. Es handelt sich hier um stadtgestalterisch relevante optische Vorgänge, nicht um energiepolitische Betrachtungen.
- Eine Beteiligung des Klimaschutzbeirates und des Klima-Bündnis ist in der Aufstellung einer städtebaulichen Erhaltungssatzung nach § 172 BauGB nicht notwendig, da die Ermächtigungsgrundlage nur stadtgestalterische Regelungsmöglichkeiten vorsieht.
- Eine Statistik zu gefährdeten Vorgärten wurde nicht geführt. Potenziell sind alle bisher nicht überbauten Vorgärten gefährdet.
- Dem Absender wird insoweit Recht gegeben, dass jede Form von Zusammenwirken zwischen Vorgarten - wenn vorhanden - und Bebauung das Erscheinungsbild prägen. In der Ketteler-Siedlung sind die Vorgärten meist noch gärtnerisch angelegt bzw. mit Rasen bepflanzt und vereinzelt mit Bäumen bestanden. Daher ist es Ziel dieser Satzung, diese prägenden Elemente zu erhalten.
- Mit der Erhaltungssatzung wird ein zusätzlicher Genehmigungsvorbehalt erlassen. Ein grundsätzliches Verbot, Stellplätze zu errichten, wird mit der Erhaltungssatzung nicht beschlossen. Nach § 173 Abs. 3 BauGB findet vor der Genehmigungsentscheidung ein Erörterungsgespräch mit dem Eigentümer oder sonstigen zur Unterhaltung Verpflichteten statt. Darin werden die für die Entscheidung erheblichen Tatsachen erörtert. Somit können im Genehmigungsverfahren entsprechende Lösungen geklärt werden. Grundsätzlicher Auftrag bzw. Intension dieser Satzung ist, dass die Grünbestand aus stadtgestalterischen Gründen nach § 172 BauGB zu erhalten ist. Eine ökologische Verbesserung beziehungsweise die Bewahrung vor einer Verschlechterung ist ein Nebeneffekt. Eine Unverhältnismäßigkeit wird nicht gesehen.
- Als "adäquateres Mittel des Grünerhalts und zur Eindämmung des Versiegelungsgrades" wird seitens der Anregung auf den Einsatz von Rasengittersteinen oder ähnlicher Belägen verwiesen. Die vorliegende Satzung regelt stadtgestalterisch wirksame optisch wahrnehmbare Vorgänge, die Satzung ist kein Instrument zur Regelung des Versiegelungsgrads. Rasengittersteine benötigen einen frostsicheren Unterbau, verfügen über nur wenig Bodensubstrat, so dass sich bei Fabr- und Schattenbelastungen nur wenig Grün entwickeln kann. Der Anspruch an eine stadtgestalterisch Wirksamkeit ist mit Rasengittersteinen oder sonstigen ähnlichen Belägen nicht erfüllt. Hinzu kommt, dass wenn der Stellplatz im Vorgarten genutzt wird, d.h. das Auto im Vorgarten steht, das stadtgestalterische Erscheinungsbild eines Straßenraumes empfindlich gestört wird. Der Verkehrsraum reicht dann optisch von der Fassade des Wohnhauses bis zur gegenüber liegenden Fassade. Dann sind die abschnittsweisen Proportionierungen des Straßenraumes durch begrünte und baumbestandene Vorgärten einerseits und asphaltierter Verkehrsfläche andererseits, aufgehoben. Dieser Aspekt wird bei allen Eingaben nicht berücksichtigt. Für das

*Grünnetz und damit verbunden auch für das städtebauliche Erscheinungsbild ist jede Vorgartenfrei-
fläche von Relevanz. Eine ökologische Verbesserung beziehungsweise die Bewahrung vor einer Ver-
schlechterung ist ein Nebeneffekt.*

- *Unabhängig von der vorliegenden Satzung "O 72 S" wird derzeit die Grünsatzung modifiziert, um
dahingehend ein weiteren Beitrag zu leisten, dass die bestehenden Grünnetzungen innerhalb der
Stadt erhalten bleiben*
- *Eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung ist nicht geplant. Die stattgefundene Offenlage war eine frei-
willige Leistung der Stadt Mainz. Formell hat die Stadt gemäß der Ermächtigungsgrundlage §172
BauGB hierzu keine Verpflichtung; die Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit während der Offenlage
Stellungnahmen einzureichen.*
- *Der Hinweis zu § 7-9 wird zur Kenntnis genommen.*

Entscheidung

*Den Anregungen kann nicht gefolgt werden. Der redaktionelle Fehler wird mit Satzungsbeschluss
korrigiert.*

6. Absender 6

-Schreiben vom 17.04.2019

- *Im Nachgang zum Schreiben vom 29.03.19 wird noch darauf hingewiesen, dass der
Erlass der geplanten Erhaltungssatzung mit dem bundesgesetzlich normierten Ziel
der Förderung der Elektromobilität nicht vereinbar wäre.*
- *Am 06.06.2015 sei das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch be-
triebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EMOG) in Kraft getreten. Es sei be-
fristet bis zum 31.12.2026. Das Ziel des Gesetzes sei es, Maßnahmen zur Bevorrech-
tigung von elektrischen Fahrzeugen im Straßenverkehr zu ermöglichen, um deren
Verwendung zur Verringerung insbesondere Klima- und umweltschädliche Auswir-
kungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.*
- *Es stelle sich vorliegend die Frage, wie das Verbot der Errichtung von Stellplätzen
auf dem eigenen Grundstück hiermit vereinbar sei. Denn elektrisch betriebene Fahr-
zeuge können naturgemäß nicht an eine Ladestation, die sich häufig am oder im
Wohnhaus befindet, angeschlossen werden, wenn ein Stellplatz auf dem eigenen
Grundstück nicht vorhanden sei.*
- *Hiermit befasse sich die Begründung der Erhaltungssatzung überhaupt nicht.*

Abwägungsergebnis

- *In der Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz heißt es „es wird angenommen, dass
die private Haushalte der Mainzer Außenstadtbereiche mit einem eigenen E-Pkw einen verlässli-
chen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen und damit eine hinreichende sichere
Versorgung gewährleistet ist. Aufgrund dessen spielt die öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur
für diesen Teil der privaten Haushalte nur eine ergänzende Rolle. Im Gegensatz dazu haben in der
Mainzer-Innenstadtbereichen weitaus weniger Nutzer einen Zugang zu einer eigenen Lademöglich-
keit. Die Anzahl der sogenannten Laternenparker ist in diesem Teil der privaten Haushalte sehr
ausgeprägt. Aufgrund der Sozialstruktur, v.a. aber aufgrund der guten Erschließungsqualität durch
Carsharing, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch gegenüber dem restlichen Stadtgebiet eine niedrigere
Pkw-Verfügbarkeit/ Haushalte anzusetzen. In diesen Bereichen ist eine öffentlich zugängliche La-
deinfrastruktur vorzusehen, damit der verbleibende Pkw-Bestand mittelfristig auf Elektrofahrzeuge
umgestellt werden kann.“ (Zitat aus: Landeshauptstadt Mainz (Hrsg.) (2016): Handlungsstrate-
gie Elektromobilität, Mainz, S. 9). Die Ketteler-Siedlung zählt hierbei noch zum erweiterten In-*

nenstadtbereich, sodass laut Handlungsstrategie Elektromobilität eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen ist. So gesehen muss die Abwicklung des Ladevorgangs nicht zwingend auf dem Privatgrundstück erfolgen, folglich ist somit dort auch nicht zwingend ein Stellplatz im Vorgarten notwendig. Die Stadt betreibt selber keine E-Ladestationen. Die Betreiber solcher E-Ladestationen (das sind im öffentliche Raum bislang ausschließlich die Stadtwerke Mainz) sollten trotz der Bundesförderung der Ladeinfrastruktur eine solche Ladestation langfristig wirtschaftlich betreiben können. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens und überlässt bei positiver Prüfung die Flächen dem Ladesäulenbetreiber per Gestattungsvertrag. Da in unmittelbarer Nähe der Ketteler-Siedlung bereits eine E-Ladestation auf öffentlicher Fläche im Eingangsbereich des Volksparks errichtet wurde, erscheint eine weitere kurzfristige Errichtung und der Betriebs einer weiteren E-Ladestation seitens der Stadtwerke eher unwahrscheinlich. Gerne kann eine Anfrage an das Stadtplanungsamt gestellt werden, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt. Hierzu werden regelmäßig die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen und die Auslastung der bereits vorhandenen Ladestationen geprüft und natürlich auch konkrete verbindliche Planungs- und Anschaffungsabsichten für E-Fahrzeuge berücksichtigt.

- Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt.

Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Ketteler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.

Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.

- Teile der Handlungsstrategie (E-Privilegierung, E-Ladeinfrastruktur) haben das EMOG als Grundlage, damit verbunden auch die entsprechenden Anlagen, die sich auf das e-Laden im öffentlichen Raum beziehen.

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

7. Absender 7

-Schreiben vom 23.04.2019 und 21.08.2019

- Am 4. Oktober 2016 habe der Rat der Stadt Mainz die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ beschlossen. In der Vorlage 1263/2016 sei angenommen, dass private Haushalte der Mainzer Außenbezirke mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen. Im angehängten Leitfaden „Genehmigungsverfahren E-Ladeinfrastruktur“ heiße es: „Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut. In einem ersten sollte geprüft werden, ob Ladeinfrastruktur nicht auf

privaten Grund errichtet werden kann (z.B. Garagen oder auf privaten Stellflächen).“
Erst kürzlich, am 17. April 2019, habe der Rat die Vorlage 0378/2019 beraten, in der folgendes ausgeführt werde: „Gefördert wird die Anschaffung von Ladelösungen für Elektroautos für Ihr Zuhause: 400 € Fördergeld für eine Elektro-Wandladestation.“

