



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am
Dienstag, 02.05.2023, 18:30 Uhr,
Gästehaus INNdependence, Sitzungssaal, Gleiwitzer Str. 4, 55131 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Berichterstattung zum Thema "Bürgerbeteiligung beim Straßenbahnausbau"
2. Einwohnerfragestunde

Anträge

3. Offene Bibliothek mit Schwerpunkt „Kinderbücher“ am Fichteplatz (SPD)
Vorlage: 0569/2023

Beschlussvorlagen

4. FNP-Änderung Nr. 64 und Bebauungsplanverfahren "O 66"
5. Weiterentwicklung Carsharing

Anfragen

6. Baumfällungen an der Oberen Zahlbacher Straße (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
Vorlage: 0545/2023
7. Türkisches Generalkonsulat (ÖDP)
Vorlage: 0579/2023
8. „Am Planschbecken“ – Am Fort Elisabeth (ÖDP)
Vorlage: 0581/2023
9. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
10. Sachstandsberichte

11. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 11.1. Verkehrskontrollen
 - 11.2. Schlaglöcher am Volkspark
 - 11.3. Bretzenheimer Straße
 - 11.4. Gemeinsame Sitzung Verkehrsausschuss, Obr Hechtsheim, ObR Weisenau und ObR Oberstadt
12. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

13. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
14. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 25.04.2023

gez. Daniel Köbler, MdL
Ortsvorsteher

20.04.2023

Antrag

Betr.: Offene Bibliothek mit Schwerpunkt „Kinderbücher“ am Fichteplatz

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Stadtverwaltung wird dringend gebeten, am Fichteplatz eine offene Bibliothek mit Schwerpunkt „Kinderbücher“ in Form eines ausgedienten Stromverteilerkastens oder ähnlichem Behältnis zu installieren.

Begründung:

Der Fichteplatz bietet sich sehr gut für einen offenen Bücherschrank an. Fußläufig befinden sich drei Schulen und fünf Kindergärten in dessen Nähe. Deshalb bietet sich der Schwerpunkt „Kinderbücher“ besonders an.

Die Oberstadt ist der drittgrößte Mainzer Stadtteil und verfügt nur über einen städtischen offenen Bücherschrank.

Hier gilt es an das Projekt aus dem Jahr 1994, bzw. 2011 anzuknüpfen.

Offene Bibliotheken ermöglichen Nachhaltigkeit, kulturelle Teilhabe und können gemeinschaftsbildend sein. Auch hätten die Kinder vielleicht einfach Freude und Spaß an für sie neuer Literatur.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

gez.

Simone Bludau

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0485/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61 20 02 Ä 64 + 61 26 O 66	Datum 23.03.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 18.04.2023			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Anhörung	02.05.2023	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	04.05.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.05.2023	Ö

Betreff: FNP-Änderung Nr. 64 und Bebauungsplanverfahren "O 66" a) Änderung Nr. 64 des Flächennutzungsplanes der Stadt Mainz im Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ebersheimer Weg (O 66)" hier: - Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB b) Bebauungsplanentwurf "Ebersheimer Weg (O 66)" hier: - Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 05.04.2023 gez. Marianne Grosse Beigeordnete
Mainz, 24.04.2023 gez. Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand**, der **Ortsbeirat Mainz-Oberstadt**, der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt zu

- zu a) den Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB i. V. m. § 1 Abs. 8 BauGB,
- zu b) den Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB.

Sachverhalt

1. Sachverhalt und Planungsziele

Bei dem Plangebiet handelt es sich um eine bestehende Tennissportanlage mit östlich und südlich angrenzenden Grünflächen im Stadtteil Mainz-Oberstadt. Aktuell werden die sich in privatem Eigentum befindenden Flächen der Tennissportanlage durch den "Tennis- und Ski Club Mainz (TSC)" betrieben. Die Erschließung erfolgt über eine an den "Ebersheimer Weg" anschließende Zufahrt im Südwesten.

Die östlich und südlich an die Tennissportanlage anschließenden Grünflächen liegen im Eigentum der Stadt Mainz. Im südlichen Bereich angrenzend an die Straße "Kreuzschanze" ist ein Kinderspielfeld vorhanden. Der Bereich östlich der Tennissportanlage ist fußläufig erschlossen und dient der ansässigen Bewohnerschaft als Parkanlage zu Naherholungszwecken. Hier ist, wie auch in den südlichen Abschnitten der Tennisanlage, ein beträchtlicher Großbaumbestand vorhanden.

Innerhalb des bestehenden Siedlungsbereiches Oberstadt erfüllen die vorhandenen Frei- und Grünflächen zahlreiche Funktionen. Zum einen dient die private Tennissportanlage am Ebersheimer Weg als Angebot zur wohnortnahen Sport- und Freizeitnutzung. Zum anderen dienen die umliegenden öffentlichen Grünflächen als innerstädtische, klimaökologisch wertvolle Freiräume u.a. zur wohnortnahen Erholungsnutzung.

Die oben beschriebenen Sport- und Freiflächen werden allseitig umgeben von Wohnnutzung. Diese wird geprägt durch eine kleinteilige, aufgelockerte Bebauungsstruktur in Form von Ein- und Zweifamilienhäusern mit ein bis zwei Geschossen. Nachverdichtungstendenzen in zweiter und dritter Reihe sind bereits erkennbar. So wurden u.a. im Jahr 2022 auf der zum gegenwärtigen Zeitpunkt bestehenden Tennishalle rückwärtig zum "Ebersheimer Weg 42" der Abriss sowie die Neubebauung in Form von zwei mehrgeschossigen Wohngebäuden genehmigt. Weitere Nachverdichtungstendenzen sind aufgrund der Nachfragesituation absehbar. Unter anderem beabsichtigt die Eigentümerin der Liegenschaft der Tennissportanlage im Bereich der vier nördlich gelegenen, bereits erschlossenen und teilweise versiegelten Tennisplätze die Umsetzung einer weiteren Wohnbebauung. Zur Vorbereitung dieser Entwicklung wurde bereits 2022 die Verlagerung eines Tennisplatzes in den südlichen Teil des Areals genehmigt. Insgesamt wird hiermit gewährleistet, dass der Tennissport auf den verbleibenden sowie vereinseigenen Flächen in ausreichendem Umfang weiterhin betrieben werden kann.

Diese Nachverdichtungsbemühungen sollen zum Anlass genommen werden, zum einen den städtebaulichen Rahmen für eine weitere Wohnbauflächenentwicklung im Übergang zu den bestehenden Sport- und Freizeitnutzung planungsrechtlich neu und gleichzeitig abschließend zu definieren. Zum anderen sollen gleichzeitig die "Flächen für sportliche Zwecke" sowie die öffentlichen Grünflächen als Angebot zur wohnortnahen Freizeit- und Erholungsnutzung für die Bevölkerung und als klimaökologisch wertvolle innerstädtische Freiräume planungsrechtlich gesichert werden. Zur Umsetzung dieser planerischen Ziele soll der Bebauungsplan "Ebersheimer Weg (O 66)" aufgestellt werden.

Der Flächennutzungsplan der Stadt Mainz stellt das Plangebiet zwischen Ebersheimer Weg und Oechsnerstraße entsprechend den vorhandenen Nutzungen als "Flächen für Sport- und Sportanlagen" mit den Zweckbestimmungen "Tennisplatz" und "Sportanlagen" dar. Mit Ausnahme der geplanten kleinräumlichen Wohnbauflächenentwicklung im Nordteil der Tennis-

anlage auf einer Fläche von ca. 6.500 qm wird der Bebauungsplan "O 66" aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. Für den Bereich der Wohnbauflächenentwicklung ist eine Flächennutzungsplanänderung durchzuführen.

2. Lösung

Zur planungsrechtlichen Sicherung der bestehenden Sport-, Grün- und Naherholungsflächen sowie zur Entwicklung einer Wohnbebauung im Bereich der nördlichen Tennisanlage zur Festlegung des zukünftigen städtebaulichen Entwicklungsrahmens soll der Bebauungsplan "O 66" aufgestellt werden. Hierfür soll zunächst der Aufstellungsbeschluss gefasst werden.

Für den räumlichen Bereich, der für die Wohnbauentwicklung vorgesehen ist, ist zudem die Änderung des Flächennutzungsplanes erforderlich. Dieses Änderungsverfahren Nr. 64 soll im Parallelverfahren durchgeführt werden. Hierfür soll ebenfalls zunächst ein Aufstellungsbeschluss gefasst werden.

3. Abgrenzung der räumlichen Geltungsbereiche

3.1 Änderung Nr. 64 des Flächennutzungsplanes

Der räumliche Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 64 für den Bereich des Bebauungsplanes "Ebersheimer Weg (O 66)" liegt in der Gemarkung Mainz, Flur 21, und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die nördliche Grundstücksgrenze der Tennissportanlage sowie der Liegenschaft "Ebersheimer Weg 46", Flurstück 147/3, Flur 21,
- im Osten durch die östliche Grundstücksgrenze der Tennisplatzanlage in Höhe der vier nördlich gelegenen Tennisplätze,
- im Süden durch die südliche Grenze der vier nördlich gelegenen Tennisplätze sowie
- im Westen durch die rückwärtigen Grundstücksgrenzen der Liegenschaften "Ebersheimer Weg 38a und 40".

3.2 Bebauungsplanverfahren "Ebersheimer Weg (O 66)"

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "Ebersheimer Weg (O 66)" liegt in der Gemarkung Mainz, Flur 21, und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die nördliche Grundstücksgrenze der Liegenschaft "Ebersheimer Weg 46", Flurstück 147/3, zuzüglich der Zufahrt, Flurstück 147/22, beide Flur 21, mit Anbindung an den teilweise eingeschlossenen "Ebersheimer Weg",
- im Osten durch die eingeschlossene Straße "Am Fort Heiligkreuz" bis zur Hechtsheimer Straße sowie die teilweise eingeschlossene Oechsnerstraße zuzüglich der Fußwegeverbindung bis zur Kreuzschanze,
- im Süden durch die teilweise eingeschlossene Straße "Kreuzschanze" sowie
- im Westen durch den teilweise eingeschlossenen "Ebersheimer Weg" sowie die eingeschlossene Parzelle der Tennisanlage, Flurstück 147/9, Flur 21.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Zum jetzigen Zeitpunkt sind diesbezüglich noch keine Aussagen möglich. Es ist abzuwarten, welche Anregungen zu geschlechtsspezifischen Folgen im Rahmen der Behördenbeteiligungen vorgetragen werden.

5. Kosten

Die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens entstehenden Kosten für die Stadt Mainz sind aktuell noch nicht zu beziffern und werden im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens durch die städtischen Fachämter ermittelt.

Für den zur Schaffung von Baurecht für eine Wohnnutzung vorgesehenen Teilbereich soll mit der Grundstückseigentümerin ein städtebaulicher Vertrag geschlossen werden, in dem u.a. die Kostenbeteiligung zu regeln ist. Zur Umsetzung des Grundsatzbeschlusses des Stadtrates zur Partnerschaftlichen Baulandbereitstellung (PBb) bzgl. des Infrastrukturbeitrages bzw. Wohnraumförderung sind im weiteren Verfahren Regelungen mit der Vorhabenträgerin zu treffen.