- Bei der Eröffnung der Elektromobilitäts-Messe im August 2018 in Mainz habe der Oberbürgermeister, gesagt: „Wir müssen die Dinge auf die Piste bringen.“ Die Kommunen würden über die Zukunft der E-Mobilität entscheiden. Tatsächlich gebe es im Zulassungsbezirk Mainz 2018 nur 148 Elektrofahrzeuge (SWR Aktuell 16.08.2018). Handelsblatt Online schrieb am 08.04.2019: „In Hannover und in Mainz gibt es jeweils 50 Ladepunkte. Während Hannover bis Ende 2019 den Betrieb von 120 Säulen mit 240 Ladepunkten erwartet, strebe Mainz nach Angaben der Stadt lediglich 15 bis 20 neue Ladepunkte bis Jahresende an. Aus Mainz hieß es, der öffentliche Raum sei sehr begrenzt, es bestehen zahlreiche Nutzungskonflikte, etwa beim Parken.“
- Seit vielen Jahren sei der Absender Projektleiter für die Errichtung von Windkraftanlagen und den regenerativen Energien sehr verbunden. Hierzu gehöre auch, dass der Absender die Anschaffung eines eigenen E-Pkws plane, was ja erfreulicherweise auch vom Bund und der Stadt Mainz gefördert werde.
- Auf die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ werde in vielen Entscheidungsvorlagen der Stadtverwaltung Mainz, bspw. in der Vorlage 0015/2019 „Gestaltung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum“ Fortschreibung 2019, explizit verwiesen. Bedauerlicherweise finde die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ und der Masterplan „100 % Klimaschutz“ im Entwurf zur Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung (O 72 S)“ augenscheinlich keine Berücksichtigung. Dies wird vom Absender angeregt.
- Am 13. Februar 2019 habe der Rat die Einleitung des Satzungsverfahrens und die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Die Bau- und Kulturdezernentin Marianne Grosse schrieb am 21. März 2019 in einer Stellungnahme an den Ortsbeirat Mainz-Oberstadt: „Bereits die Bestandsaufnahme zeigt, dass im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung“ unterschiedliche „Versiegelungsgrade“ vorherrschen. Evtl. aufgrund des Pflegeaufwands gehe der allgemeine Trend jedoch zur Vollversiegelung. [...] Neben der im Vordergrund stehenden stadtbildprägenden Bedeutung komme den Vorgärten daneben eine umweltschutzrelevante Funktion zu, da sie einen gewissen Ausgleich zu den bebauten oder anderweitig versiegelten Flächen bieten.“
- Der Absender habe ein Haus im Geltungsbereich der o.g. Erhaltungssatzung gekauft und habe einen begrünten „nicht vollversiegelten“ Stellplatz für einen E-Pkw vor seinem Haus eingerichtet und plane die Installation einer Elektro-Wandladestation sowie eine PV-Anlage. Hierzu habe er bereits Kontakt zum Ansprechpartner der Stadt Mainz für Elektromobilität sowie zum Grün- und Umweltamt der Stadt Mainz für weitere Informationen über das Solarkataster aufgenommen.
- Zudem sei die in der Stellungnahme genannte „stadtbildprägende Bedeutung“ der Vorgartenbereiche in Frage zu stellen: Die Häuserzeile, in der sich des Absenders Haus befindet, zeichnet sich ebenso wenig wie die Häuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch architektonische Homogenität aus, was keineswegs zu einem einheitlichen Stadtbild beitrage. Völlig unterschiedliche Farben, unterschiedlich hohe Häuser, sanierte und nicht-sanierte Häuser, Vorgärten oder Stellplätze/Garagen, gewerbliche oder private Nutzung etc. seien hier vorzufinden.
- Es müsse also abgewogen werden, ob die Erhaltung der – alles andere als homogenen – Vorgartenbereiche am Ende tatsächlich wichtiger sein solle, als die Umsetzung der „Handlungsstrategie Elektromobilität“ und der damit verbundene objektiv messbare Umweltschutz. Aus den oben aufgeführten Gründen möchte der Absender anregen, dass die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ Berücksichtigung in der Erhal-

tungssatzung Ketteler-Siedlung finde und dem Absender würde es freuen, wenn eine entsprechende Ergänzungsvorlage in den Rat eingebracht würde.

- Der begrünte Stellplatz vor des Absenders Haus, die geplante Wandladestation und PV-Anlage sowie der E-Pkw seien ein effektiver individueller Beitrag zur Verhinderung der Klimakatastrophe. Der Absender gehe davon aus, dass Verwaltung und Rat der Stadt Mainz es mit der Förderung von Elektromobilität und dem Bekenntnis zu erneuerbaren Energien im Sinne des Masterplans „100 % Klimaschutz“ tatsächlich ernst meinen und dem Absender keine Mauersteine in den Weg gelegt werden.
- Die Reaktion des Oberbürgermeisters und die mehrerer Fraktionen auf das Schreiben vom 23. April 2019 haben bei dem Absender den Eindruck erweckt, dass die Anregung, den Klimaschutz in die Erhaltungssatzung der Ketteler-Siedlung explizit einzubeziehen, auf breites Verständnis stoße. Parallel seien dem Absender jedoch von der Bauaufsicht im Rahmen eines Anhörungsverfahrens angedroht „die Wiederherstellung des Vorgartens baurechtlich anzuordnen“. Daraufhin teile der Absender der Bauaufsicht mit, dass
 - im Zuge der Ämterkoordinierung im Rahmen des Satzungsverfahrens Stellungnahmen des Absenders und weiterer berücksichtigt würden,
 - den zuständigen Ausschüssen sowie letztlich dem Stadtrat Vorschläge zu weiteren Verfahrensweise und inhaltlichen Ausgestaltung der Satzungs-inhalte gemacht würden,
 - eine Lösung zwischen Klimaschutz/Elektromobilität sowie Erhaltungssatzung gesucht werde.
- Dies seien nachvollziehbare Verfahrensschritte, die in einem transparenten Satzungsverfahren – selbst ohne Klimanotstand – stattfinden müssen.
- Umso mehr habe dem Absender nun eine aktuelle Einschätzung der Bauaufsicht überrascht, die die anscheinend komplett anders siehe: Dem Absender sei mündlich mitgeteilt worden, dass der Rat die Erhaltungssatzung in ihrer jetzigen Form unverändert, d.h. ohne die Einbeziehung des Themas E-Mobilität sowie jeglicher anderer Eingaben, verabschiedet werde. Es würde keinerlei weitere Abwägung stattfinden. Das Schreiben des Oberbürgermeisters an den Absender sei lediglich als reine „Nettigkeit“ zu werten. Solle der Absender nicht freiwillig einlenken, werde man in Kürze den Rückbau des Stellplatzes für den geplanten E-Pkw und die E-Ladestation und die Wiederherstellung einer Mauer baurechtlich anordnen.
- Natürlich sei der Absender tief enttäuscht, dass die Mainzer Stadtverwaltung in einer Zeit, in der der Klimaschutz immer stärker in den Fokus der Kommunalpolitik rücke, die Erhaltung baulicher Strukturen, deren Erhaltungswert gelinde gesagt nicht erkennbar sei, über Maßnahmen zum Klimaschutz stelle und allem Anschein nach ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nur zum Schein durchführe. Der Absender glaube, dass eine solche Haltung in der Öffentlichkeit auf wenig Verständnis stoße und auch verwaltungsrechtlich bedenklich sei.
- Die Ketteler-Siedlung solle erhalten und lebenswert bleiben. Aber wenn die Anwohner nicht auch in der Ketteler-Siedlung entschieden lokal handeln (dürfen) und dem Klimawandel etwas entgegensetzen, werden Extremwetterereignisse, Hitzeperioden und weitere Klimawandelfolgen die Lebensqualität in dieser wunderbaren Siedlung langfristig weit stärker beeinträchtigen als der Verlust einer Vorgartenmauer. Wenn eine Erhaltungssatzung für jede optische Änderung eines Gebäudes und Grundstücks eine Baugenehmigungspflicht einführt, werden die Hürden für dringend erforderliche energetische Sanierungen, Montage von Solaranlagen und auch die Nutzung von E-Mobilität enorm erhöht. Für die vom Absender geplante Solaranlage auf dem Dach fordere die Bauaufsicht aufgrund der in Aufstellung befindlichen Erhaltungssatzung einen eigenen Bauantrag, da die Genehmigungsbefreiung aus der Landesbauordnung durch die Satzung außer

Kraft gesetzt wurde. Der Absender sei sich sicher, dass die Mehrkosten für einen Architekten, die zusätzliche Bürokratie und in Fall des Absenders knapp 7 Wochen Wartezeit für eine Baugenehmigung die meisten Eigentümer davon abhalte, eine energetische Sanierung oder Solarenergienutzung anzugehen.

- Aus einer gut gemeinten Erhaltungssatzung sei so eine Veränderungssperre für Nachhaltigkeit. Anstatt sich fachlich fundiert und im Dialog mit den Eigentümern auf sinnvolle Kompromisse zu verständigen (z.B. energetische Sanierung ja – aber beispielsweise müssen etwaige Fensterläden wieder vor einer Dämmung angebracht werden, Stellplatz ja – aber nicht vollversiegelt und mit E-Ladesäule, Solaranlage ja – aber nicht über den Giebel ragend usw.) sei der Ketteler-Siedlung gegen den Willen der Eigentümer eine unzeitgemäß starre Satzung übergestülpt, die am Ende eine erhaltens- und lebenswerte Siedlungsentwicklung verhindere anstatt fördere. Und die Erhaltungssatzung für die Ketteler-Siedlung sei hierbei nur ein Beispiel im Stadtgebiet, es handele sich um eine grundsätzliche Frage mit welcher Planungskultur und Weitsicht die Stadt Mainz dem Klimaschutz in Erhaltungssatzungen und Gestaltungsrichtlinien Rechnung trage.
- Der Absender würde sich daher freuen, wenn der Ortsbeirat Oberstadt, die zuständigen Fachausschüsse und der Stadtrat die jeweiligen Kompetenzen nutzt und auf eine Abwägung und Diskussion der Eingaben aus der Öffentlichkeitsbeteiligung bestehe, sodass im Laufe des Beratungsverfahrens doch noch Klimaschutzaspekte in der Erhaltungssatzung Ketteler-Siedlung Berücksichtigung finden.