6. Weiteres Verfahren

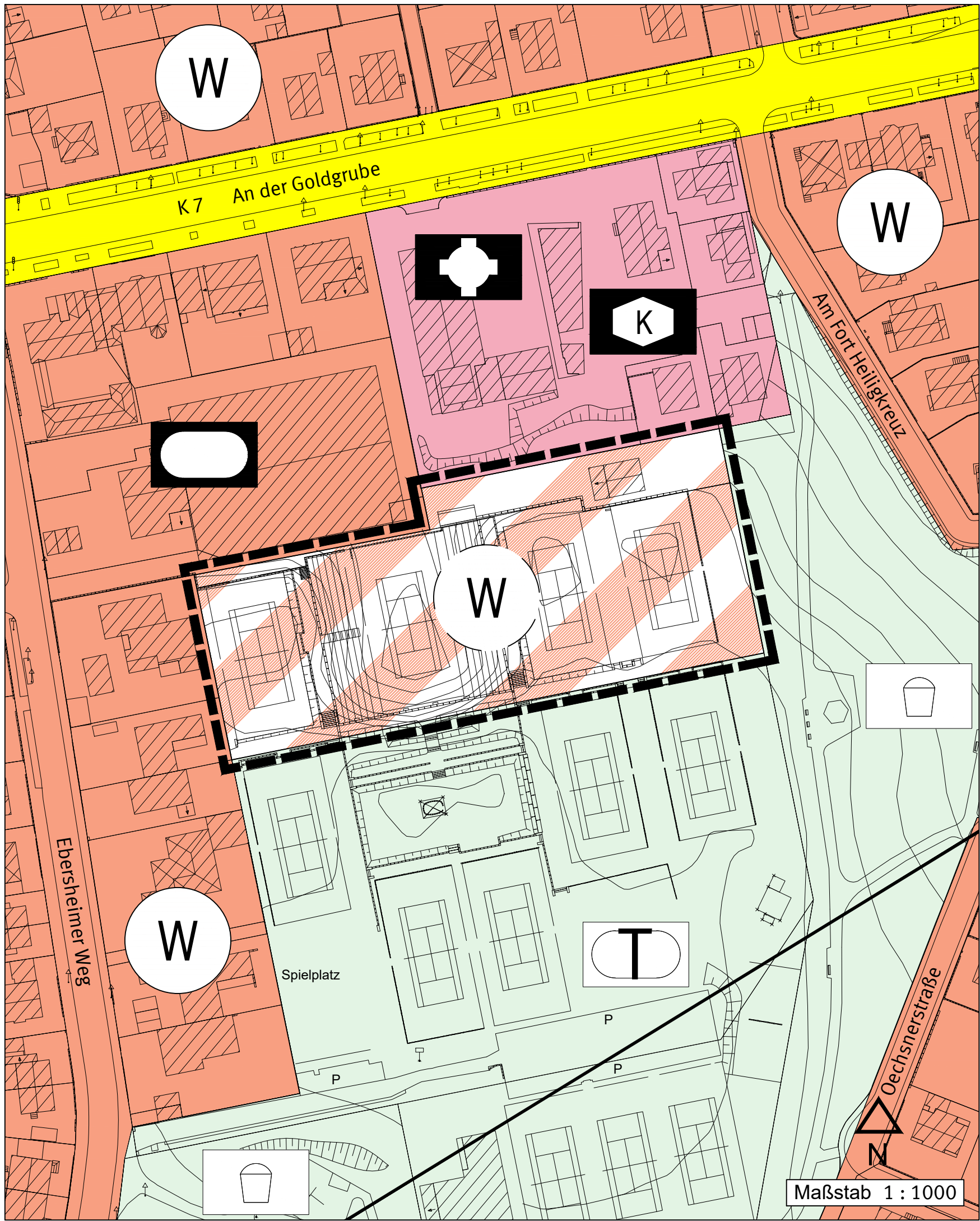
Zur Vorbereitung des Aufstellungsbeschlusses wurde mit den wesentlich tangierten städtischen Fachämtern eine Vorkoordinierung durchgeführt.

Nach erfolgtem Aufstellungsbeschluss soll als nächster Verfahrensschritt die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 1 BauGB insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB durchgeführt werden.

Anlagen:

- *FN-Änderung Nr. 64, Stand: Aufstellungsbeschluss*
- *Bebauungsplanentwurf "Ebersheimer Weg (O 66)", Stand: Aufstellungsbeschluss*
- *Vermerk Vorkoordinierung Fachämter*

Finanzierung



Planzeichenlegende

Art der baulichen Nutzung
(§ 5 Abs. 2 Nr. 1 BauGB, §§ 1 bis 11 BauNVO)



Wohnbauflächen - geplant -
(§ 1 Abs. 1 Nr. 1 BauNVO)

Sonstige Planzeichen



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches

Grundlage der Flächennutzungsplanänderung ist der wirksame Flächennutzungsplan der Stadt Mainz vom 24.05.2000. Die die Flächennutzungsplanänderung umgebenden Nutzungsdarstellungen sind in der Planzeichenlegende zum Flächennutzungsplan erläutert. Der wirksame Flächennutzungsplan kann bei der Stadtverwaltung Mainz, Stadtplanungsamt, Zitadelle, Bau A, sowie im Internet der Stadt Mainz eingesehen werden.

Stadt Mainz
Flächennutzungsplanänderung

Nr. 64

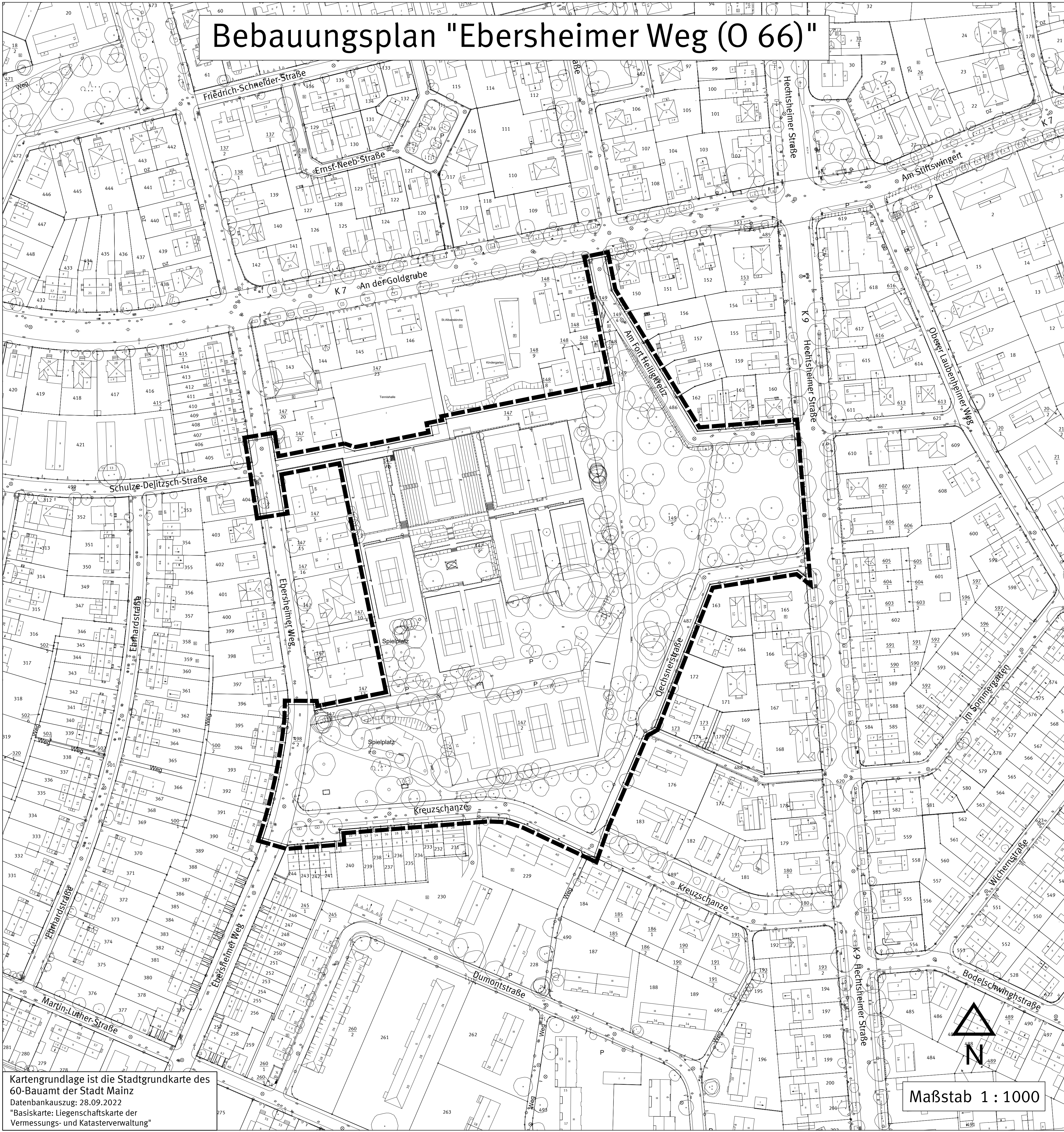
Aufstellungsbeschluss

Im Bereich des Bebauungsplanes
"Ebersheimer Weg (O 66)"

Planteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	FNPA 64 A.dwg	17.03.2023

Verfahren	Genehmigung	
1. Aufstellungsbeschluss durch den Stadtrat gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:		
2. Ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:		
3. Ortsübliche Bekanntmachung der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit:		
4. Frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB : bzw. Aushang vom bis		
5. Beschluss zur öffentlichen Auslegung mit Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB:		
6. Ortsübliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: Auslegung vom bis		
7. Beschluss zur erneuten / eingeschränkten öffentl. Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB aufgrund der Änderung des Flächennutzungsplan-entwurfes:		
8. Ortsübliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: erneute / eingeschränkte Auslegung vom bis		
9. Beschluss über die Änderung durch den Stadtrat:		
10. Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde gemäß § 6 Abs.1 BauGB:		
11. Ausgefertigt:		
12. Bekanntmachung der Erteilung der Genehmigung und der Wirksamkeit gemäß § 6 Abs. 5 BauGB:		

Bearbeiter/in	Straub		
	Sinz		
Zeichner/in	Ehrlich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		
Mainz	Ausgefertigt, Mainz		
Beigeordnete	Oberbürgermeister		

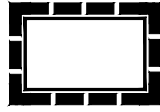


Bebauungsplan "Ebersheimer Weg (O 66)"

Legende

Planungsrechtliche Festsetzungen

Sonstige Planzeichen



Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplans

Sonstige Darstellung



Katastergrundlage 1 : 1000

Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) geändert worden ist

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. November 2017 (BGBl. I S. 3786), die durch Artikel 3 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) geändert worden ist

Planzeichenverordnung (PlanZV) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 14. Juni 2021 (BGBl. I S. 1802) geändert worden ist.

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) m 29. Juli 2009 (BGBl. I S. 2542), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 8. Dezember 2022 geändert worden ist

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 540), das zuletzt durch Artikel 4 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) geändert worden ist

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz- WHG) vom 31. Juli 2009 (BGBl. I S. 2585), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 5) geändert worden ist.

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998 (GVBl. 1998, S. 365), zuletzt geändert durch Gesetz vom 7. Dezember 2022 (GVBl. S. 403).

Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. 1994, S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27.01.2022 (GVBl. S. 21).

Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Naturschutzgesetz - LNatSchG) vom 06.10.2015 (GVBl. 2015, S. 283), zuletzt geändert durch Artikel 8 des Gesetzes vom 26.06.2020 (GVBl. S. 287).

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz LWG) vom 14.07.2015 (GVBl. 2015, S. 127), § 42 geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 08.04.2022 (GVBl. S. 118)

Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 23.03.1978 (GVBl. 1978, S. 159), zuletzt geändert durch Artikel 4 des Gesetzes vom 28.09.2021 (GVBl. 2021 S. 543).

Hinweis:
DIN-Normen und sonstige Regelwerke

Die im Zusammenhang mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes genannten DIN-Normen oder sonstigen Regelwerke zu Umweltbelangen können beim Grün- und Umweltamt der Stadt Mainz während der Dienstzeiten eingesehen werden.

Zu weiteren genannten DIN-Normen oder sonstigen Regelwerken erteilt das Stadtplanungsamt der Stadt Mainz entsprechend Auskunft.

CAD - Planelemente		
Plantteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Bplan O66 A.dwg	17.03.2023
Digitale Stadtgrundkarte	SGK O66 UTM.dwg	28.09.2022
Textliche Festsetzungen		

Abstimmung			
Amt	Ergebnis	Datum	Unterschrift
60 - Bauamt	Kataster geprüft		

Verfahren		Genehmigung	
1. Aufstellungsbeschluss durch den Stadtrat gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:			
2. Ortsübliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:			
3. Ortsübliche Bekanntmachung der Öffentlichkeitsbeteiligung:			
4. Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB: bzw. Auslegung vom bis			
5. Beschluss zur öffentlichen Auslegung mit Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB:			
6. Ortsübliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: Auslegung vom bis			
7. Beschluss zur erneuten / eingeschränkten öffentl. Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB aufgrund der Änderung des Bebauungsplanentwurfes:			
8. Ortsübliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: erneute / eingeschränkte Auslegung vom bis			
9. Satzungsbeschluss durch den Stadtrat gemäß § 10 Abs. 1 BauGB:			
10. Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde gemäß erneuter / eingeschränkter Auslegung vom bis			
11. Ausgefertigt:			
12. Bekanntmachung des Beschlusses / der Genehmigung und Inkrafttreten gemäß § 10 Abs. 3 BauGB:			

Bearbeiter/in	Straub		
Zeichner/in	Sinz		
	Ehrllich		
Abteilungsleiter	Rosenkranz		
Amtsleiter	Strobach		
Mainz		Ausgefertigt, Mainz	
Beigeordnete		Oberbürgermeister	