Abwägungsergebnis

- *In der Handlungsstrategie Elektromobilität der Stadt Mainz heißt es „es wird angenommen, dass die private Haushalte der Mainzer Außenstadtbereiche mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen und damit eine hinreichende sichere Versorgung gewährleistet ist. Aufgrund dessen spielt die öffentliche zugängliche Ladeinfrastruktur für diesen Teil der privaten Haushalte nur eine ergänzende Rolle. Im Gegensatz dazu haben in der Mainzer-Innenstadtbereichen weitaus weniger Nutzer einen Zugang zu einer eigenen Lademöglichkeit. Die Anzahl der sogenannten Laternenparker ist in diesem Teil der privaten Haushalte sehr ausgeprägt. Aufgrund der Sozialstruktur, v.a. aber aufgrund der guten Erschließungsqualität durch Carsharing, Fahrrad und ÖPNV ist jedoch gegenüber dem restlichen Stadtgebiet eine niedrigere Pkw-Verfügbarkeit/ Haushalte anzusetzen. In diesen Bereichen ist eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen, damit der verbleibende Pkw-Bestand mittelfristig auf Elektrofahrzeuge umgestellt werden kann.“ (Zitat aus: Landeshauptstadt Mainz (Hrsg.) (2016): Handlungsstrategie Elektromobilität, Mainz, S. 9). Die Ketteler-Siedlung zählt hierbei noch zum erweiterten Innenstadtbereich, sodass laut Handlungsstrategie Elektromobilität eine öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur vorzusehen ist. Die Stadt betreibt selber keine E-Ladestationen. Die Betreiber solcher E-Ladestationen (das sind im öffentliche Raum bislang ausschließlich die Stadtwerke Mainz) sollten trotz der Bundesförderung der Ladeinfrastruktur eine solche Ladestation langfristig wirtschaftlich betreiben können. Die Stadtverwaltung prüft im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens und überlässt bei positiver Prüfung die Flächen dem Ladesäulenbetreiber per Gestattungsvertrag. Da in unmittelbarer Nähe der Ketteler-Siedlung bereits eine E-Ladestation auf öffentlicher Fläche im Eingangsbereich des Volksparks errichtet wurde, erscheint eine weitere kurzfristige Errichtung und der Betriebs einer weiteren E-Ladestation seitens der Stadtwerke eher unwahrscheinlich. Gerne kann eine Anfrage an das Stadtplanungsamt gestellt werden, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt. Hierzu werden regelmäßig die Zulassungszahlen von Elektrofahrzeugen und die Auslastung der bereits vorhandenen Ladestationen geprüft und natürlich auch konkrete verbindliche Planungs- und Anschaffungsabsichten für E-Fahrzeuge berücksichtigt.*

- *Die Ausweitung von Car-Sharing ist ein erklärtes Ziel der Verwaltung und kann mit den in jüngerer Zeit erfolgten Gesetzesänderungen nun auch leichter vorangetrieben werden. Die entsprechende Beschlussvorlage „Weiterentwicklung Carsharing“ (0428/2020) liegt dem Verkehrsausschuss und Stadtrat vor, welche auf Basis dieser gesetzlicher Möglichkeiten, die rechtlich notwendigen Verfahrensschritte aufzeigt.*
Bei entsprechender Nachfrage ist die Ausweisung eines Carsharing-Stellplatzes im Bereich der Kettler-Siedlung denkbar und wünschenswert. Eine Prüfung erfolgt allerdings erst im Rahmen der Vorbereitung eines weiteren Vergabeverfahrens. Bei der Planung und Dimensionierung neuer Carsharing-Stellplätze ist zu beachten, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei den Anbietern von Carsharing meist um privatwirtschaftlich organisierte Unternehmen handelt. Die Ausweisung von Carsharing-Stellplätzen durch die Landeshauptstadt Mainz ist entsprechend nur dann zielführend, wenn hierfür auch ein Betreiber gefunden werden kann. Neue Standorte müssen daher eine ausreichende Nachfrage aufweisen, damit langfristig ein wirtschaftlicher Betrieb durchführbar ist. Gerne prüft die Verkehrsverwaltung Standort-Vorschläge von Seiten des Ortsbeirates.
Der Parkplatz am Volkspark entlang der Göttelmannstraße ist vom Carsharing-Anbieter book-n-drive als Hol- und Abstellzone für die stationsflexiblen „CityFlitzer“-Fahrzeuge definiert. Insofern ist ein gewisses Grundangebot an Carsharing in der Umgebung bereits vorhanden.
- *Aus der Tatsache, dass die Stadt Mainz aus stadtgestalterischen Gründen die Herstellung von Stellplätzen im Vorgarten verbietet, kann nicht der Schluss gezogen werden, dass sie den Klimaschutz ignoriere. Diese Behauptungen sind somit unzureichend.*
- *Grundsätzlicher Auftrag bzw. Intension dieser Satzung ist, dass die Vorgärten aus gestalterischen Gründen zu erhalten ist. Eine Unverhältnismäßigkeit wird nicht gesehen.*
- *Mit der Erhaltungssatzung wird ein zusätzlicher Genehmigungsvorbehalt erlassen. Ein grundsätzliches Verbot, Stellplätze zu errichten, wird mit der Erhaltungssatzung nicht beschlossen. Im Bereich von städtebaulichen Erhaltungssatzungen sind bauliche Veränderungen durchaus zulässig. Die Erhaltungssatzung gibt aber keine konkreten Vorgaben, wie die einzelnen Bauelemente auszusehen haben oder wie groß sie sein dürfen. Anhand der eingereichten Planung wird geprüft, ob die beantragten Veränderungen dem Erscheinungsbild zuträglich sind oder ob Nachbesserungsbedarf besteht. Um die privaten Absichten und die öffentlichen Ziele in Übereinstimmung zu bringen, werden die vorgeschriebenen Erörterungsgespräche nach § 173 BauGB geführt. Die Erfahrung zeigt, dass in der überwiegenden Zahl der Gespräche gute und einvernehmliche Lösungen gefunden werden konnten. Im Satzungsgebiet gibt es durchaus Situationen, wo die Unterbringung von Stellplätze auf dem Grundstück im Rahmen des Gespräches optimiert werden kann. Das Gespräch kann natürlich auch dazu führen, dass Stellplätze im Vorgarten abgelehnt werden und in diesem Falle nach alternativen Lösungsmöglichkeiten des Stellplatznachweises gesucht werden muss.*
- *Es besteht die Möglichkeit, an genehmigten privaten Stellplätzen eine private Ladestation zu errichten.*
- *Ein städtebauliches Erhaltungsgebiet muss nicht von einer allumfassenden architektonischen Homogenität geprägt sein. Es geht hier auch nicht um den Erhalt eventuell vorhandener denkmalpflegerischer Eigenschaften. Es geht vielmehr um das Zusammenspiel von Bebauung und Vorgartenzone, das in ein erhaltenswertes städtebauliches Erscheinungsbild mündet. Die Vorgärten leisten dabei einen wichtigen Beitrag zum Erscheinungsbild. Unabhängig von der Vorgabenproblematik bietet eine Immobilie zahlreiche Möglichkeiten positiv klimaschutzrelevante Maßnahmen durchzuführen. Es ist darüber hinaus und mit Blick auf die Ziele dieser städtebaulichen Erhaltungssatzung ohne Bedeutung, ob im Vorgarten ein Fahrzeug mit herkömmlichem Verbrennungsmotor oder ein Fahrzeug mit Elektroantrieb steht. Es handelt sich hier um stadtgestalterisch relevante optische Vorgänge, nicht um energiepolitische Betrachtungen.*
- *Grundsätzlich findet eine Abwägung statt. Die Abwägungsergebnisse werden den politischen Gremien zur Entscheidung vorgelegt. Werden von Seiten der Bewohner Bedarfe signalisiert, werden diese an das entsprechende Fachamt weitergeleitet mit der Bitte um Prüfung. Dies betrifft zum Beispiel die*

Errichtung weiterer E-Ladestationen. Da sich in der Regel viele unterschiedliche Nutzungsansprüche an knappe Flächen richten, muss im Zuge der Abwägung eine Lösung gefunden werden.

- *Die angesprochene Antwort des Herrn Oberbürgermeisters ist als wertfreie Zwischennachricht zu verstehen, aus der keinerlei Rechte oder Entscheidungstendenzen abgeleitet werden können. Der Oberbürgermeister hat in diesem Schreiben darauf hingewiesen, dass die Schlussabwägung in der Verantwortung des Stadtrates liegt und dass alle Belange in diese Abwägung eingestellt werden. Die Antwort des Herrn Oberbürgermeisters kann jedoch nicht dahingehend interpretiert werden, dass der E-Mobilität in der Abwägung ein absoluter Vorrang eingeräumt werde. Mündliche Aussagen der Bauaufsicht einem Dritten gegenüber werden im Rahmen eines Abwägungsvermerkes nicht bewertet und kommentiert.*
- *Der Aspekt der E-Mobilität wurde erst in der Öffentlichkeitsbeteiligung thematisiert. Somit ist dies ein Beleg dafür, dass dieser Verfahrensschritt begründet durchgeführt wurde. Auch die Tatsache, dass sich die Verwaltung mit jeder Stellungnahme intensiv auseinandersetzt, ggf. zusätzliche Fachmeinungen einholt und den Gremien daraus einen Abwägungsvorschlag formuliert. Die Öffentlichkeitsbeteiligung führt somit zu einer fachlichen Auseinandersetzung und einem entsprechenden Abwägungsvorschlag.*
- *Das Stadtplanungsamt hat die Erhaltungswürdigkeit der städtebaulichen, aus dem Zusammenspiel von Bebauung und Vorgartenzone bedingten Gesamtsituation erkannt und den politischen Gremien den Erlass einer städtebaulichen Erhaltungssatzung vorgeschlagen. Die Gremien sind mit dem Aufstellungsbeschluss den Vorschlägen gefolgt. Im laufenden Verfahren müssen jetzt alle anstehenden Belange in die Abwägung eingestellt werden, natürlich auch die des Klimaschutzes. Es ist das Wesen einer Abwägung, dass alle öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen sind. Abwägung ist somit auch ein Prozess der Kompromissfindung. Es besteht die Möglichkeit bei Interesse an einer E-Ladestation eine Anfrage an das Stadtplanungsamt zu stellen, die die Verkehrsverwaltung gemeinsam mit den Stadtwerken bzw. den Mainzer Netzen prüft. Dabei ist zu beachten, dass der weitere Ausbau der öffentlichen E-Ladeinfrastruktur grundsätzlich bedarfsgerecht erfolgt.*

Entscheidung

Den Anregungen kann nicht gefolgt werden.

Mainz, 31.07.2020



Schoeneich

Mainz, 31.07.2020

61-Stadtplanungsamt
In Vertretung



Rosenkranz

- II. Nach Fortschreibung der Verfahrensdaten durch 61.2.0.1 z. d. lfd. A.
- III. Z. d. Handakten

Stadt Mainz -Stadtplanungsamt-
Zitadelle, Bau A
Am 87er Denkmal
55131 Mainz

per Fax: 06131/12-2671

→ 67.2-1


29.03.2019

**Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Erhaltungssatzung
„Ketteler-Siedlung (O 72 S)“
Informelle Bürgerbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit zeigen wir an, dass wir

anwaltlich vertreten.

Eine Vollmacht fügen wir diesem Schreiben anbei.

Unsere Mandantin ist Eigentümerin der Grundstücke gemäß anliegender Auflistung im räumlichen Geltungsbereich der geplanten Erhaltungssatzung.