Landeshauptstadt Mainz

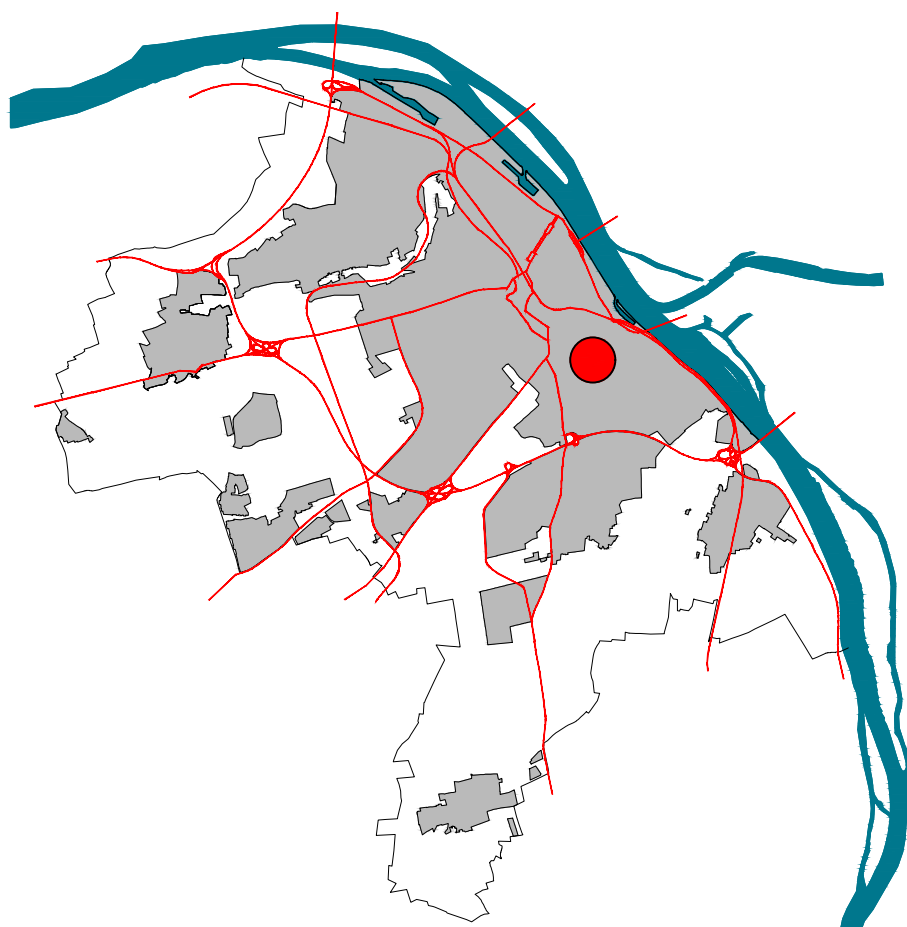
Stadtplanungsamt
Bebauungsplan
Aufstellungsbeschluss

O 66

"Ebersheimer Weg"



Landeshauptstadt
Mainz



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 28.09.2022
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung"

Maßstab 1 : 1000

VERMERK

FNP-Änderung Nr. 64 und Bebauungsplanverfahren "O 66"

Projekt

Vorkoordinierung mit den tangierten städtischen Fachämtern

Thema

Viko

03.04.2023, 13-14 Uhr

Gesprächsort

Datum

Hr. Baumgarten	60-Bauamt, Abt. Denkmalpflege
Hr. Werner	61-Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrsplanung
Hr. Straub	61-Stadtplanungsamt, Abt. Stadtplanung
Fr. Sinz	61-Stadtplanungsamt, Abt. Stadtplanung
Fr. Bauer	67-Grün- und Umweltamt
Fr. Schmelzer	67-Grün- und Umweltamt
Fr. Kutlu	10-Hauptamt, Auszubildende Verwaltungsfachangestellte

Gesprächsteilnehmer

TOP

Tagesordnung / Gesprächsergebnisse

zuständig

1.	Anlass Für den Bereich der bestehenden Tennissportanlage am "Ebersheimer Weg" sowie der angrenzenden öffentlichen Grünflächen soll der Bebauungsplan "O 66" aufgestellt werden. In diesem Zusammenhang werden die tangierten Fachämter um eine erste fachliche Einschätzung gebeten. Ziel der Planung ist es, die bestehenden Sport- und Freiflächen langfristig zu sichern sowie eine maßvolle Nachverdichtung mit einer eindeutigen Abgrenzung des Siedlungsrandes zu steuern. Planungsrechtlich ist das Gebiet der Tennisanlage sowie der umgebenden Grün- und Freiflächen als sogenannter "Außenbereich im Innenbereich" gem. § 35 BauGB zu beurteilen. Im Zusammenhang mit der langfristigen Sicherung der Tennisnutzung auf den bestehenden Flächen ist es Ziel der Eigentümerin im nördlichen Bereich Wohnbebauung zu realisieren. Da das Planungsrecht gem. § 35 BauGB eine Bebauung derzeit nicht zulässt, ist im Zuge der geplanten Freiflächensicherung des "O 66" auch ein verträgliches Entwicklungspotenzial zur Umsetzung des Vorhabens vorgesehen. Die Abstimmung des städtebaulichen Konzepts mit dem Stadtplanungsamt erfolgt im Zuge des weiteren Bauleitplanverfahrens.	
----	--	--

	Der Flächennutzungsplan soll entsprechend der Zielsetzung der Ausweisung eines Allgemeinen Wohngebietes (WA) im nördlichen Bereich des Bebauungsplangebietes geändert werden. Für die restlichen Flächen sollen die Darstellungen des Flächennutzungsplanes unverändert bleiben.	
2.	Stellungnahmen der Fachämter 60-Bauamt, Abt. Denkmalpflege Im Bereich der geplanten Wohnbebauung auf den nördlich gelegenen Tennisplätzen befindet sich mit dem "Fort Heiligkreuz" ein gemäß § 3 Abs. 1 Denkmalschutzgesetz geschütztes Kulturdenkmal, welches zudem Bestandteil der Denkmalzone "Festungsanlagen" ist. Sofern im Boden noch Festungsbestandteile vorhanden sind, seien diese zu bewahren. Aufgrund des unklaren topografischen Niveaus und da sich in jenem Bereich der zentrale Teil der Festungsanlage befinde, werde die Errichtung einer Tiefgarage sehr kritisch bewertet. Es bestehe ein hoher Untersuchungsumfang im Vorfeld der weiteren Planung. Der Grundstückseigentümerin sei die Thematik jedoch bereits hinreichend bekannt. Auf die umliegenden denkmalgeschützten Bereiche (Einzeldenkmal Kirche "St. Alban" sowie Denkmalzone "Ebersheimer Weg") habe die Planung keine Auswirkungen.	
	61-Stadtplanung, Abt. Verkehrsplanung Die geplanten Wohnbauflächen im Norden des Plangebietes seien über private Flächen mit Anschluss an den "Ebersheimer Weg" erschlossen. Ebenso werden die bestehenden Tennisplätze im Süden über private Flächen erschlossen. Es bestehe keine Notwendigkeit Teile des "Ebersheimer Weges" in das Plangebiet aufzunehmen. Über die Größe des räumlichen Geltungsbereiches sei im weiteren Verfahren nochmals nachzudenken. Ein Verkehrsgutachten sei für das weitere Bebauungsplanverfahren nicht erforderlich. Für die im Plangebiet liegenden öffentlichen Verkehrsflächen "Am Fort Heiligkreuz" sowie "Oechsenerstraße" werde im weiteren Verfahren geprüft, inwiefern bauliche Änderungen an den Straßen zur Verbesserung der Barrierefreiheit durch einen höhengleichen Ausbau erforderlich seien. Hierbei sei auch der hohe Baumbestand zu berücksichtigen. In diesem Zusammenhang werde zudem der mögliche Bedarf an Flächen erörtert.	

67-Grün- und Umweltamt

Lärmthematik

Die planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Tennisplätze löse keinen Konflikt mit der angrenzenden Wohnbebauung am Ebersheimer Weg aus. Gemäß Lärmschutzverordnung erhalten bestehende Sportanlagen bei der gutachterlichen Betrachtung einen Anlagenbonus von 5 dB(A), welcher bei Verlagerungen oder baulichen Änderungen jedoch entfalle.

Im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens für die Errichtung von ursprünglich zwei Tennisplätzen im südwestlichen Teil der Sportanlage (siehe 63 BV-2022-808-2, Genehmigung eines Tennisplatzes) wurde ein Lärmgutachten erstellt. Dieses berücksichtige bereits die geplante heranrückende Wohnbebauung auf den nördlichen vier Tennisplätzen. Folglich würden mit einer 4 m hohen Lärmschutzwand die immissionsschutzrechtlichen Werte für eine Wohnnutzung im Erdgeschoss eingehalten. Sofern darüber hinaus Geschosse mit Wohnnutzung geplant sind, seien diese im weiteren Verfahren ebenfalls gutachterlich zu prüfen. Es sei davon auszugehen, dass passive Maßnahmen erforderlich werden (Grundrissorientierung, keine Außenwohnbereiche zu den Tennisplätzen).

Ebenfalls gutachterlich bewertet wurde die im Süden der Anlage vorhandene Gastronomienutzung des Vereinshauses inklusive der damit einhergehenden Parkierungsvorgänge. Sofern jene Nutzung durch die Bauleitplanung nicht näher an die bestehende Wohnbebauung heranrücke, sei keine erneute lärmgutachterliche Beurteilung erforderlich. Eine Fixierung des heutigen Bestandes anhand vom zeichnerischen Festsetzungen sei zu prüfen.

Für das weitere Bauleitplanverfahren sei die Aktualisierung des bereits vorliegenden Lärmgutachtens entsprechend der beabsichtigten Planung zur Wohnbebauung erforderlich.

Grün- und Freiflächen

Die Planung werde ausdrücklich begrüßt.

Der gewählte Geltungsbereich des "O 66" ermögliche die planungsrechtliche Sicherung der bestehenden Grünstrukturen als bedeutendes Verbindungselement zur Umgebung und entspräche damit den Aussagen des Landschaftsplanes. Aktuell sei der Planbereich als "Außenbereich im Innenbereich" gemäß § 35 BauGB zu beurteilen.

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens sei ein Umweltbericht zu erarbeiten. Zur Erfassung der Wertigkeit der zu erhaltenden Grünstrukturen seien die Fachbeiträge "Bäume und Gehölzbestand" sowie "Artenschutz" zu erarbeiten.

Die Sicherung des Baumbestands innerhalb der östlich und südlich gelegenen Grünflächen sei möglichst einheitlich mit der planungsrechtlichen Festsetzung als "Flächen zum Erhalt" zur treffen. Für die Flächen

	der Tennissportanlage sei die Sicherung von Einzelbäumen im weiteren Verfahren zu prüfen. Um den Baumbestand auf der aktuell als "Spielplatz" markierten Fläche nördlich der Zufahrt zur Tennissportanlage zu sichern und jene Fläche gleichzeitig dauerhaft von sonstigen Nutzungen (z.B. Parkplatz) freizuhalten, sollten auch hier über eine Festsetzung als "Flächen zum Erhalt" nachgedacht werden. Im Plangebiet sei ein hoher Bestand an Fledermäusen und Vogelarten vorhanden. Es sei im weiteren Verfahren zu prüfen, ob sich aus dem Fachbeitrag "Artenschutz" ein vertiefender Untersuchungsbedarf ergebe.	
3.	Weiteres Vorgehen Vorbehaltlich einer Beschlussfassung soll im Anschluss an den Aufstellungsbeschluss eine Beteiligung der Fachämter und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB durchgeführt werden. Die Vergabe der für die Planung erforderlichen Gutachten ist erst im Zuge des weiteren Bauleitplanverfahrens erforderlich. Hinsichtlich der Beteiligung an den Kosten ist im weiteren Verfahren Konsens mit der Vorhabenträgerin zu erlangen (z.B. durch eine prozentuale Übernahme an den Kosten für erforderliche Gutachten).	

Mainz, 04.04.2023

Sinz

Anlage: Geltungsbereich

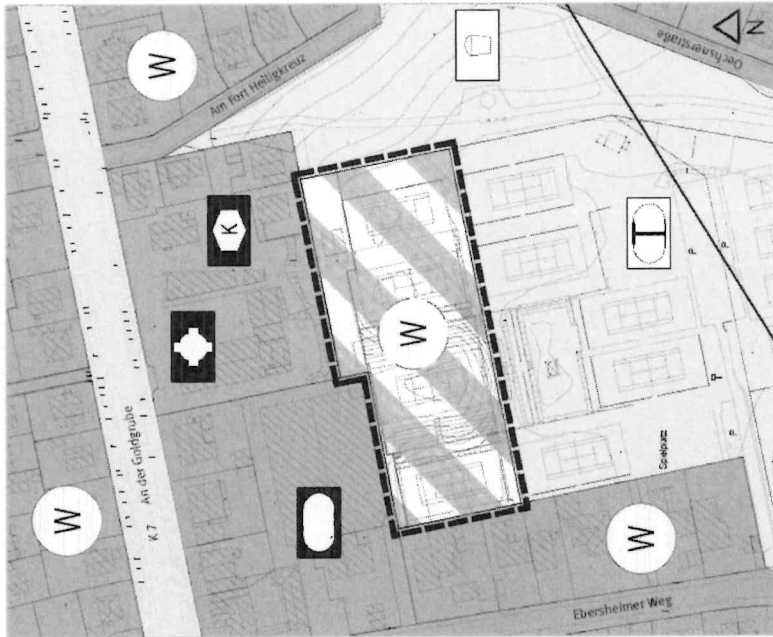
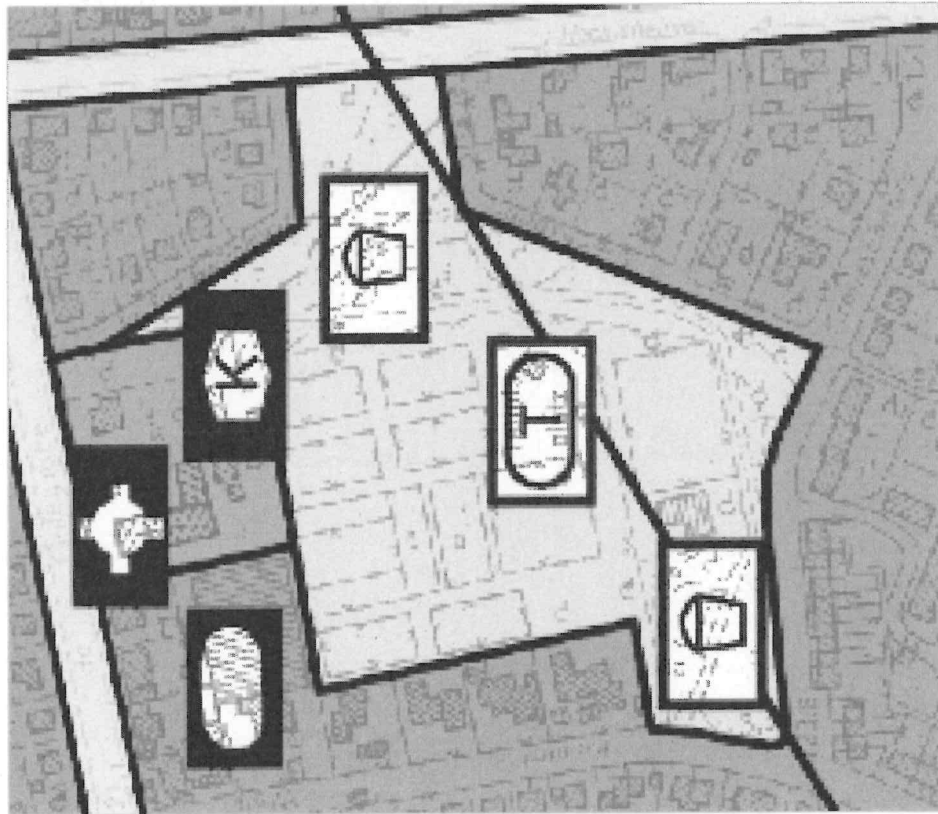
II. Den Teilnehmern z. K.