Namens und in Vollmacht unserer Mandantin wird im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wie folgt Stellung genommen.

Die Erhaltungssatzung wäre mit dem geplanten Inhalt unwirksam:

1. Es fehlt bereits an einer Ermächtigungsgrundlage zum Erlass der Satzung.

Gemäß § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB kann die Gemeinde durch eine sonstige Satzung Gebiete bezeichnen, in denen zur Erhaltung

der städtebaulichen Eigenart des Gebiets aufgrund seiner städtebaulichen Gestalt der Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung baulicher Anlagen der Genehmigung bedürfen.

Das Erhaltungsziel ist nur allgemein umschrieben. Zur Konkretisierung ist insoweit § 172 Abs. 3 BauGB heranzuziehen (Ernst / Zinkahn / Bielenberg, BauGB, § 172, Rn. 29).

Die Fallgestaltung des sogenannten „städtebaulichen Denkmal- und Ensembleschutzes“ erfasst bauliche Anlagen, die allein oder zusammen mit anderen baulichen Anlagen das Ortsbild, die Stadtgestalt oder das Landschaftsbild prägen. Gemeint sind also vor allem Anlagen, die prägende Bedeutung für ein bestimmtes städtebauliches Ensemble oder einen geschlossenen Altstadtkern haben (E/Z/B, a. a. O.).

An dieser Voraussetzung fehlt es hier deshalb, weil die Erhaltungssatzung ausschließlich darauf abzielt, begrünte Vorgärten zu erhalten. Begrünte Vorgärten stellen jedoch keine baulichen Anlagen im Sinne des § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB dar.

Bauliche Anlagen sind vielmehr mit dem Erdboden verbundene, aus Bauprodukten hergestellte Anlagen, § 2 Abs. 1 LBauO. Das Anknüpfen an die Herstellung aus Bauprodukten führt zu der gesetzlich gewollten Abgrenzung gegenüber natürlich gewachsenen Gegenständen, wie beispielsweise eine Hecke, die auf das Merkmal der Tätigkeit des Menschen in besonderer Weise abstellt (Jeromin, LBauO, 4. Auflage 2016, § 2, Rn. 14).

Dies ist vergleichbar mit begrünten Vorgärten, die natürlich gewachsen und nicht aus Bauprodukten hergestellt sind.

Mit einer Erhaltungssatzung im Sinne des § 172 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 BauGB kann deshalb der beabsichtigte Zweck, die Erhaltung der begrünten Vorgärten, nicht auf zulässige Weise erreicht werden.

2. Nur vorsorglich weisen wir noch darauf hin, dass die geplante Erhaltungssatzung in einem unauflösbaren Widerspruch zu der Landesbauordnung stünde.

In der Begründung zum Erlass der Satzung heißt es wie folgt:

„Durch die Errichtung von Parkflächen in Vorgärten entsteht somit eine Gefährdung des städtebaulichen Erscheinungsbildes (Ziffer 2 der Begründung).“

Damit verbunden ist auch die Problematik der Stellplätze, die pro Haushalt benötigt werden. Unter anderem dieser Trend führt dazu, dass immer mehr befestigte Stellplätze auf dem eigenen Grundstück errichtet werden (Ziffer 3 der Begründung).“

Damit wird übersehen, dass es sich bei der Errichtung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück nicht um einen „Trend“ handelt. Vielmehr ist die Errichtung von Stellplätzen auf dem Baugrundstück gesetzlich vorgeschrieben. Gemäß § 47 Abs. 1 LBauO dürfen bauliche Anlagen nur errichtet werden, wenn Stellplätze in ausreichender Zahl und Größe sowie mit geeigneter Beschaffenheit hergestellt werden (notwendige Stellplätze).

Gemäß § 47 Abs. 3 LBauO sind Stellplätze oder Garagen auf dem Grundstück zu errichten.

Zwar kann die Stellplatzpflicht auch dadurch erfüllt werden, dass der Stellplatz auf einem in zumutbarer Entfernung liegenden anderen Grundstück errichtet wird, dessen Nutzung durch Stellplätze oder Garagen öffentlich-rechtlich, also durch Baulast, gesichert ist.

Aber auch dies würde vorliegend leerlaufen, da auch diejenigen anderen Grundstücke, die sich in zumutbarer Entfernung befinden, ebenfalls im räumlichen Geltungsbereich der geplanten Erhaltungssatzung liegen würden, sodass auch auf diesen Grundstücken kein Stellplatz errichtet werden könnte.

Dies würde letztlich dazu führen, dass einem Bauherrn nur die Möglichkeit der Stellplatzablöse gemäß § 47 Abs. 4 LBauO verbliebe. Einmal abgesehen davon, dass nicht klar ist, ob in Fällen der vorliegenden Art eine Stellplatzablöse zugelassen werden könnte, würde dies in jedem Fall zu einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung des Bauherrn führen. Die Baukosten würden sich drastisch erhöhen, da pro Stellplatz im Bereich der Oberstadt mit Kosten in fünfstelliger Höhe gerechnet werden muss.

Im Übrigen ist die Stellplatzablöse auch von der Zustimmung der Gemeinde abhängig und stellt eine Ausnahme dar. Bezüglich des „Ob“ einer Ablösung hat der Bauherr kein Wahlrecht (Jeromin, a. a. O., § 47, Rn. 49).

Die geplante Satzung würde somit gegen höherrangiges Recht, nämlich gegen § 47 Abs. 1, Abs. 3 LBauO, also gegen eine landesgesetzliche Regelung, verstoßen und wäre damit nichtig.

3. Die geplante Satzung verstößt auch gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit.

Das geplante Ziel, nämlich die Erhaltung der begrünten Vorgärten, könnte auch dadurch erreicht werden, dass begrünte Stellplätze (zum Beispiel durch Rasengittersteine etc.) zulässig sind.

Damit wäre das Ziel der Satzung, das charakteristische städtebauliche Erscheinungsbild der Ketteler-Siedlung mit seinen begrünten Vorgärten/begrünten Stellplätzen zu erhalten, ebenfalls gewahrt. Durch die beiderseitige Flankierung der öffentlichen Straßenparzelle durch begrünte Vorgärten würde der städtebauliche Raum zwischen den sich gegenüberstehenden Bebauungen optisch weiterhin gegliedert und gleichermaßen erfahrbar gemacht.

Wenn der identische Zweck aber auch durch eine weniger einschneidende Maßnahme erreicht werden kann, gebietet es der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit, diese weniger einschneidende Maßnahme zu wählen.

In Folge dessen geht der endgültig beabsichtigte Satzungstext auch weit über dasjenige hinaus, was in der Beschlussvorlage geregelt ist. Die Beschlussvorlage befasst sich primär mit dem Thema „Vorgärten“. Die geplante Satzung normiert jedoch ein Genehmigungserfordernis für die Errichtung, den Rückbau, die Änderung oder die Nutzungsänderung sämtlicher baulicher Anlagen gemäß § 172 Abs. 1 BauGB.

Der Zweck, die noch vorhandenen und der Eigenart des Gebietes prägenden Vorgartenbereiche zu erhalten, findet sich lediglich in einem Nebensatz in § 1 Abs. 1 der Satzung.

Demgegenüber ist in § 1 Abs. 1 S. 1 der Satzung geregelt, dass es Ziel und Zweck der Satzung ist, das städtebauliche Erscheinungsbild der Ketteler-Siedlung insgesamt zu erhalten und unter Beachtung

der vorhandenen städtebaulichen Strukturen nachhaltig zu entwickeln.

In § 1 Abs. 2 ist normiert, dass die jeweilige städtebauliche Eigenart der Siedlungen aufgrund ihrer städtebaulichen Gestalt erhalten werden soll.

Der sachliche Geltungsbereich erstreckt sich gemäß § 3 der Satzung auf bauliche Maßnahmen aller Art, wie Abbruch, Umbauten, Erweiterungen, Instandsetzungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen, Wiederaufbauten sowie Neubauten.

Es werden also sämtliche erdenklichen Baumaßnahmen dem Geltungsbereich der Satzung unterworfen und zwar unabhängig davon, ob es sich um Stellplätze in den Vorgartenbereichen handelt. Gerade auf die Stellplätze im Vorgartenbereich bezieht sich jedoch das in der Begründung der Satzung normierte Planungsziel (Ziffer 3 der Begründung).

Dies führt letztlich dazu, dass jede nur erdenkliche bauliche Maßnahme genehmigungspflichtig wäre.

Dies würde eine schwere und unzumutbare rechtliche Beschränkung der Grundstückseigentümer und Erbbauberechtigter bedeuten.

Darüber hinaus sind die Eigentümer auch deshalb erheblich rechtlich beschränkt, weil das Entwicklungspotential der Grundstücke zukünftig eingeschränkt wird. Es muss dann immer berücksichtigt werden, dass für jede bauliche Maßnahme eine Genehmigung erforderlich ist. Dies würde wiederum dazu führen, dass sich bauliche Maßnahmen erheblich verzögern und verteuern würden, da nicht absehbar ist, wann und unter welchen Voraussetzungen im Einzelfall eine positive Genehmigung erteilt wird.

Der Text der Satzung schießt weit über das beabsichtigte Ziel hinaus, sodass auch aus diesem Grunde ein Verstoß gegen den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit gegeben ist, in Folge dessen eine Satzung mit dem geplanten Inhalt nichtig ist.

4. Des Weiteren ist zu beachten, dass die Satzung die konkrete Verkehrssituation (bewusst?) völlig außer Acht lässt. Ein Verbot von Stellplätzen im Vorgartenbereich würde dazu führen, dass der

Parkdruck weiter steigt und die Ketteler-Siedlung noch mehr als bisher von Fahrzeugverkehr derjenigen Personen belastet wäre, die einen Parkplatz suchen. Hiermit sind unnötige Lärm- und Abgasimmissionen verbunden.

Hinzu kommt hier noch, dass an vielen Monaten im Jahr die Ketteler-Siedlung aufgrund der unmittelbaren Nähe zum Volkspark ohnehin zugeparkt ist, sodass der Verkehr teilweise kollabiert. Diese prekäre Verkehrssituation würde noch verschärft werden, wenn Stellplätze im Vorgartenbereich verboten wären.

Diese Problematik wird in der Planbegründung mit keinem Wort erwähnt.