III. Hr. Rosenkranz zur Kenntnis, sodann z. d. lfd. Akten

Mainz, 04.04.2023

61-Stadtplanungsamt

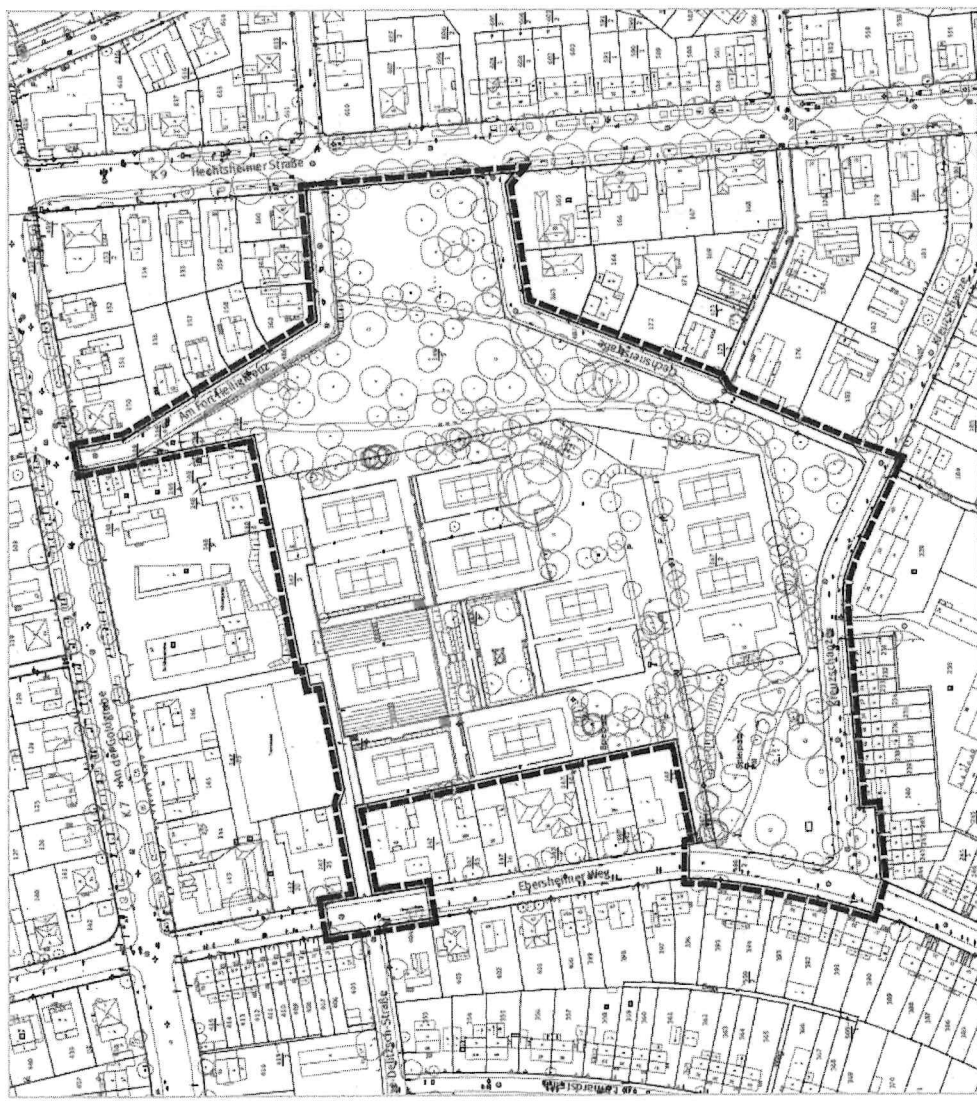
Strobach





Landeshauptstadt
Mainz

Bebauungsplan 0 66



04.04.2023

Vorkoordinierung

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0497/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 30.03.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 18.04.2023			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	02.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	02.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	03.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	03.05.2023	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	03.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	09.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	11.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	11.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	16.05.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.05.2023	Ö

Betreff: Weiterentwicklung Carsharing
Mainz, 11.04.2023 gez. Steinkrüger Janina Steinkrüger Beigeordnete,
Mainz, Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, der **Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Weiterentwicklung von Carsharing in Mainz entsprechend dem vorgelegten Konzept.

Sachverhalt

Problembeschreibung / Begründung:

1. Sachverhalt

Ein räumlich gut ausgebautes Netz an Carsharing-Stationen, an denen rund um die Uhr eine ausreichende Anzahl an Fahrzeugen zur Verfügung steht, ist Grundvoraussetzung für ein attraktives Carsharing-Angebot, welches den Nutzer:innen vollumfängliche Mobilität, ohne die Notwendigkeit eines eigenen PKW, ermöglicht.

Die positiven Auswirkungen von stationsbasiertem Carsharing konnten bereits im Rahmen verschiedener Studien festgestellt werden. So geht beispielsweise das Umweltbundesamt (2022) davon aus, dass jedes stationsbasierte Carsharing-Fahrzeug, je nach örtlichen Verhältnissen, vier bis teilweise mehr als zehn Fahrzeuge ersetzt, da die Nutzer:innen ein eigenes Auto abschaffen oder von einer Neuanschaffung abgesehen wird. Gerade in verdichteten städtischen Bereichen kann durch die Reduzierung des Pkw-Bestands perspektivisch der Parkdruck gesenkt und der begrenzt verfügbare öffentliche Raum anderen Nutzungen zur Verfügung gestellt werden. Zudem führt die Nutzung von Carsharing zu einer reduzierten und bewussteren Pkw-Nutzung – es findet zumeist keine 1:1 Ersetzung von Fahrten mit dem privaten Pkw durch Carsharing-Fahrten statt. Auch steht Carsharing nicht in Konkurrenz zum ÖPNV oder Radverkehr, sondern stellt vielmehr eine Ergänzung zu den Verkehrsmitteln des Umweltverbunds dar.

Die Landeshauptstadt Mainz verfügt mit den beiden Anbietern book-n-drive und UrStrom Mobil mit insgesamt ca. 170 Carsharing-Fahrzeugen bereits über ein attraktives Carsharing-Angebot. Neben vielen Carsharing-Stellplätzen auf privaten Flächen, konnten im Rahmen des 2021 durchgeführten ersten Vergabeverfahrens erstmalig auch 50 Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum eingerichtet werden. Neben der Angebots-Erweiterung im nachfragestarken Bereich der Mainzer Innenstadt, konnte durch das Verfahren auch das Angebot von Carsharing in allen Mainzer Stadtteilen sichergestellt werden.

In der Mainzer Innenstadt bestehen zwar bereits an vielen Standorten Carsharing-Stationen, gleichzeitig ist aber auch (erfreulicherweise) eine stetig ansteigende Nachfrage nach Carsharing-Angeboten zu verzeichnen. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Parkraum bzw. mangelnden privaten, aber öffentlich zugänglichen Stellplätzen in diesem Bereich, haben die Carsharing-Anbieter allerdings große Schwierigkeiten, für Carsharing geeignete Flächen zu wirtschaftlich vertretbaren Preisen anmieten zu können. Ein Dilemma, da aufgrund des bestehenden Carsharing-Angebots die Nachfrage in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen ist, gleichzeitig aber, aufgrund fehlender Flächen, die Anzahl an Carsharing-Fahrzeugen stagniert. Dies führt zu einer hohen Auslastung der bestehenden Fahrzeuge. Hierdurch ergeben sich Situationen, bei denen Nutzer:innen Carsharing in Anspruch nehmen wollen, aber keine freien Fahrzeuge verfügbar sind. Dies widerspricht dem Grundsatz, dass Carsharing-Fahrzeuge, äquivalent zu einem privaten Pkw, zeitlich flexibel verfügbar sein sollten.

In den Mainzer Vororte hingegen besteht die Problematik, dass, aufgrund des noch verhältnismäßig geringen Carsharing-Angebots, die nächste Carsharing-Station ggf. weiter entfernt liegt und deren Nutzung dadurch weniger attraktiv ist. Durch das 2021 auf Grundlage des Carsharinggesetzes (CsgG) durchgeführte Vergabeverfahren konnte zwar das Angebot von Carsharing in allen Mainzer Stadtteilen sichergestellt werden, gleichzeitig verfügt aber beispielsweise Gonsenheim als einwohnerstärkster Stadtteil außerhalb der Innenstadt aktuell nur über zwei Carsharing-Stationen. Dies liegt hauptsächlich darin begründet, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei dem größten in Mainz aktiven Anbieter book-n-drive um

ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen handelt. Entsprechend werden Carsharing-Fahrzeuge primär in Gebieten angeboten, in denen mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen ist und ein solches Angebot betriebswirtschaftlich auf Dauer getragen werden kann.

Im Zuge der Evaluierung des Mainzer Carsharing-Angebots wurde 2022 unter anderem eine Nutzungs-Umfrage durchgeführt, welche ergab, dass das Carsharing-Angebot gut angenommen und positiv bewertet wird. So gaben 69 % der Befragten an, mit dem aktuellen Carsharing-Angebot zufrieden oder sehr zufrieden zu sein. 74 % der Befragten gaben an, über keinen eigenen Pkw zu verfügen - das eigene Fahrrad und der ÖPNV sind dabei die mit Abstand am häufigsten täglich genutzten Verkehrsmittel. 37 % der Befragten antworteten, sie würden einen (ggf. zusätzlichen) privaten Pkw anschaffen, wenn es das Carsharing-Angebot nicht gäbe. 86 % der Befragten wünschen sich einen weiteren Ausbau des Carsharing-Angebots im Mainzer Stadtgebiet.

Zudem wurde das Nutzungsverhalten anhand von Nutzungsstatistiken ausgewertet. Aus wettbewerblichen Gründen können diese Zahlen nicht veröffentlicht werden, jedoch ist eine qualitative Einordnung möglich. Erwartungsgemäß gehören die zentralen Carsharing-Stationen in der Mainzer Innenstadt zu den nachfragestärksten Standorten. Stationen in den an die Innenstadt angrenzenden Stadtteilen weisen ebenfalls eine, je nach Lage, mittlere bis höhere Auslastung auf. Stationen in den einwohnerschwächeren Mainzer Stadtteile, die weiter von der Mainzer Innenstadt entfernt liegen, verfügen über die, im gesamtstädtischen Verhältnis, geringste Auslastung, weisen erfreulicherweise aber ebenfalls bereits eine stetige Nachfrage auf. Abgesehen von einigen „Ausreißern“ ist dieses Nutzungsverhalten gleichermaßen in anderen Städten zu beobachten und stellt keine lokale Besonderheit dar. Gleichwohl stellen die Zahlen eine wichtige Grundlage zur Planung neuer Carsharing-Stationen dar.

Auch bundesweit zeigt sich die stark zunehmende Nachfrage nach Carsharing-Angeboten. Gemäß den jüngst vom Bundesverband Carsharing veröffentlichten Zahlen zur Marktentwicklung, sind zum 1. Januar 2023 in Deutschland ca. 4,5 Millionen Fahrberechtigte für Carsharing-Angebote angemeldet. Dies stellt ein Plus zum Vorjahr von 31,8 % dar. Dem gegenüber steht ein Wachstum der angebotenen Fahrzeugflotte von nur 12,4 % auf bundesweit ca. 34 000 Carsharing-Fahrzeuge.