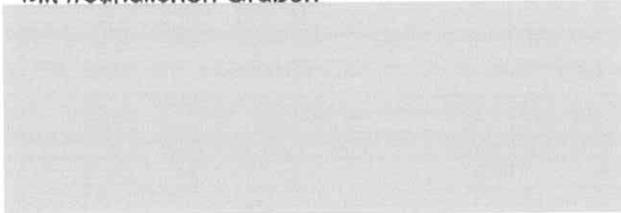
Der Hinweis, dass durch die Satzung keine öffentlichen Stellplätze im Straßenraum entfallen, die aufgrund von Ein-/Ausfahrten oder dem teilweise sehr engen Straßenraum weichen müssen, ist sachlich unzutreffend. Denn die Errichtung von Stellplätzen führt gerade dazu, dass der Straßenraum entlastet wird. Werden beispielsweise zwei Stellplätze hintereinander errichtet, so führt die Anlegung einer einzigen Ein-/Ausfahrt dazu, dass im öffentlichen Verkehrsraum weitere Stellplätze zur Verfügung stehen.

5. Sofern in der Begründung auf Seite 4 darauf abgestellt wird, dass neben der stadtbildprägenden Bedeutung den Vorgärten auch eine umweltschutzrelevante Funktion zukommt, so ist darauf hinzuweisen, dass die Erhaltung „umweltschutzrelevanter Funktionen“ nicht von der Ermächtigungsgrundlage des § 172 Abs. 1 BauGB gedeckt ist.
6. Nur der Vollständigkeit halber wird noch angeführt, dass die Aussage in der Beschlussvorlage, Seite 2, es sei „seitens der Betroffenen ein Interesse an der Aufstellung einer solchen Satzung zu erwarten“ jedenfalls nicht auf unsere Mandantin zutrifft.

Aufgrund der oben genannten, zu erwartenden erheblichen Einschränkungen der Eigentümerrechte entspricht die Aufstellung einer Erhaltungssatzung dieses Inhalts nicht dem Interesse unserer Mandantin.

Aufgrund der obigen Einwendungen kann die Erhaltungssatzung unseres Erachtens mit diesem Inhalt nicht wirksam erlassen werden.

Mit freundlichen Grüßen



7.5119

Vollmacht

Zustellungen werden nur an den/die Bevollmächtigte(n) erbeten!

wird hiermit in Sachen

wegen

sowohl Vollmacht zur außergerichtlichen Vertretung aller Art als auch Prozessvollmacht für alle Verfahren in allen Instanzen erteilt.
Diese Vollmacht erstreckt sich insbesondere auf folgende Belugnisse:

1. Außergerichtliche Vertretung, Geltendmachung von Ansprüchen gegen Schädiger, Fahrzeughalter und deren Versicherer und Akteneinsicht.
2. Begründung und Aulhebung von Vortragsverhältnissen und Abgabe und Entgegennahme von einseitigen Willenserklärungen (z. B. Kündigungen).
3. Vertretung im privaten und gesetzlichen Schlichtungsverfahren.
4. Prozessführung (u. a. nach §§ 81 ff. ZPO).
5. Antragstellung in Scheidungs- und Scheidungsfolgesachen, Abschluss von Vereinbarungen über Scheidungsfolgen sowie Stellung von Anträgen auf Auskünfte im Rahmen des Versorgungsausgleichs.
6. Vertretung und Verteidigung in Strafsachen und Bußgeldsachen (§§ 302, 374 SPO, 73, 74 OWiG) einschließlich der Vorverfahren sowie (für den Fall der Abwesenheit) Vertretung nach § 411 II SPO und mit ausdrücklicher Ermächtigung auch nach §§ 233 I, 234 SPO und Stellung von Straf- und anderen nach der Strafprozessordnung zulässigen Anträgen.
7. Bei Anträgen nach dem Gesetz über die Entschädigung für Strafverfolgungsmaßnahmen gilt die Vollmacht auch für das Betragsverfahren.
8. Vertretung vor Verwaltungs-, Sozial- und Finanzbehörden und -gerichten.
9. Vertretung vor den Arbeitsgerichten.
10. Beilegung oder Vermeidung des Rechtsstreits oder außergerichtlicher Verhandlungen durch Vergleich, sonstige Einigung, Verzicht oder Anerkenntnis.
11. Einlegung und Rücknahme von Rechtsmitteln, Rechtsbehelfen und Anschlussrechtsmitteln sowie Verzicht auf solche; Zustimmung zur Sprungrevision; Verzicht nach § 147 FamFG.
12. Entgegennahme und Bewirken von Zustellungen und sonstigen Mitteilungen.
13. Alle Neben- und Folgeverfahren, z. B. Arrest und einstweilige Verfügung, Kostenfestsetzung, Zwangsvollstreckung einschließlich der aus ihr erwachsenden besonderen Verfahren, Insolvenz, Zwangsversteigerung, Zwangsverwaltung und Hinterlegung.
14. Empfangnahme der vom Gegner, von der Justizkasse oder anderen Stellen zu erstellenden Kosten und notwendigen Auslagen.
15. Übertragung der Vollmacht ganz oder teilweise auf andere.

Soldan

Mainz, 06.03.2019

(Ort, Datum)



WG: Stellungnahme zur Erhaltungssatzung „Kettelersiedlung - O 72 S“

Nina DiPaolo An: Esther Schoeneich

29.03.2019 10:21

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Esther Schoeneich/Amt61/Mainz@Mainz

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Nina Di Paolo

Vorzimmer / Assistenz

Postfach 38 20

55028 Mainz

Zitadelle, Bau A

Tel 0 61 31 - 12 38 30

Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 29.03.2019 10:21 -----

Von: [REDACTED]
An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
Datum: 29.03.2019 10:00
Betreff: Stellungnahme zur Erhaltungssatzung „Kettelersiedlung - O 72 S“

Stellungnahme zur Erhaltungssatzung „Kettelersiedlung - O 72 S“

Sehr geehrte Damen und Herren,

als langjähriger und stolzer Bewohner der Kettelersiedlung möchte ich hiermit die Gelegenheit nutzen, zur der geplanten Erhaltungssatzung Stellung zu beziehen.

Als Mieter einer Wohnung in der Siedlung betrifft mich diese meiner Wahrnehmung nach aktuell (noch) nicht, jedoch liegt mir die Siedlung als solche am Herzen. Ich bitte um Nachsicht, dass ich vor Angst einer vermeintlichen Stigmatisierung anonym bleiben möchte.

Wie eingangs erwähnt, lebe ich schon länger in der Kettelersiedlung und

nehme dort einen unvermeidlichen demographischen Wandel wahr. Es ist aktuell ein deutlicher Generationenwechsel zu erkennen. Ältere Generationen (zu welchen ich bedauernder Weise auch meine Person zähle) werden durch jüngere Personen und Familien abgelöst. Dieses Phänomen wird sich in den kommenden Jahren verstärken und dürfte auch empirisch belegbar sein, sofern hierzu Möglichkeiten bestehen. Damit unvermeidbar verbunden ist ein höherer Bedarf an Mobilität und somit auch an PKW und dafür benötigten Stell- bzw. Parkplätzen.

Insbesondere Familien -und somit unser aller Zukunft- sind auf diese immer wertvoller, da seltener werdende Ressource angewiesen. Dies stellt in meinen Augen einen wesentlichen Faktor der Lebensqualität und des hohen Standards der aktuell (noch) komfortablen Wohnsituation in der Oberstadt an sich und speziell auch in unserer Siedlung da.

Der status quo ist dabei nicht schwer zu erheben: Gerade durch die Nähe zum Volkspark sowie Einbahnstraßenregelungen stehen jetzt schon kaum genügend Parkplätze für die hohe Zahl an Siedlungsbewohnern zur Verfügung. Vor allem an den Wochenenden suche ich schon tagsüber oft mehrere Minuten lang einen freien Parkplatz. Am schlimmsten ist allerdings ein Heimkommen in den späten Nachmittag- oder Abendstunden. Die meist vergebliche Suche nach einem Parkplatz wird zum Geduldsspiel. Ich unterhalte mich viel mit anderen Nachbarn auch aus den angrenzenden Straßenzügen- in der Sache herrscht Einigkeit.

Ich mag die Grünstreifen und auch Vorgärten- sie sehen natürlich nett aus. Aber stellen sie eine auch nur annähernde Gleichgewichtung zur geplanten Beschneidung der Anwohner, ihr Leben durch das Verbot der Erstellung eines Stellplatzes derart einzuschränken da?

In meinen Augen wirkt die diesbezügliche Begründung, welche ich im Amtsblatt lesen durfte, stark kreierte und auch im Wesentlichen leider nicht nachvollziehbar.

Eben durch die Nähe zum Volkspark steht doch jedem Bewohner die jederzeitige Möglichkeit eines unkomplizierten Ausfluges ins Grüne frei. Es ist ja nicht so, dass wir in einer Plattenbausiedlung oder Vergleichbarem leben. In der Begründung musste ich u.a. lesen, dass „die vorhandenen Vorgärten mit dem direkt angrenzenden Stadt- und Volkspark ein zusammenhängendes "Grünnetz" bilden [...] das in seiner Gesamtheit als unverzichtbarer Bestandteil des typischen Ortsbildes und Wohnumfeldes zu werten ist.“

Wer außer den Anwohnern, also in diesem konkreten Fall mir, fühlt sich berufen, eine solche Bewertung vorzunehmen? Außer auf Luftbildern ist eben gerade kein Grünnetz auszumachen, wenn man als Bewohner oder Besucher die Siedlung quert- sei es zu Fuß oder mit dem PKW. Allein schon durch die leider recht unansehnliche Hauptverkehrsader

Göttelmannstraße, welche bekanntlich Volkspark und Kettelersiedlung trennt, kann dieses Argument leicht entkräftigt werden.

Wie Sie vielleicht erkennen können, liegt mir die Siedlung, aber vor allem das Wohl und angenehme Leben ihrer Bewohner sehr am Herzen. Ich kenne viele Menschen, welche der negative Punkt der zu geringen Parkplatzdichte stört. Es ist mir eine persönliche Angelegenheit, mich für diese Menschen einzusetzen, um die zumindest potentielle Möglichkeit der Errichtung eines Stellplatzes nicht von vorne hinein auszuschließen. Ich denke auch, dass sich bestimmte Kompromisse in Sachen äußerer Gestaltung bei Bedarf finden lassen. So bin ich zumindest bei meinen Spaziergängen noch nicht auf ablehnende Haltungen gestoßen.