2. Lösung

Die Landeshauptstadt Mainz hat im Rahmen des Masterplan M³ "Green City Mainz" den Ausbau von Carsharing in Mainz um 350 zusätzliche Fahrzeuge beschlossen. Diese sollen, aufgrund nur begrenzt verfügbarer geeigneter privater Stellplätzen im Innenstadtbereich, für eine bessere Sichtbarkeit des Angebots und zur Sicherstellung eines verbesserten Angebots in den Mainzer Vororten verstärkt im öffentlichen Straßenraum angeboten werden. Im Rahmen der ersten Fortschreibung des Masterplans 100 % Klimaschutz (2022) wurde das Ziel des Ausbaus des Carsharing-Angebots bekräftigt und ist Bestandteil des enthaltenen Maßnahmenkatalogs. Angelehnt an das 2020 vom Mainzer Stadtrat beschlossene und 2021 durchgeführte Vergabeverfahren, führt die Landeshauptstadt Mainz 2023 erneut ein Vergabeverfahren für den Betrieb von 50 stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch. Übersichtskarten sowie die Pläne der geplanten Carsharing-Stationen befinden sich im Anhang dieser Beschlussvorlage.

Standortauswahl

Die räumliche Verortung der zukünftigen Carsharing-Standorte orientiert sich an zwei verschiedenen Zieldefinitionen. Zum einen soll die Angebotsdichte in den Stadtteilen außerhalb der Mainzer Innenstadt erhöht werden. So werden bei diesem Vergabeverfahren unter anderem die einwoh-

nerstärkeren Vororte (u.a. Bretzenheim, Gonsenheim, Oberstadt) besonders berücksichtigt, in denen im Zuge des Vergabeverfahrens 2021 kein neues Carsharing-Angebot geschaffen wurde. Damit auch für die aktuell wirtschaftlich noch weniger profitablen Stationen Betreiber gefunden werden, werden alle Carsharing-Stellplätze im Rahmen von zwei größeren Stellplatz-Bündeln vergeben. Die Bündel enthalten eine Mischung aus Stationen in weniger zentral gelegenen Stadtteilen sowie Carsharing-Stellplätze im Bereich der Innenstadt. Hierdurch soll die erfolgreiche Vergabe aller neu ausgewiesenen Carsharing-Stationen gewährleistet werden.

Die Ausweisung von Carsharing-Stationen im besonders nachfragestarken Bereich der Mainzer Innenstadt ist das zweite Ziel dieses Vergabeverfahrens. Durch die Vergabe neuer Stellplätze im öffentlichen Raum soll den Anbietern die Möglichkeit gegeben werden, der stetig ansteigenden Nachfrage nach Carsharing-Angeboten gerecht zu werden. Die Standorte wurden so ausgewählt, dass das bestehende Netz an Carsharing-Stationen räumlich ergänzt wird und so die Entfernung zur nächsten Carsharing-Station für viele Bewohner:innen der Alt- und Neustadt noch einmal reduziert werden kann.

Die detaillierte Auswahl der konkreten Stellplätze orientiert sich an verschiedenen Grundsätzen, welche für einen sinnvollen Betrieb von Carsharing notwendig sind. Unter anderem sind eine zentrale Lage sowie eine gute öffentliche Sichtbarkeit notwendig, damit die Station leicht auffindbar und attraktiv ist. Ein Standort im Umfeld einer ÖPNV-Haltestelle oder einer Fahrradverleihstation lässt eine gute Verknüpfung unterschiedlicher Verkehrsmittel des Umweltverbunds zu und ermöglicht zukünftig die Einrichtung von Mobilitätsstationen, an denen verschiedene Mobilitätsangebote gebündelt angeboten werden. Zudem werden für Carsharing Stellplätze in Senkrechtaufstellung bevorzugt, um, gerade Personen die selten einen Pkw nutzen, ein leichtes Einparken zu ermöglichen. Eine immer wichtiger werdende, aber durchaus komplexe Thematik ist zudem die Möglichkeit der Einrichtung einer Elektro-Ladesäule an dem Standort, um Carsharing mit elektrisch angetriebenen Fahrzeugen betreiben zu können (mehr dazu unter „E-Carsharing“). Pro Carsharing-Station sind jeweils zwei Stellplätze vorgesehen.

Vergabeverfahren

Die Vergabe der ausgewählten Stellplätze muss gemäß Carsharinggesetz (CsgG) und Landesstraßengesetz RLP im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens durchgeführt werden. Die nach den oben beschriebenen Kriterien bestimmten Stellplätze werden als Ergebnis des Verfahrens dem ausgewählten Carsharing-Betreiber in Form einer Sondernutzung für den ausschließlichen Betrieb mit stationsbasiertem Carsharing für einen Zeitraum von 6 Jahren zur Verfügung gestellt. Hierfür entrichtet der Carsharing-Betreiber ein Entgelt gemäß Sondernutzungs-Satzung an die Landeshauptstadt Mainz.

Damit ein Carsharing-Anbieter an dem Vergabeverfahren teilnehmen kann, müssen verschiedene grundsätzliche Eignungskriterien erfüllt werden. Diese Kriterien werden vollumfänglich aus der Anlage zu §5 Absatz 4 Satz 3 des CsgG übernommen. Sie sollen beispielsweise einen diskriminierungsfreien Zugang zum Carsharing-Angebot garantieren und legen Mindeststandards der Angebotsqualität fest.

Als zusätzliche Anforderung in Mainz muss ein Anteil von 50 % der Gesamtflotte des Carsharing-Anbieters im Mainzer Stadtgebiet auf privaten Flächen stationiert sein. Die Regelung soll vermeiden, dass nur öffentliche Flächen in Anspruch genommen werden, während Carsharing-Anbieter auch private Flächen anmieten könnten, dies jedoch z.B. aus finanziellen Gründen versuchen zu vermeiden. Aufgrund des nur begrenzt verfügbaren öffentlichen Raums mit vielfältigen konkurrierenden Nutzungsansprüchen ist ein solches Vorgehen nicht im Interesse der Landeshauptstadt Mainz. Um bisher noch nicht in Mainz aktive Carsharing-Anbieter nicht zu benachteiligen, wird

eine Übergangsfrist von 2 Jahren gewährt. Innerhalb der ersten zwei Jahre muss der geforderte Anteil an Carsharing-Stellplätzen auf privaten Flächen nachgewiesen werden. Ansonsten wird dem Anbieter die Sondernutzungserlaubnis entzogen und die Flächen werden erneut ausgeschrieben.

Erfüllen mehrere Anbieter die Eignungskriterien in gleichem Maße, so ist, gemäß den Vorgaben des CsgG, durch Los zu entscheiden.

Im Nachgang des Vergabeverfahrens wird dem/den Carsharing-Anbieter/n eine mehrmonatige Frist zur Einrichtung aller Carsharing-Stellplätze eingeräumt. Die Anschaffung von 50 Fahrzeugen und die Einrichtung aller Stellplätze (inklusive E-Ladesäulen) zu einem einzigen festen Stichtag ist nicht praktikabel.

Mit der Erteilung der Sondernutzungserlaubnis für Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum werden die Anbieter verpflichtet, der Landeshauptstadt Mainz turnusmäßig anonymisierte Nutzungsdaten des Carsharing-Angebots zur Verfügung zu stellen. Auf Basis dieser Daten evaluiert die Verkehrsverwaltung die Auswirkungen der Stellplatz-Vergabe auf das Carsharing-Angebot. Hierdurch können die Wirksamkeit der Maßnahme geprüft und potentiell weitere Bedarfe für die Folgejahre identifiziert werden.

E-Carsharing

Das Angebot von lokal emissionsfreien, elektrisch angetriebenen Carsharing-Fahrzeugen wird von Seiten der Landeshauptstadt Mainz besonders begrüßt und gefördert. So ist die Teilnahme an dem Vergabeverfahren an die Bedingung geknüpft, mindestens 20 % der ausgeschriebenen Carsharing-Stellplätze mit rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu betreiben. Zudem wird für Stellplätze auf denen Carsharing mit Elektrofahrzeugen betrieben wird, eine stark reduzierte Sondernutzungsgebühr (5€ für 2 Stellplätze und die dazugehörige E-Ladesäule pro Monat) ange-setzt. Hierdurch wird auch ein finanzieller Anreiz für Carsharing-Anbieter geschaffen, das Angebot von E-Carsharing über die Mindestquote hinaus zu erhöhen.

Gleichwohl muss darauf hingewiesen werden, dass der Betrieb von E-Carsharing für die Betreiberfirmen deutlich teurer ist, was gleichzeitig nur sehr bedingt über höhere Einnahmen kompensiert werden kann. Daher ist bei einer, mit 50 Stellplätzen relativ umfangreichen Ausschreibung auf ein ausgewogenes Verhältnis zu achten, um einen wirtschaftlichen Betrieb der Stellplätze zu ermöglichen. Bei zu hohen Anforderungen an die potentiellen Carsharing-Betreiber, finden sich im Zuge des Vergabeverfahrens im Zweifelsfall keine Interessenten. Als Folge könnte der notwendige weitere Ausbau des Carsharing-Angebots nicht erfolgen. Da Carsharing, auch bei Nutzung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung darstellt, wäre ein entsprechend ungewollter „Ausbau-Stopp“ äußerst nachteilig. Der Mindest-Anteil von 20 % an elektrischen Carsharing-Fahrzeugen auf den geplanten Stellplätzen ist zweieinhalbmal so hoch, wie der aktuelle Anteil an E-Fahrzeugen am in Mainz zugelassenen Gesamtfahrzeugbestand.

Zudem ist zu bedenken, dass für einen zielführenden Betrieb von E-Carsharing aktuell noch an jedem Carsharing-Standort eine E-Ladesäule vorhanden sein muss. Aufgrund der vielfältigen Ansprüche an den öffentlichen Raum ist die Realisierung von Ladeinfrastruktur allerdings nicht überall im Stadtgebiet möglich. So sind beispielsweise zum Schutz von Bäumen (insbesondere deren Wurzelwerk) entsprechende Abstände einzuhalten, zur Aufrechterhaltung von Sicherheit und Barrierefreiheit auf den Gehwegen sind Mindestbreiten erforderlich, im Untergrund kann je nach Standort eine Vielzahl wichtiger Versorgungsleitungen (Gas, Fernwärme, Wasser, Abwasser, Strom, Telekommunikation etc.) vorhanden sein, die nicht ohne Weiteres versetzt werden kön-

nen. Teilweise ist ein Ausweichen auf benachbarte Stellplätze ausreichend, um einen geeigneten Standort zu erreichen – gleichzeitig gibt es aber auch ganze Straßenzüge, in denen die Realisierung von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum nicht möglich ist. Soll in diesen Bereichen dennoch Carsharing angeboten werden, werden hierfür aktuell noch Verbrenner-Fahrzeuge benötigt. Sollte perspektivisch, beispielsweise durch entsprechende Schnellladeinfrastruktur sowie insbesondere Fahrzeuge, die die vorhandene Ladeleistung auch vollständig abrufen können (Ladevorgang in wenigen Minuten – vergleichbar mit dem heutigen „Tanken“ konventioneller Kraftstoffe), der Betrieb von E-Carsharing ohne die Notwendigkeit einer eigenen E-Ladesäule an jeder Station möglich sein, würde dieses Hemmnis entfallen.

Aus den genannten Gründen wird für dieses Vergabeverfahren der moderate Ansatz des Mindest-Anteils von 20 % E-Carsharing empfohlen. Selbstverständlich wird die Landeshauptstadt Mainz das Angebot eines höheren E-Carsharing-Anteils durch den zukünftigen Carsharing-Anbieter begrüßen und dies, insbesondere durch den bereits beschriebenen finanziellen Anreiz, fördern.

Perspektive

Die Verkehrsverwaltung wird die Entwicklungen im Bereich der Carsharing-Angebote weiterhin beobachten und analysieren. Bei einer entsprechenden Nachfrageentwicklung sind perspektivisch weitere Vergabeverfahren denkbar und wünschenswert. Dies gilt insbesondere für die Bereiche, in denen städtebauliche Entwicklungen stattfinden (z.B. im Heiligkreuz-Viertel oder auf der Zollhafen Nordseite).

3. Alternativen

Verzicht auf die Vergabe von Carsharing-Stellplätze im öffentlichen Straßenraum, mit der Folge, dass, gerade in der hochverdichteten Innenstadt, trotz steigender Nachfrage kaum Möglichkeiten bestehen, das Carsharing-Angebot weiter auszubauen. Durch das Missverhältnis zwischen einer steigenden Nachfrage und einem nicht angepassten Angebot, sinkt die Attraktivität eines Carsharing-Systems. Die Motivation von Nutzer:innen einen privaten Pkw abzuschaffen bzw. von einer Neuanschaffung abzusehen, ohne die Sicherheit, ein Carsharing-Fahrzeug bei Bedarf zur Verfügung zu haben, würde hierdurch beeinträchtigt.

4. Kosten/Finanzierung

Die einmaligen Kosten für die notwendige StVO-Beschilderung und Bodenmarkierungen werden über den laufenden Haushalt abgedeckt. Da ein Teil der Stellplätze aktuell bewirtschaftet wird, kommt es zu Einnahmeverlusten bei den Erlösen durch Parkgebühren, welche durch die Einnahmen aus den Sondernutzungsgebühren für die Carsharing-Stellplätze kompensiert werden.