Ich möchte abschließend gezielt provokant die Frage stellen, ob hier inhaltlich tatsächlich eine Verbesserung herbeigeführt werden soll oder ob die angestrebten Maßnahmen Ausfluss eines vorschnellen Aktionismus sind. Denn eines sollte nicht verkannt werden: Die Stadt wird sich mit Blick in die Zukunft die Frage stellen müssen, wie sie der unweigerlich steigenden Zahl an PKW und damit verbundenem Bedarf an Stellplätzen begegnet. Es sollte daher nicht zuletzt auch aus finanziellen Gründen im Sinne des Allgemeinwohls sein, wenn Bürgerinnen und Bürger privat und auf eigene Kosten durch das Errichten von Stellplätzen für Entlastung sorgen können. Dass man auch diese im heutigen Zeitalter „grün“ und optisch ansprechend gestalten kann ohne dass dabei hoheitlichen Regelungsbedarf von Nöten ist, zeigen viele der bisher schon gebauten Stellplätze.

In jedem Fall bitte ich höflich um Thematisierung folgender Fragestellungen in der entsprechenden Sitzung des Stadtrates:

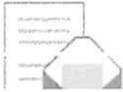
- Wurde auf die erwähnte demographische Entwicklung in der Siedlung und des damit zu erwartenden Bedarfs an mehr Parkfläche Rücksicht genommen?
- Erfolgte eine Bestandsaufnahme durch Erhebungen beim Einwohnermeldeamt und der Zulassungsbehörde hinsichtlich des empirischen Verhältnisses von Bewohnern und zugelassenen KfZ?
- Welche Gegenmaßnahmen zur Erstellung von Parkplätzen beabsichtigt die Stadt mittel- und langfristig, um für ausreichend Parkraum zu sorgen? Sind beispielsweise Parkhäuser und Tiefgaragen geplant, welche dem Trend der Motorisierung einen Ausgleich bieten würden?

Ich hoffe Ihnen durch meine teils sehr direkten, aber immer ehrlichen

Ansichten eine Hilfe bei der Entscheidungsfindung zu sein, um in letzter Konsequenz zum richtigen Entschluss zu kommen und diese wahrscheinlich gut gemeinte aber inhaltlich leider vollkommen vermessene Satzung abzulehnen.

Mit freundlichen Grüßen




WG: Stellungnahme Erhaltungssatzung Kettelersiedlung

Nina DiPaolo An: Esther Schoeneich

01.04.2019 06:56

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
 An: Esther Schoeneich/Amt61/Mainz@Mainz

Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.



Landeshauptstadt
 Mainz

Landeshauptstadt Mainz
 Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
 Vorzimmer / Assistenz
 Postfach 38 20
 55028 Mainz
 Zitadelle, Bau A
 Tel 0 61 31 - 12 38 30
 Fax 0 61 31 - 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 01.04.2019 06:56 -----

Von: [REDACTED]
 An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
 Datum: 31.03.2019 22:24
 Betreff: Stellungnahme Erhaltungssatzung Kettelersiedlung

Betreff: Stellungnahme Erhaltungssatzung Kettelersiedlung

Datum: 31.03.2019

Sehr geehrte Damen und Herren,

uns liegt viel an **nachhaltiger** Stadtentwicklung. Die Stadt Mainz hat sich selbst zum Ziel gesetzt „alle fünf Jahre die energiebedingten CO₂-Emissionen um 10 Prozent zu reduzieren und die pro-Kopf-Emissionen bis zum Jahr 2030 bezogen auf 1990 zu halbieren.“ (Quelle: <https://www.mainz.de/leben-und-arbeit/umwelt/energie-klimaschutz.php>). Das ist in unseren Augen ein wichtiger Schritt, um dem Klimawandel entgegenzuwirken.

E-Mobilität ist in diesem Zusammenhang ein wichtiger Schlüssel, wie Sie als Stadt Mainz selbst in der „Handlungsstrategie E-Mobilität“ schreiben: Dort steht, dass „etwa 1/3 des deutschen Energieverbrauchs auf den Verkehrssektor“ entfällt. Und somit „der Verkehrssektor ein größeres CO₂-Einsparpotenzial als der Stromsektor“ bietet.

Sie sollten allen Privat-Eigentümern eines Grundstücks in der Ketteler-Siedlung

deshalb die Möglichkeit geben, einen Beitrag zur CO2-Reduktion zu leisten und einen eigenen E-PKW einsetzen zu können. Dafür ist allerdings ein Stellplatz auf dem jeweiligen Grundstück nötig, um das E-Fahrzeug laden zu können.

Wir sind sehr irritiert, dass Sie dies nun durch die Erhaltungssatzung verbieten wollen. Denn in dem vom Bundesverkehrsministerium geförderten Projekt „Mainz gemeinsam Elektromobilität“ wurde 2018 herausgearbeitet, dass die „Berücksichtigung von Ladeinfrastruktur“ wichtig ist. Elektromobilität wurde als eine der tragenden Säulen einer zukünftigen Mobilitätswende herausgearbeitet. (Quelle: [https://bi.mainz.de/vo0050.php? kvonr=23205&voselect=3117](https://bi.mainz.de/vo0050.php?kvonr=23205&voselect=3117)) Sollten nicht in bestehenden Quartieren ähnliche Ziele berücksichtigt werden?

In der Handlungsanleitung E-Mobilität ([https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/E-Mobilitaet-Handlungsstrategie Mainz mit Anlagen.pdf](https://www.mainz.de/medien/internet/downloads/E-Mobilitaet-Handlungsstrategie_Mainz_mit_Anlagen.pdf)) schreiben Sie als Stadt Mainz bezüglich der Ladeinfrastruktur außerdem: „Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut. In einem ersten Schritt sollte geprüft werden, ob Ladeinfrastruktur nicht auf **privatem Grund** errichtet werden kann (z.B. in Garagen oder auf privaten Stellflächen).“ Nichts anderes wäre unser Anliegen.

Nun wollen Sie den Grundstücks-Eigentümern in der Siedlung jedoch die Möglichkeit nehmen einen Stellplatz auf ihrem Grundstück einzurichten, um ein E-Auto zu laden. Wie passt diese Erhaltungssatzung zu den Klimaschutz- und E-Mobilitäts-Zielen der Stadt?

Des Weiteren heißt es: „Mit Hilfe des Elektromobilitätsgesetzes (EmoG2) hat die Bundesregierung Städten und Kommunen ein Werkzeug an die Hand gegeben, mit dem diese die Möglichkeit besitzen, elektrisch betriebene Fahrzeuge im Straßenverkehr durch verschiedene Maßnahmen bevorrechtigt zu behandeln. Dadurch sollen v.a. privaten Nutzern Anreize geschaffen werden, um elektromobil unterwegs zu sein. Die klima- und umweltschädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs können hierdurch reduziert werden.“ Sollte dies nicht auch in der Erhaltungssatzung berücksichtigt werden?

Wer Ladeinfrastruktur auf seinem Grundstück schafft, um dort ein Elektroauto zu laden, sollte in jedem Fall eine Genehmigung dafür bekommen, einen neuen Stellplatz zu errichten.

Herzliche Grüße





WG: Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung "Kettelersiedlung (O 72 S)

Nina DiPaolo An: Esther Schoeneich

29.03.2019 08:49

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
An: Esther Schoeneich/Amt61/Mainz@Mainz



Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
Vorzimmer / Assistenz
Postfach 38 20
55028 Mainz
Zitadelle, Bau A
Tel 0 61 31 – 12 38 30
Fax 0 61 31 – 12 26 71

<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 29.03.2019 08:49 -----

Von: [REDACTED]
An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
Datum: 29.03.2019 00:14
Betreff: Stellungnahme zur öffentlichen Bekanntmachung "Kettelersiedlung (O 72 S)

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich bin Anwohner des betroffenen Gebiets. Meine Familie hat sich entschlossen, den Vorgarten in der [REDACTED] nicht als Stellplatz zu nutzen, da wir das Erscheinungsbild ebenfalls bewahren möchten. Somit begrüßen wir Ihr Bestreben, das städtebauliche Erscheinungsbild der Kettelersiedlung, das durch die Vorgärten geprägt ist, zu bewahren. Ihrer Schlussfolgerung, nämlich die Aufstellung einer Erhaltungssatzung, widerspreche ich jedoch. Ich erachte diese Maßnahme als unverhältnismäßig, und sie erschließt sich nicht aus Ihrer Begründung. Folgende Punkte führen Sie auf:

1. Allgemeiner Motorisierungstrend in Deutschland
2. Wegfall öffentlicher Stellplätze im Straßenraum

Zu 1)

Sie argumentieren mit Zahlen von dem Statistischen Bundesamt, die eine Steigerung von 16 Autos pro 1000 Einwohner innerhalb von 15 Jahren (2000 - 2015) aufzeigen. Das entspricht zwar den Zahlen des Kraftfahrtbundesamt, das zum 01.01.2019 eine Steigerung von 1,7% feststellte, aber Sie gehen nicht auf den Mobilitätswandel ein. Die Anzahl der Fahrräder in Deutschland steigt ebenfalls, sowie die Anzahl der Fahrradfahrer. In Ballungsgebieten und Großstädten sogar deutlich mehr als auf dem Land. Carsharing gewinnt zunehmend an Bedeutung und wird vor allem in Großstädten ausgebaut. Der Bestand der Elektroautos wächst. Auch hier in Großstädten überdurchschnittlich. Elektroautos werden bevorzugt direkt am Haus aufgeladen, da das öffentliche Netz fehlt.

Zu 2)

Dieses Argument trifft in dem betroffenen Gebiet nur teilweise zu. In der Görresstraße zum Beispiel sind die öffentlichen Stellplätze nicht gefährdet, da sich die Vorgärten der Einfamilienhäuser ausschließlich auf der gegenüberliegenden Straßenseite befinden. Sollte ein Antrag für die Errichtung eines Stellplatzes eingereicht werden, dann steht es Ihnen frei individuell darüber zu entscheiden. Stattdessen erwägen Sie die Aufstellung einer Erhaltungssatzung, die alle Anwohner betrifft.

Bevor Sie diese Entscheidung verabschieden, fordere ich Sie auf alternative Lösungen zu diskutieren und ggf. umzusetzen. Hierzu gebe ich Ihnen ein paar Anregungen.

Anwohnerparken

In dem betroffenen Gebiet gibt es kein Anwohnerparken. Die Parksituation ist generell angespannt, aber insbesondere in den Sommermonaten ist es nahezu unmöglich einen Parkplatz zu finden. Viele Besucher des Volksparks reisen mit dem PKW an und belegen die wenigen Parkplätze. Die Anwohner behelfen sich, durch das Errichten von Stellplätzen auf ihren Grundstücken. Auch ich bin regelmäßig damit konfrontiert, meinen Einkauf nicht ausladen zu können. Bitte erwägen Sie die Einführung einer Anwohnerparkzone.

Fahrradwege

Die Fahrradwege in der Göttelmannstraße, Am Stiftswingert und An der Goldgrube sind streckenweise nicht benutzbar. Die Verlegung der Fahrradwege auf die Straße in 2018 ist unglücklich, da die Straße viel zu eng ist. Diese Strecke liegt auf dem Schulweg unserer Kinder, und es ist kaum zumutbar, diese zu verwenden. Bitte überlegen Sie, die Fahrradstrecken in Mainz besser auszubauen, dann verringert sich die Anzahl der Autofahrer sicherlich.

Carsharing

In vielen Stadtteilen wird Carsharing ausgebaut. Das Gebiet rund um den Volkspark ist jedoch spärlich ausgestattet. Für uns ist Carsharing eine sinnvolle Alternative zum eigenen Auto, jedoch ist das Angebot hier noch nicht attraktiv genug. Machen Sie sich doch bitte für den Ausbau in unserem Gebiet stark.

Elektroladestationen

Wenn es Möglichkeiten gäbe, das Elektroauto in der Nähe zu laden, dann wäre ein Stellplatz am Haus nicht nötig. In unserem Wohngebiet gibt es keine Ladestationen. Überlegen Sie doch diese einzurichten.

Ich bin sicher, dass durch die Berücksichtigung der o.a. Punkte Stellplätzen im eigenen Vorgarten nicht mehr nötig sind. Ich kann mir nicht vorstellen, dass unsere Nachbarn ihren Stellplatz aus ästhetischen Gründen errichtet haben, sondern wegen der vorliegenden Umstände. Meiner Meinung nach sollten zunächst bessere Bedingungen geschaffen werden, bevor die Aufstellung einer Erhaltungssatzung verabschiedet wird. Ich finde, dass Sie es sich an dieser Stelle zu einfach machen. Aus diesem Grund widerspreche ich Ihrem Vorhaben und bitte um Stellungnahme.

Mit freundlichen Grüßen,


WG: Stellungnahme: Erhaltungssatzung Ketteler -Siedlung

Nina DiPaolo An: Esther Schoeneich

01.04.2019 09:11

Von: Nina DiPaolo/Amt61/Mainz
 An: Esther Schoeneich/Amt61/Mainz@Mainz
 Protokoll: Diese Nachricht wurde weitergeleitet.


**Landeshauptstadt
 Mainz**

Landeshauptstadt Mainz
 Stadtplanungsamt
Nina Di Paolo
 Vorzimmer / Assistenz
 Postfach 38 20
 55028 Mainz
 Zitadelle, Bau A
 Tel 0 61 31 - 12 38 30
 Fax 0 61 31 - 12 26 71
<http://www.mainz.de/stadtplanungsamt>

----- Weitergeleitet von Nina DiPaolo/Amt61/Mainz am 01.04.2019 09:11 -----

Von: [REDACTED]
 An: stadtplanungsamt@stadt.mainz.de
 Datum: 01.04.2019 09:11
 Betreff: Stellungnahme: Erhaltungssatzung Ketteler-Siedlung

Sehr geehrte Damen und Herren.

wie ich dem Amtsblatt Nr. 7 von 2019 entnommen habe, soll für die Ketteler-Siedlung eine Erhaltungssatzung aufgestellt werden. Als interessierter Bürger der Mainzer Oberstadt möchte ich hierzu wie folgt Stellung nehmen.

Begründung, Kapitel: Räumlicher Geltungsbereich

- 1) Wie begründet sich der räumliche Geltungsbereich?
- 2) Anhand welcher Kriterien wurde der Geltungsbereich festgelegt? Wo ist der Kriterienkatalog einsehbar?
- 3) Wie groß ist der Geltungsbereich?

Kapitel: Anlass

- 4) Wie groß sind die Vorgartenflächen im Verhältnis zu anderen Grünflächen, z.B. rückwärtigen Gärten? Sind diese weiteren Grünflächen nicht mindestens genauso prägend wie die Vorgärten?
- 5) Wenn man die Vorgärten abzieht, die sich aufgrund von Parkstreifen auf der davor liegenden Straße sowieso nicht für Stellplätze eignen, wie groß ist das „Gefährdungspotenzial“ für das städtebauliche Erscheinungsbild dann noch?

Bekanntermaßen gibt es einen Haupteigentümer innerhalb des Geltungsbereiches - den Ketteler-Bauverein.

- 6) Wie wurde der Ketteler-Bauverein in die Erstellung der Satzung einbezogen?
- 7) Wenn Stellplätze bzw. deren Gestaltung stärker reglementiert werden soll, warum umfasst der Satzungstext dann einen Genehmigungsvorbehalt für jegliche Änderungen („Die Satzung ist anzuwenden bei baulichen Maßnahmen aller Art, wie Abbruch, Umbauten, Erweiterungen, Instandsetzungen, Modernisierungen, Nutzungsänderungen, Wiederaufbauten sowie

Neubauten.“? Hierfür fehlt jegliche Begründung!

Kapitel: Erfordernis der Planung und Planungsziel

8) Inwiefern ist eine bundesweite KFZ-Bestandsentwicklung mit einer Steigerung von 3 % in 15 Jahren für das Erfordernis der Planung bzw. dem Planungsziel relevant?

9) In Mainz sind es gem.

https://www.kba.de/SharedDocs/Publikationen/DE/Statistik/Fahrzeuge/FZ/2017/fz1_2017_pdf.pdf?__blob=publicationFile&v=3 zudem „nur“ 470 KFZ pro 1.000 Einwohner, allerdings spielt das für die örtliche Parkplatzsituation keine Rolle. Ich bitte um eine nachvollziehbare Erläuterung, inwiefern diese Entwicklung in Deutschland für die Parkplatzsituation in der Ketteler-Siedlung herangezogen wird?

10) Zumal es in einer aktuellen Vorlage zur Stellplatzsatzung heißt: „Denn es zeichnet sich ab: Trotz steigender Einwohnerzahlen ist eine Stagnation im Kfz-Bestand der in Mainz gemeldeten Fahrzeuge festzustellen.“

<https://bi.mainz.de/getfile.php?id=186575&type=do&>

Dies widerspricht der Darstellung in der Begründung. Was stimmt? Die Zahlen vom "Stadtplanungsamt" oder vom Amt für „Umwelt, Grün, Energie und Verkehr“?

11) Insbesondere in den Sommermonaten (am Wochenende) fungiert die Ketteler-Siedlung durch die starke Frequentierung des Volksparks als zweiter Parkplatz. Wie wurde dieser Umstand berücksichtigt?

12) Warum geht dieser Satzung nicht ein Maßnahmenkonzept mit Anwohnerparken, verstärktem ÖPNV in den Sommermonaten. Carsharing am Volkspark, weitere Radstationen etc.) voraus und als Ultima-Ratio durch eine Satzung, die wiederum Verwaltungskapazitäten bindet und Vorhaben verzögert?

13) Wann hat sich die Stadt Mainz/Stadtplanungsamt ein eigenes Bild von der Parkplatzsituation vor Ort gemacht, um die Situation insbesondere in den Sommermonaten bewerten zu können?

14) Wie wurde der (auch von der Stadt Mainz geforderte und von der Mainzer Energie geförderte) Ausbau der Elektromobilität berücksichtigt - denn hierfür bedarf es Ladestationen, auch in Vorgärten?

15) Wurde der Klimaschutz-Beirat sowie das Klima-Bündnis der Stadt Mainz beteiligt?

16) Es drängt sich erneut die Frage nach dem Verhältnis von Gärten/Vorgärten und der potentiellen Gefährdung der „noch vorhandenen Vorgärten“ durch Stellplätze auf. Wieviele weitere Vorgärten sind denn überhaupt gefährdet (ohne Parkstreifen davor, die eine Erschließung ja gar nicht ermöglichen bzw. sowieso einer gesonderten Genehmigung bedürfen)?

17) Prägt nicht jeder „Vorgarten innerhalb des Straßenraums im Zusammenwirken mit der Bebauung die stadtgestalterische Eigenart in einem besonderen Maße“? Wo ist der Bezug zur Ketteler-Siedlung?

18) Inwiefern prägt der Vorgarten Bild 2 unter „Begrünte Flächen, Vorgarten ist noch vorhanden“ im Zusammenwirken mit der Bebauung die Eigenart in einem besonderen Maße, sodass sich daraus eine besonders schützenswerte Erhaltung ableiten lässt?

19) Gibt es nicht ein adäquateres Mittel, den Versiegelungsgrad zu begrenzen als per se jegliche Änderung unter einen gesonderten Genehmigungsvorbehalt zu stellen? Wären nicht gestalterische Auflagen wie z.B. zur Befestigungsart (Teilversiegelung durch wassergebundene Decke oder Rasengittersteine statt Pflastersteine oder Asphalt) ein probateres Mittel, das gewünschte und ja durchaus erstrebenswerte Ziel des „Grünerhalts“ zu erreichen?

20) Die Ketteler Siedlung wird räumlich durch die Göttermannstraße vom Volkspark getrennt, die als Barriere auch so zu benennen ist. Inwiefern die Vorgärten alleine nun das „Grünnetz“ zum Volkspark ausmachen, ist fraglich. Vielmehr sind es doch die rückwärtigen Gärten und insbesondere Kleingärten, die dieses „Grünnetz“ ausmachen. Leider ist von den Kleingärten und einer grünen Verbindung zum „Heiliggeistviertel“ keine Rede, hier wäre wünschenswert, ein stadtplanerisches Gesamtkonzept zu verfolgen und die einzelnen Maßnahmen ineinander zu verzahnen.

21) Ein weiteres Planungsziel ist, dass keine öffentlichen Stellplätze verloren gehen. Dieses Ziel ist gerechtfertigt und anzustreben, allerdings geht eine Stellplatzerrichtung in Vorgärten nicht zwangsweise mit dem Verlust von öffentlichen Stellplätzen einher. Hier wäre eine genauere Analyse erforderlich, um Bereiche zu definieren, wo private Stellplätze öffentlichen Parkraum verdrängen und wo nicht. Denn wo kein öffentlicher Parkraum verloren geht, läuft diese Argumentation ins Leere.

22) Wie bereits zuvor angemerkt, wäre die Frage, ob diesem Ziel nicht besser mit gestalterischen Vorgaben zu begegnen wäre und nicht mit einem generellen Verbot?

23) Nachverdichtung findet in der gesamten Stadt Mainz und auch in der Oberstadt statt, um Wohnraum mit kurzen Wegen zu schaffen und weniger Fläche „auf der grünen Wiese“ zu verbrauchen. Allerdings gehört zu Nachverdichtung auch, dass Parkraum für KFZ vorgehalten müssen. Hierzu fehlt eine entsprechende Abhandlung in der Begründung bzw. wäre ein öffentlicher Planungsprozess unter Einbeziehung der Akteure wünschenswert.