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie (als

ergänzendes Verkehrsmittel) die Förderung der Verkehrsmittel des Umweltverbunds durch den Ausbau des Carsharing-Angebots einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Finanzierung



Kopf fixieren

Klima-Check der Landeshauptstadt Mainz

Der Klima-Check ist keine abschließende Prüfung, sondern ein Instrument zur Einschätzung der Klimarelevanz von Beschlussvorlagen für die städtischen Gremien.

Der Klima-Check umfasst **positive und negative Klimawirkungen** von Beschlussvorlagen. Grundlage ist der Vergleich des Zustands mit und ohne Umsetzung der Aufgabe / der Entscheidung.

Klimaschutz ist Querschnittsaufgabe für alle Ämter. Klimaschutz ist der Sammelbegriff für Maßnahmen, die der durch den Menschen verursachten globalen Erwärmung entgegenwirken und mögliche Folgen der globalen Erwärmung abmildern oder verhindern sollen. Der Klima-Check ist eine Selbsteinschätzung der klimatischen Auswirkungen und wird vom federführenden Fachamt selbsttätig durchgeführt. Bei der Entwicklung von Projekten, die abschließend von den städtischen Gremien verabschiedet werden müssen, soll der KC von Anfang an mitgedacht werden. Durch die vorgegebenen potentiellen Auswirkungen wird das Thema Klimarelevanz für die Mitarbeiter:innen und Bürger:innen konkret und sichtbar. Durch fachübergreifenden Austausch und die Diskussionen in den Projektgruppen soll das Thema „Klimaschutz“ in seiner Breite als grundsätzliche und fortlaufende Aufgabe für alle städtischen Dienststellen und Ämter verstanden werden.

Vorgehen und Anleitung zum Ausfüllen des Klima-Checks

Zunächst wird die Vorprüfung ausgefüllt. Handelt es sich um eine Maßnahme aus der Bauleitplanung inklusive vorbereitender informeller Planungen oder hat das Vorhaben keine klimatischen Auswirkungen, ist der KC beendet. Gleiches gilt für Aufgaben, die im staatlichen Auftrag (z.B. Baugenehmigungen) wahrgenommen werden. So ist beispielsweise für die bauaufsichtlichen Verfahren, die dem Bauausschuss gemäß § 3 Abs. 6 der Hauptsatzung zur Kenntnis zu bringen sind, keinen KC durchzuführen. Sowohl die bauaufsichtlichen Verfahren sowie die Zulässigkeit der Bauvorhaben sind gesetzlich abschließend normiert. Soweit klimarelevante Anforderungen an Bauvorhaben zu stellen sind, ergeben sich diese abschließend aus den fachgesetzlichen Regelungen. Da für weitergehende, nicht durch Rechtsnorm bestimmte Anforderungen somit kein Raum besteht und die positive Prüfung durch die untere Bauaufsichtsbehörde die Übereinstimmung mit dem geltenden Recht dokumentiert, entfällt der KC.

Das jeweilige Ergebnis soll automatisch in die Beschlussvorlage unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ übernommen werden.

Hat das Vorhaben Auswirkungen auf das Klima und unterfällt keinem der Ausschlusskriterien wird die Hauptprüfung vorgenommen. Diese fragt mehrere Bereiche ab. Alle Bereiche müssen behandelt werden. Hat ein Vorhaben hemmende, stark hemmende, fördernde oder stark fördernde Effekte, ist dies mit einem Kreuz in der jeweiligen Spalte zu vermerken. Andernfalls ist kein Kreuz zu setzen. Hierbei führen Sie keine wissenschaftlich genauen Berechnungen durch, sondern geben grob überschlagen im Rahmen Ihrer Möglichkeiten die Auswirkungen der Maßnahme an. Anhaltspunkte zu dem jeweiligen Bereich sind in den Pop-Up-Fenstern vermerkt. In dem Textfeld Anmerkungen kann stichpunktartig darauf eingegangen werden, welche Faktoren der fördernden oder hemmenden Auswirkungen dem Vorhaben zugrunde liegen.

In zwei verbal-argumentativen Textfeldern unterhalb soll zum einen geschildert werden, welche Maßnahmen getroffen wurden, um die hemmenden Faktoren weitestgehend zu minimieren. Zum anderen sollen, falls hemmende Faktoren erkannt wurden, Alternativen dargestellt und die Folgen ihrer Umsetzung dargestellt werden.

Eine schriftliche Gesamteinschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz wird automatisch in die Beschlussvorlage unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ übernommen.

Klima-Check für Stadtratsbeschlussvorlagen der Landeshauptstadt Mainz

Vorprüfung

Negativliste

- 1.) Handelt es sich um ein **Verfahren der Bauleitplanung** inklusive aller vorbereitenden informellen Planungen, einen Rahmenplan, einen städtebaulichen Wettbewerb, Projekte der „Aktiven Stadt/Lebendige Stadtzentren, städtebauliche Sonderprojekte, eine Planfeststellung oder Aufgaben, die im staatlichen Auftrag (Baugenehmigungen) wahrgenommen werden?

- ☐ ja → KC beendet, Umweltprüfung findet in BLP statt
☒ nein → weiter zu Frage 2)

- 2.) Handelt es sich bei Stadtratsbeschlussvorlage um **Personalangelegenheiten**?

- 3.) Handelt es sich um **Bekanntgaben von Dringlichkeitsentscheidungen**?

- 4.) Handelt es sich um die **Umbenennung von Straßennamen**?

- ☐ ja → KC beendet
☒ nein → weiter zur Hauptprüfung

Setzt das Vorhaben eine Maßnahme des **Masterplan 100% Klimaschutz** um? ☒ ja ☐ nein

! Bei Hochbauten öffentlicher Gebäude sind neben der Durchführung des Klima-Checks die Baustandards der Landeshauptstadt Mainz einzuhalten sowie die „Frankfurter Tabelle“ auszufüllen.

Hauptprüfung

1 Treibhausgas-Emissionen

Wie wirkt sich das Vorhaben auf die **Senkung der Treibhausgas-Emissionen** aus?

Falls stark hemmend: Wird eine **vertiefte Betrachtung** empfohlen?

Die Empfehlung **vertiefte Betrachtung** bedeutet, dass eine externe Expertise eingeholt (eingekauft) werden muss.

☐ Stark fördernd ☒ fördernd ☐ Teils teils, keine Aussage mgl. ☐ hemmend ☐ Stark hemmend

Fördernd, da:

- die Flotte an privaten Pkw reduziert werden kann
- die Nutzung von Carsharing zu einer reduzierten und bewussteren Pkw-Nutzung führt
- Carsharing eine Ergänzung zu Verkehrsmitteln des Umweltverbunds darstellt und dessen Nutzung damit unterstützt

Kurzbegründung/Anmerkung

2 Mikroklima

Wie wirkt sich das Vorhaben auf die **mikroklimatischen Verhältnisse** aus?

Rücknahme oder Hinzufügen von städtischem Grün, Verschattung, Beeinflussung von Durchlüftung und Befeuchtung, Ver- oder Entsiegelung von Flächen, Begrünung von Dächern und Fassaden, neue Baumstandorte.

☐ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☒ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Kurzbegründung/Anmerkung

3 Energie 1

Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **sorgsamen Umgang mit Energie** aus?

Erschließen von Einsparpotenzialen, Energieeffizienz

☐ Stark fördernd
 ☒ fördernd
 ☐ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

- Weniger Pkw-Fahrten führen unter anderem auch zu Energieeinsparungen (Kraftstoffe)
- Der Verzicht auf private Pkw zu Gunsten der Nutzung von Carsharing spart Energie bei der Produktion (bzw. eben die "nicht-Produktion") von Fahrzeugen

Kurzbegründung/Anmerkung

4 Energie 2

Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **Ausbau regenerativer Energien** aus?

Erschließen von Einsparpotenzialen, Energieeffizienz

☐ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☒ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Kurzbegründung/Anmerkung

5 Flächeninanspruchnahme

Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **nachhaltigen Umgang mit Flächen** aus?

Erhalt der Natur- /Kulturlandschaft, Erhalt und Qualität innerstädtischer Freiflächen, sparsame Flächenbebauung, Versiegelung

☐ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☒ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Kurzbegründung/Anmerkung

6 Natürliche Ressourcen

Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **sorgsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen und Rohstoffen** aus?

Qualität von Boden, Wasser, Luft, Natur- und Landschaft, Suffizienz (z.B. Rohstoffschonung), Erhalt der Regenerationsfähigkeit des Naturhaushalts, Abfallvermeidung

☐ Stark fördernd
 ☒ fördernd
 ☐ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

- Weniger Pkw-Fahrten führen unter anderem auch zu Kraftstoff-Einsparungen
- Der Verzicht auf private Pkw zu Gunsten der Nutzung von Carsharing spart Rohstoffe bei der Produktion (bzw. eben die "nicht-Produktion") von Fahrzeugen

Kurzbegründung/Anmerkung

7 Biologische Vielfalt

Wie wirkt sich das Vorhaben auf **Erhalt und Förderung der Vielfalt** an Pflanzen, Tieren und deren Lebensräumen aus?

Artenvielfalt, Schützen von wertvollen Flächen und Biotopen, Biotop-Vernetzung

☐ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☒ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Kurzbegründung/Anmerkung

8 Anpassung an den Klima wandel

Wie wirkt sich das Vorhaben auf die **Anpassung an die Folgen des Klimawandels** aus?

Risikominderung (z.B. Hochwasserschutz), Vermeidung starker Aufwärmung (z.B. Frischluftschneisen, Hitzeinseln)

☐ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☒ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Kurzbegründung/Anmerkung

9 Mobilität

Wie wirkt sich das Vorhaben auf eine **umweltverträgliche Mobilität** aus?

Einfluss auf das Angebot von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben, Bereitstellung von Infrastruktur für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben
Nutzerfreundliche Infrastruktur für Fuß- und Radverkehr, Erhöhung des Radverkehrsanteils, Entlastung des Straßenverkehrs durch Verkehrsvermeidung, Steigerung der Attraktivität des ÖPNV, Zielsetzungen und Umsetzung der Maßnahmen des M3 werden unterstützt

☒ Stark fördernd
 ☐ fördernd
 ☐ Teils teils, keine Aussage mgl.
 ☐ hemmend
 ☐ Stark hemmend

Stark fördernd, da:

- die Flotte an privaten Pkw reduziert werden kann
- die Nutzung von Carsharing zu einer reduzierten und bewussteren Pkw-Nutzung führt
- Carsharing eine Ergänzung zu Verkehrsmitteln des Umweltverbunds darstellt und dessen Nutzung damit unterstützt

Maßnahme aus dem M³

Kurzbegründung/Anmerkung

Schildern Sie für die Punkte, bei denen Sie hemmende Faktoren erkannt haben, welche Maßnahmen getroffen wurden, um diese so gering wie möglich zu gestalten.

Keine

Gibt es nach Ansicht Ihres Amtes eine Alternative zu dem Vorhaben, bei der keine hemmenden Auswirkungen auftreten?
Wenn ja, welche sind dies und welche Folgen hätte die Umsetzung der Alternative (finanzieller, organisatorischer, personeller Art)

-

Gesamteinschätzung

Folgender Text verbalisiert zusammenfassend die Einschätzung auf die Auswirkungen auf den Klimaschutz

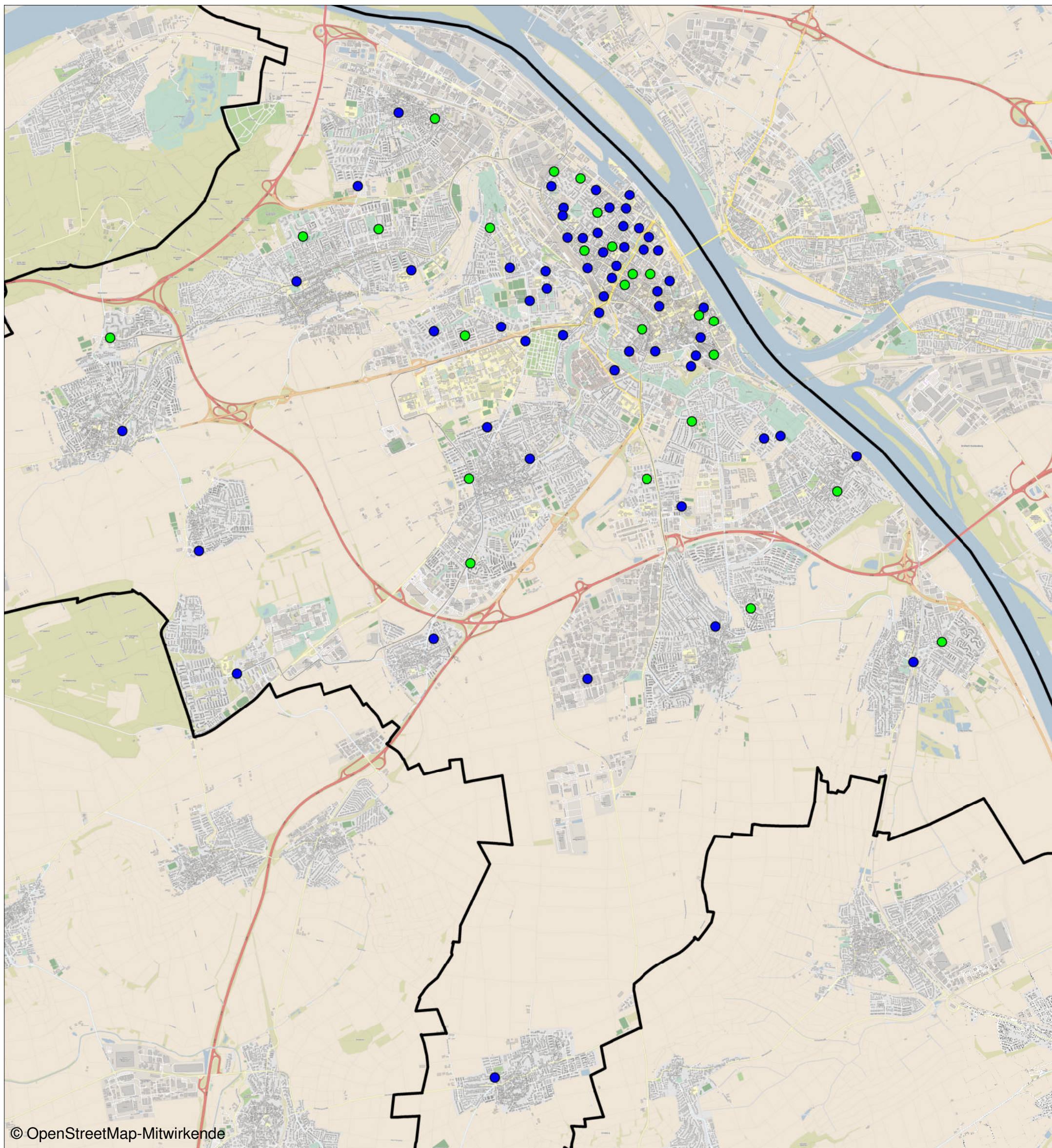
Die Gesamteinschätzung wird **Bestandteil der Stadtratsbeschlussvorlage** unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ Gesamteinschätzung

Stellen Sie hier kurz zusammenfassend die Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz dar. Gehen Sie dabei auf das Ausmaß fördernder oder hemmender Effekte sowie auf evtl. im Vorfeld geprüfte Lösungsansätze ein.

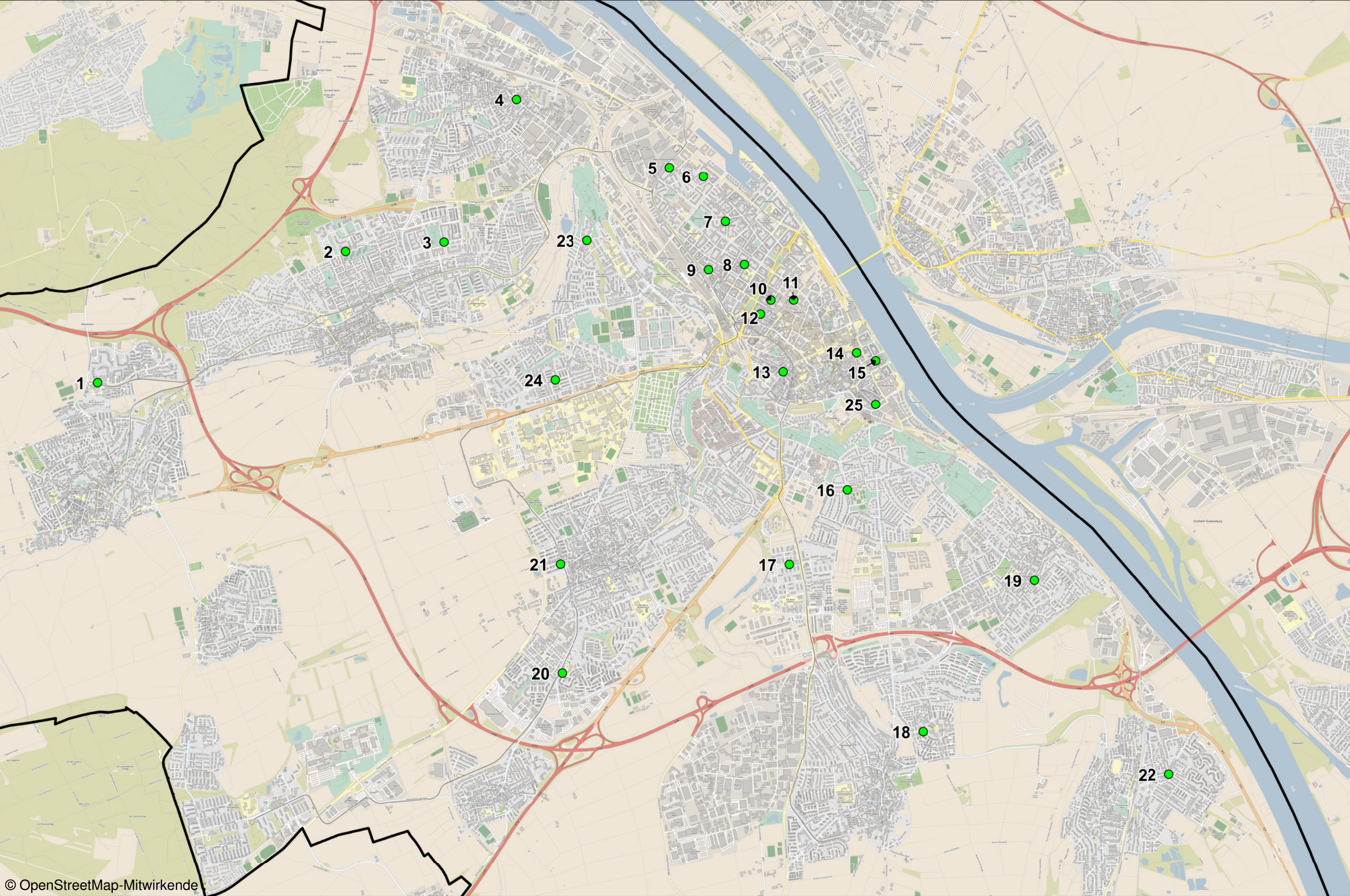
Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO₂-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie die Förderung der Verkehrsmittel des Umeltverbunds ("vollumfängliche Mobilität ohne die Notwendigkeit eines eigenen Pkw") durch den Ausbau des Carsharing-Angebots einen wichtigen Baustein einer nachhaltigen Verkehrsentwicklung dar.

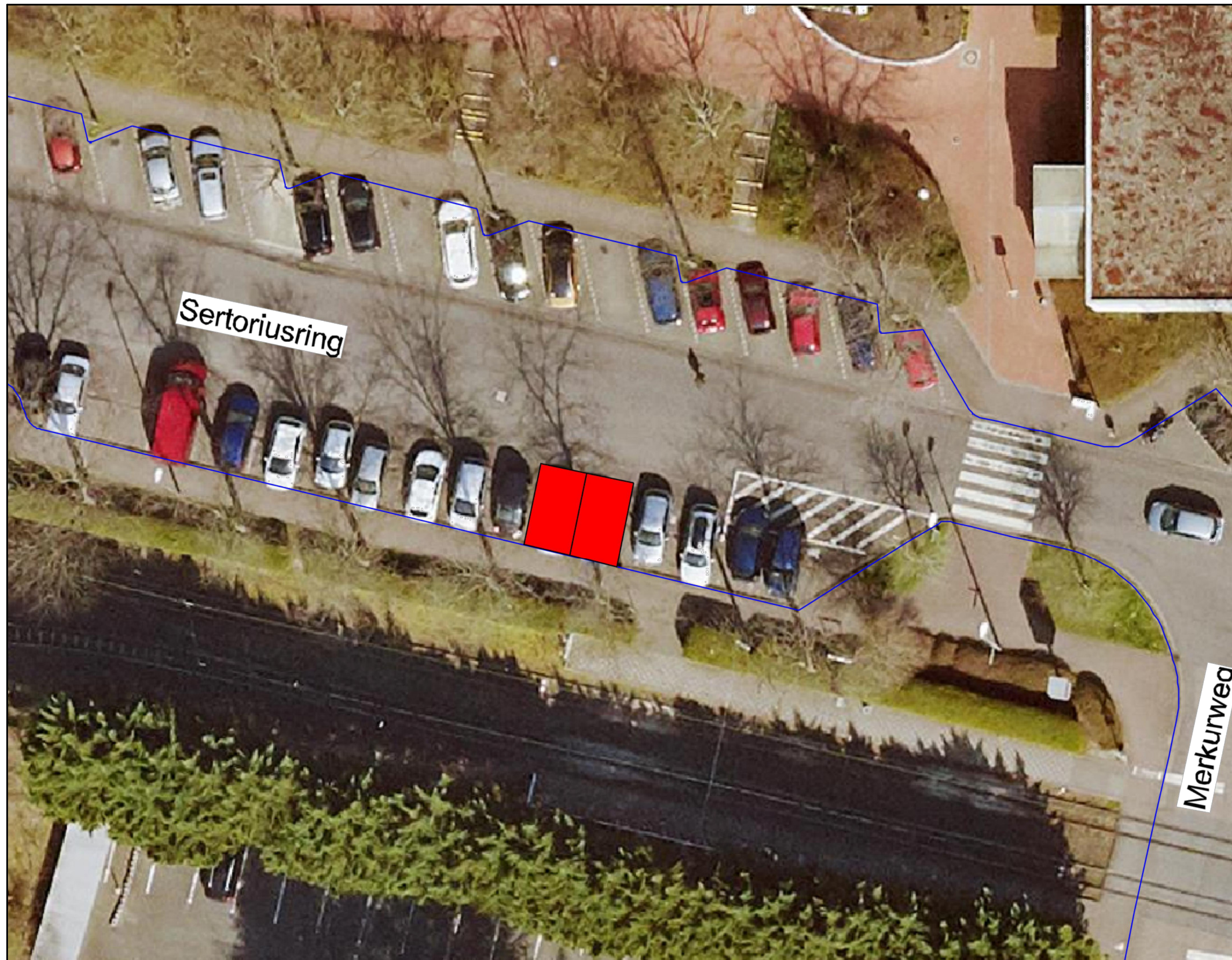
Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

Carsharing-Standorte im Bestand (blau) und geplant (grün)



Übersichtskarte - Geplante Carsharing-Standorte (mit Zuordnungs-Nummer)





Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing - Standort

Sertoriusring

Finthen

Standort 1



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing - Standort

Am Sportfeld

Gonsenheim

Standort 2



Landeshauptstadt
Mainz

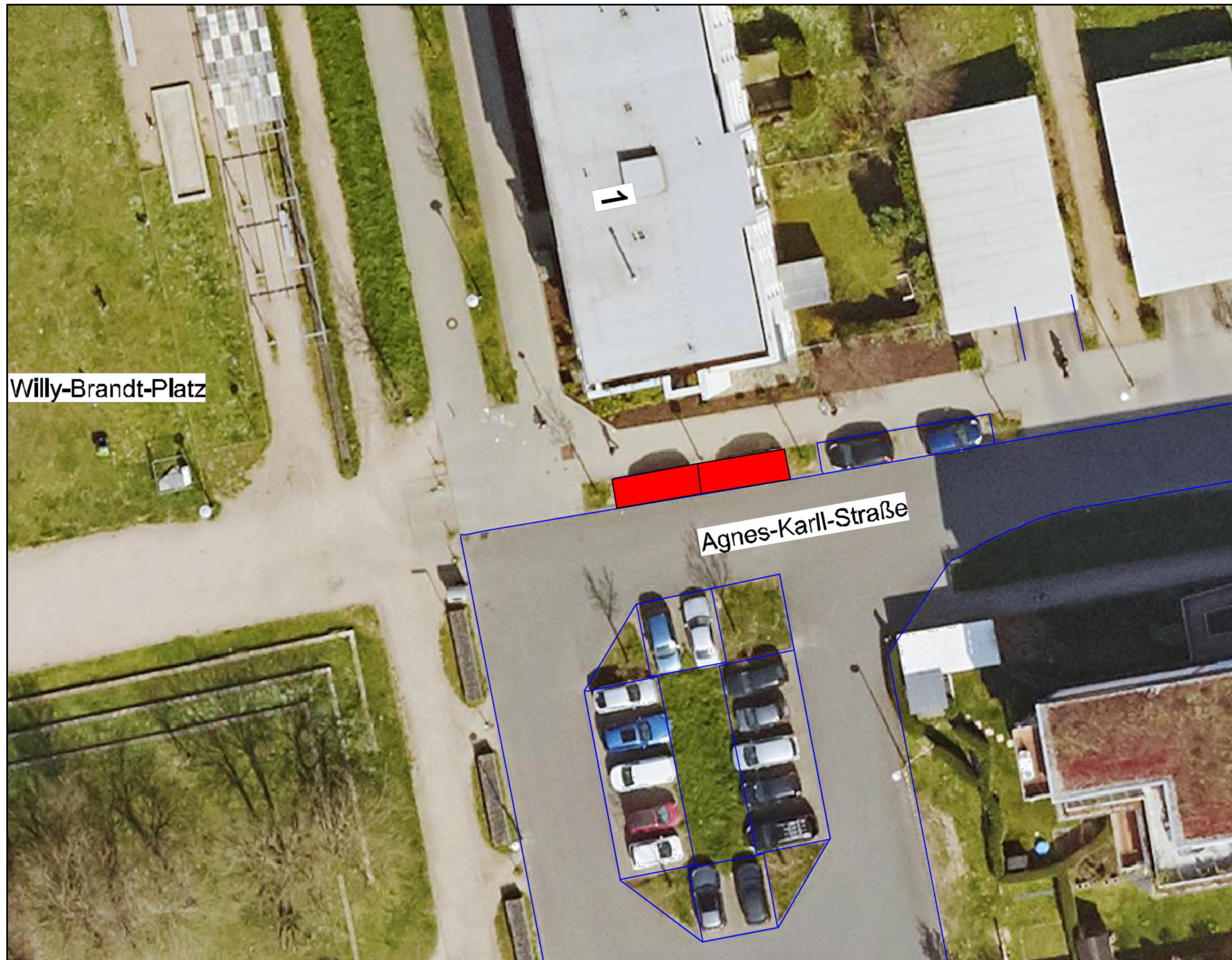
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Agnes-Karll-Straße