23 a) Was sagen denn die zahlreichen Mieter, Eigentümer, (Bau)-Vereine oder Fonds über die Aufstellung der Gestaltungssatzung?

23 b) Ist ein Dialog/Konferenz als zweiter Schritt der Beteiligung mit den Akteuren geplant? Ich möchte dieses hiermit anregen.

Beim Satzungstextentwurf fällt auf, dass die § 7-9 fehlen? Was wird darin geregelt?

Generell begrüße ich das Engagement des Stadtplanungsamtes zum Erhalt der Ketteler-Siedlung. Aber wenn ein solches Instrument wie die Erhaltungssatzung gewählt wird, muss es durchdacht und gut begründet sein und die Bedürfnisse der

Menschen vor Ort berücksichtigen. Daher nutze ich die Möglichkeit der Stellungnahme und bitte um Berücksichtigung meiner Fragen.

Mit freundlichen Grüßen aus der Oberstadt



Stadt Mainz -Stadtplanungsamt-
Zitadelle, Bau A
Am 87er Denkmal
55131 Mainz

→ 61.2.1 [Signature]

per Fax: 12 26 71

17.04.2019

**Öffentliche Auslegung des Entwurfes der Erhaltungssatzung
„Ketteler-Siedlung (O 72 S)“
Informelle Bürgerbeteiligung**

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Nachgang zu unserem Schreiben vom 29.03.2019 weisen wir noch darauf hin, dass der Erlass der geplanten Erhaltungssatzung mit dem bundesgesetzlich normierten Ziel der Förderung der Elektromobilität nicht vereinbar wäre.

Am 06.06.2015 ist das Gesetz zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge (Elektromobilitätsgesetz – EMOG) in Kraft getreten. Es ist befristet bis zum 31.12.2026. Das Ziel des Gesetzes ist es, Maßnahmen zur Bevorrechtigung von elektrischen Fahrzeugen im Straßenverkehr zu ermöglichen, um deren Verwendung zur Verringerung insbesondere Klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs zu fördern.

Es stellt sich vorliegend die Frage, wie das Verbot der Errichtung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück hiermit vereinbar ist. Denn elektrisch betriebene Fahrzeuge können naturgemäß nicht an eine Ladestation, die sich häufig am oder im Wohnhaus befindet, angeschlossen werden, wenn ein Stellplatz auf dem eigenen Grundstück nicht vorhanden ist.

Hiermit befasst sich die Begründung der Erhaltungssatzung überhaupt nicht.

Mit freundlichen Grüßen





Schreiben an den Herrn Oberbürgermeister
An: oberbuergemeister

Von: [Redacted]
An: oberbuergemeister@stadt.mainz.de

1 Anhang

PDF

23042019_Stadt_Mainz_Elektromobilität_Erhaltungssatzung.pdf

Landeshauptstadt Mainz
Oberbürgermeister

M

24.04.2019 23:05

25. April 2019 / 1392

Weiter an: JKL

Z. w. Verordl.	R.	Art. Ort Entwurf	Bericht	z. d. lfd. A.

Termin: 20-05-19

Vorab per Fax

Sehr geehrte Damen und Herren,

anliegend übersende ich Ihnen ein Schreiben an den Herrn Oberbürgermeister Ebling.

Mit freundlichen Grüßen.



Stadtverwaltung Mainz
Dezernat VI

U.G.

Eingang: 2.9. April 2019

durch:

Z. w. Verant.	Entw.-Entw.	Z. d. lfd. A.	RM	R
	61			

bitte Antwort - Entwurf für
fr. OB Ebling erstellen

Stadtverwaltung Mainz
61 - Stadtplanungsamt

Eingang: 02. Mai 2019

Antw. Dez.	z. d. lfd. A				Wyl.				R					
Abt.:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3
SG:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3
SB:	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3

Landeshauptstadt Mainz
Herrn Oberbürgermeister
Michael Ebling
Jockel-Fuchs-Platz 1
55116 Mainz

7

Nachrichtlich

An die Vorsitzenden der im Rat der Landeshauptstadt Mainz vertretenen Fraktionen

Mainz, 23. April 2019

„Handlungsstrategie Elektromobilität“ - Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung“

Sehr geehrter Herr Oberbürgermeister Ebling,

am 4. Oktober 2016 hat der Rat der Stadt Mainz die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ beschlossen. In der Vorlage 1263/2016 wird angenommen, dass private Haushalte der Mainzer Außenstadtbezirke mit einem eigenen E-Pkw einen verlässlichen Zugang zu einer individuellen Lademöglichkeit besitzen. Im angehängten Leitfaden „Genehmigungsverfahren E-Ladeinfrastruktur“ heißt es: „Öffentlicher Raum ist ein knappes Gut. In einem ersten Schritt sollte geprüft werden, ob Ladeinfrastruktur nicht auf privatem Grund errichtet werden kann (z.B. in Garagen oder auf privaten Stellflächen).“ Erst kürzlich, am 17. April 2019, hat der Rat die Vorlage 0378/2019 beraten, in der folgendes ausgeführt wird: „Gefördert wird die Anschaffung von Ladelösungen für Elektroautos für Ihr Zuhause: 400 € Fördergeld für eine Elektro-Wandladestation.“

Bei der Eröffnung der Elektromobilitäts-Messe im August 2018 in Mainz haben Sie, sehr geehrter Herr Oberbürgermeister, gesagt: „Wir müssen die Dinge auf die Piste bringen.“ Die Kommunen würden über die Zukunft der E-Mobilität entscheiden. Tatsächlich gab es im Zulassungsbezirk Mainz (Stadt) 2018 nur 148 Elektrofahrzeuge (SWR Aktuell 16.08.2018). Handelsblatt Online schrieb am 08.04.2019: „In Hannover und in Mainz gibt es jeweils 50 Ladepunkte. Während Hannover bis Ende 2019 den Betrieb von 120 Säulen mit 240 Ladepunkten erwartet, strebt Mainz nach Angaben der Stadt lediglich 15 bis 20 neue Ladepunkte bis Jahresende an. Aus Mainz hieß es, der öffentliche Raum sei sehr begrenzt, es bestehen zahlreiche Nutzungskonflikte, etwa beim Parken.“

Seit vielen Jahren bin ich Projektleiter für die Errichtung von Windkraftanlagen und den regenerativen Energien sehr verbunden. Hierzu gehört auch, dass ich die Anschaffung eines eigenen E-Pkws plane, was ja erfreulicherweise auch vom Bund und der Stadt Mainz gefördert wird. Darüberhinaus soll Strom lokal mit einer eigenen Photovoltaik-Anlage produziert werden.

Auf die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ wird in vielen Entscheidungsvorlagen der Stadtverwaltung Mainz, bspw. in der Vorlage 0015/2019 „Gestaltung von Sondernutzungen im öffentlichen Raum“ Fortschreibung 2019, explizit verwiesen.

Bedauerlicherweise finden die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ und der Masterplan „100 % Klimaschutz“ im Entwurf zur Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung (O 72 S)“ augenscheinlich keine Berücksichtigung. Dies möchte ich hiermit anregen.

Am 13. Februar 2019 hat der Rat die Einleitung des Satzungsverfahrens und die Durchführung einer Öffentlichkeitsbeteiligung beschlossen. Die Bau- und Kulturdezernentin Marianne Grosse schrieb am 21. März 2019 in einer Stellungnahme an den Ortsbeirat Mainz-Oberstadt: „Bereits die Bestandsaufnahme zeigt, dass im Geltungsbereich der Erhaltungssatzung „Ketteler-Siedlung“ unterschiedliche „Versiegelungsgrade“ vorherrschen. Evtl. aufgrund des Pflegeaufwands geht der allgemeine Trend jedoch zur Vollversiegelung. [...] Neben der im Vordergrund stehenden stadtbildprägenden Bedeutung kommt den Vorgärten daneben eine umweltschutzrelevante Funktion zu, da sie einen gewissen Ausgleich zu den bebauten oder anderweitig versiegelten Flächen bieten.“

Meine Ehefrau und ich haben ein Haus im Geltungsbereich der o.g. Erhaltungssatzung gekauft und haben einen begrünten, „nicht-vollversiegelten“ Stellplatz für einen E-Pkw vor unserem Haus eingerichtet und planen die Installation einer Elektro-Wandladestation sowie einer PV-Anlage. Hierzu haben wir bereits Kontakt zum Ansprechpartner der Stadt Mainz für Elektromobilität, Herrn Sascha Müller (Verkehrs- und Mobilitätsmanagement), sowie zum Grün- und Umweltamt der Stadt Mainz für weitere Informationen über das Solarkataster aufgenommen.

Zudem ist die in der Stellungnahme genannte „stadtbildprägende Bedeutung“ der Vorgartenbereiche in Frage zu stellen: Die Häuserzeile, in der sich unser Haus  befindet, zeichnet sich ebenso wenig wie die Häuser auf der gegenüberliegenden Straßenseite durch architektonische Homogenität aus, was keineswegs zu einem einheitlichen Stadtbild beiträgt. Völlig unterschiedliche Farben, unterschiedlich hohe Häuser, sanierte und nicht-sanierte Häuser, Vorgärten oder Stellplätze/Garagen, gewerbliche oder private Nutzung etc. sind hier vorzufinden (siehe Fotos).

Es muss also abgewogen werden, ob die Erhaltung der – alles andere als homogenen – Vorgartenbereiche am Ende tatsächlich wichtiger sein sollte, als die Umsetzung der „Handlungsstrategie Elektromobilität“ und der damit verbundene objektiv messbare Umweltschutz. Aus den oben aufgeführten Gründen möchte ich anregen, dass die „Handlungsstrategie Elektromobilität“ Berücksichtigung in der Erhaltungssatzung Ketteler-Siedlung findet und würde mich freuen, wenn eine entsprechende Ergänzungsvorlage in den Rat eingebracht würde.

Der begrünte Stellplatz vor unserem Haus, die geplante Wandladestation und PV-Anlage sowie der E-Pkw sind ein effektiver individueller Beitrag zur Verhinderung der Klimakatastrophe. Wir gehen davon aus, dass Verwaltung und Rat der Stadt Mainz es mit der Förderung von Elektromobilität und dem Bekenntnis zu erneuerbaren Energien im Sinne des Masterplans „100 % Klimaschutz“ tatsächlich ernst meinen und uns – im wahrsten Sinne des Wortes – keine Mauersteine in den Weg gelegt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Anlage: Fotos