Gonsenheim

Standort 3



Landeshauptstadt
Mainz

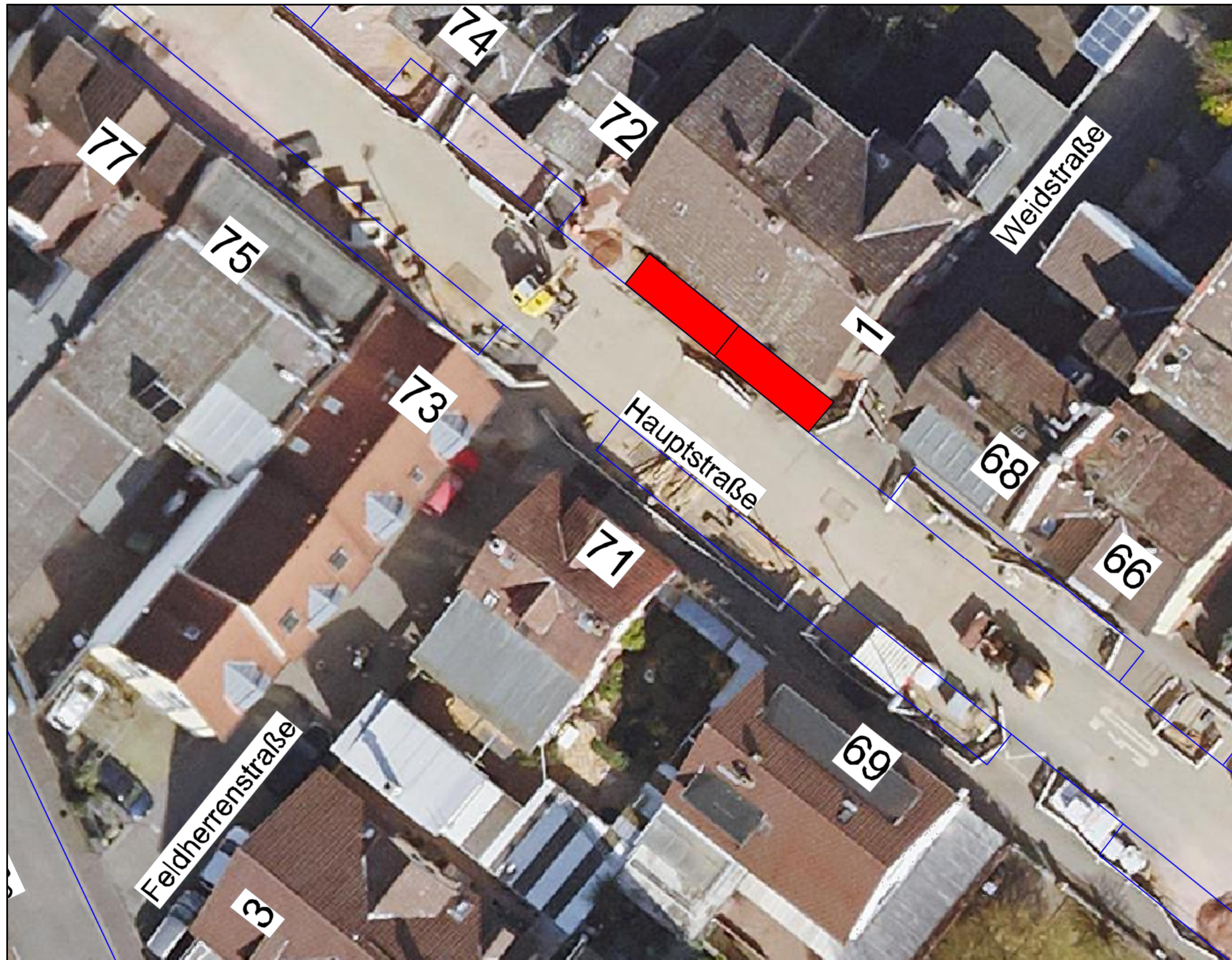
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hauptstraße

Mombach

Standort 4



Landeshauptstadt
Mainz

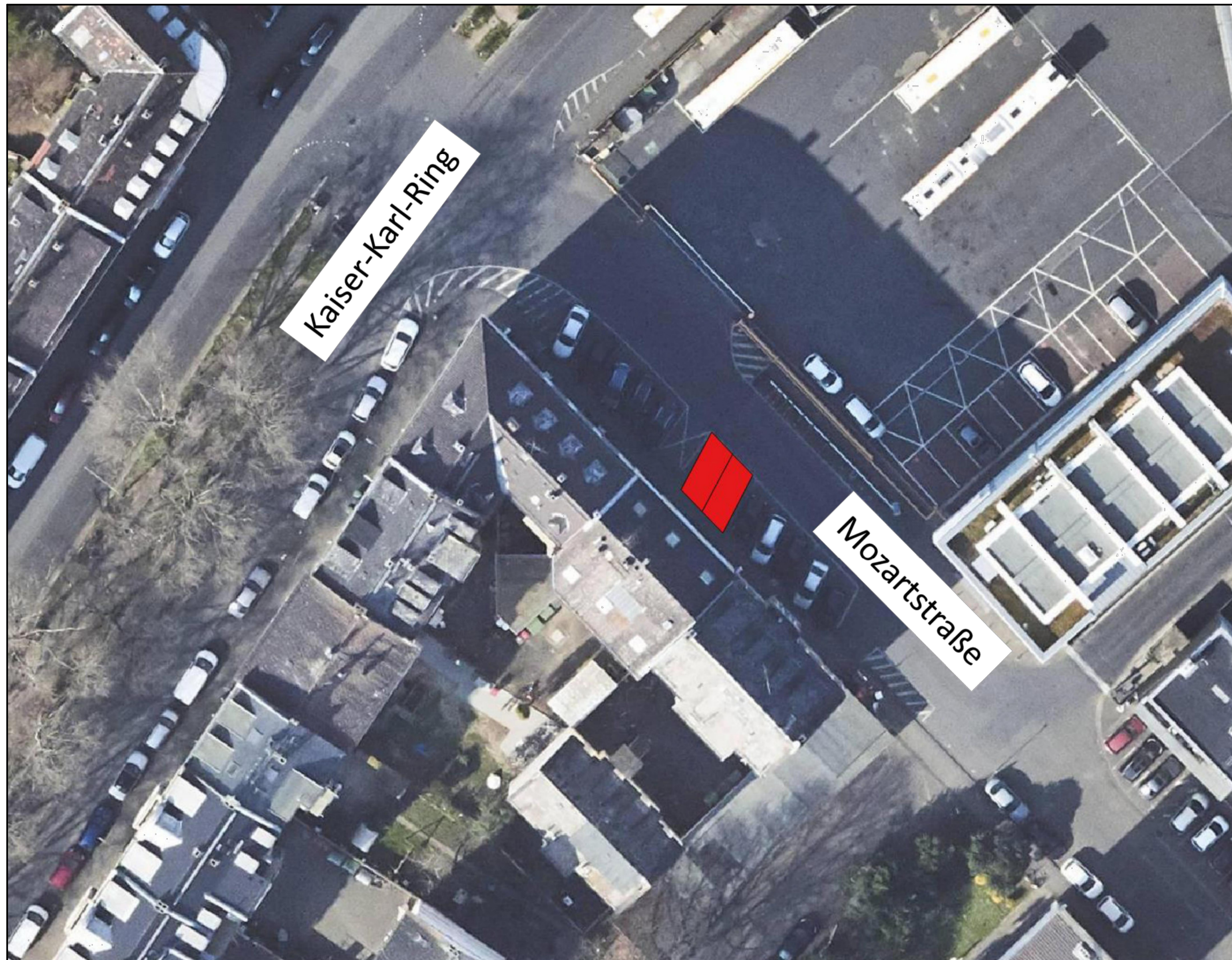
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Mozartstraße

Neustadt

Standort 5



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Wallastraße

Neustadt

Standort 6



Landeshauptstadt
Mainz

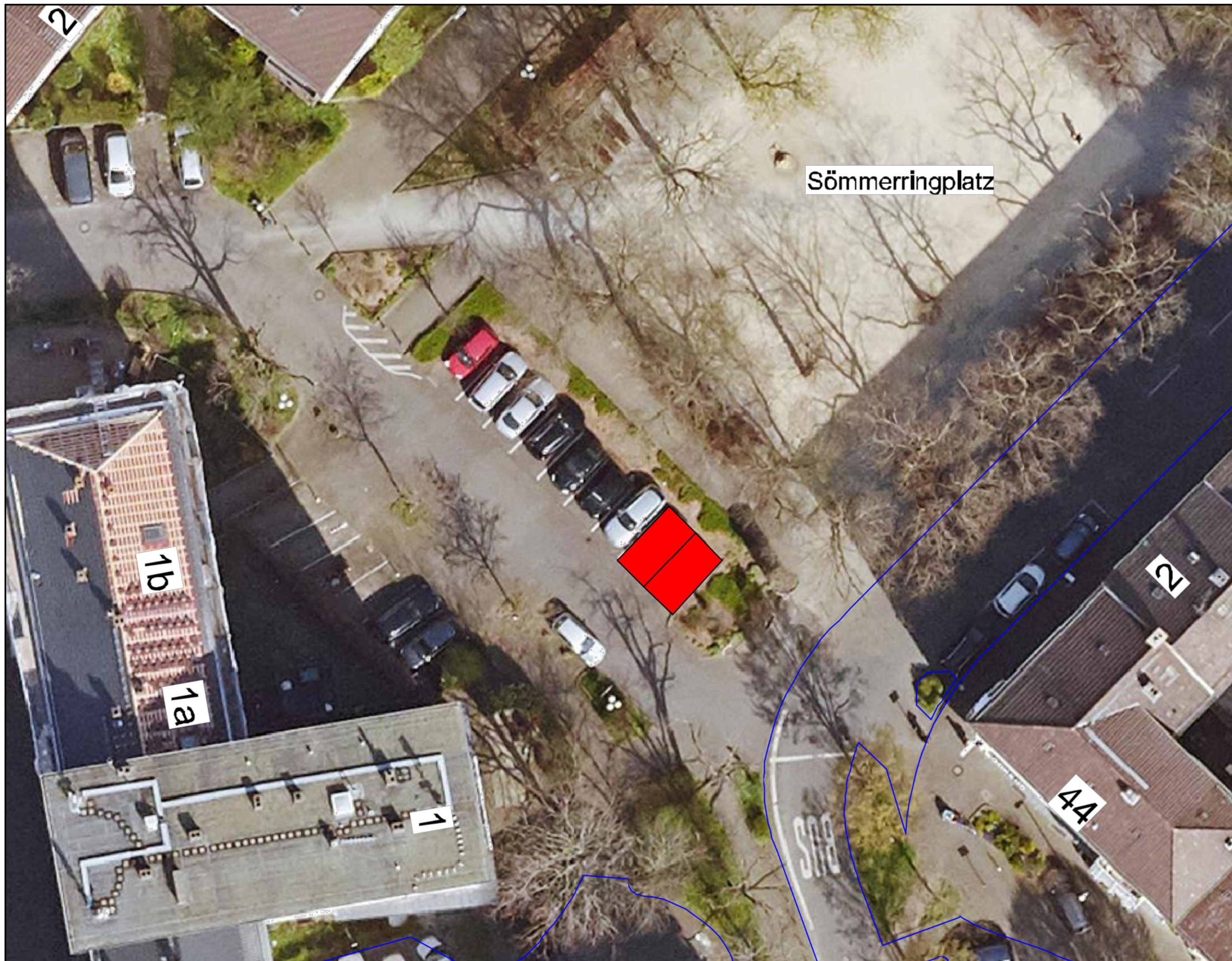
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Sömmerringplatz

Neustadt

Standort 7



Landeshauptstadt
Mainz

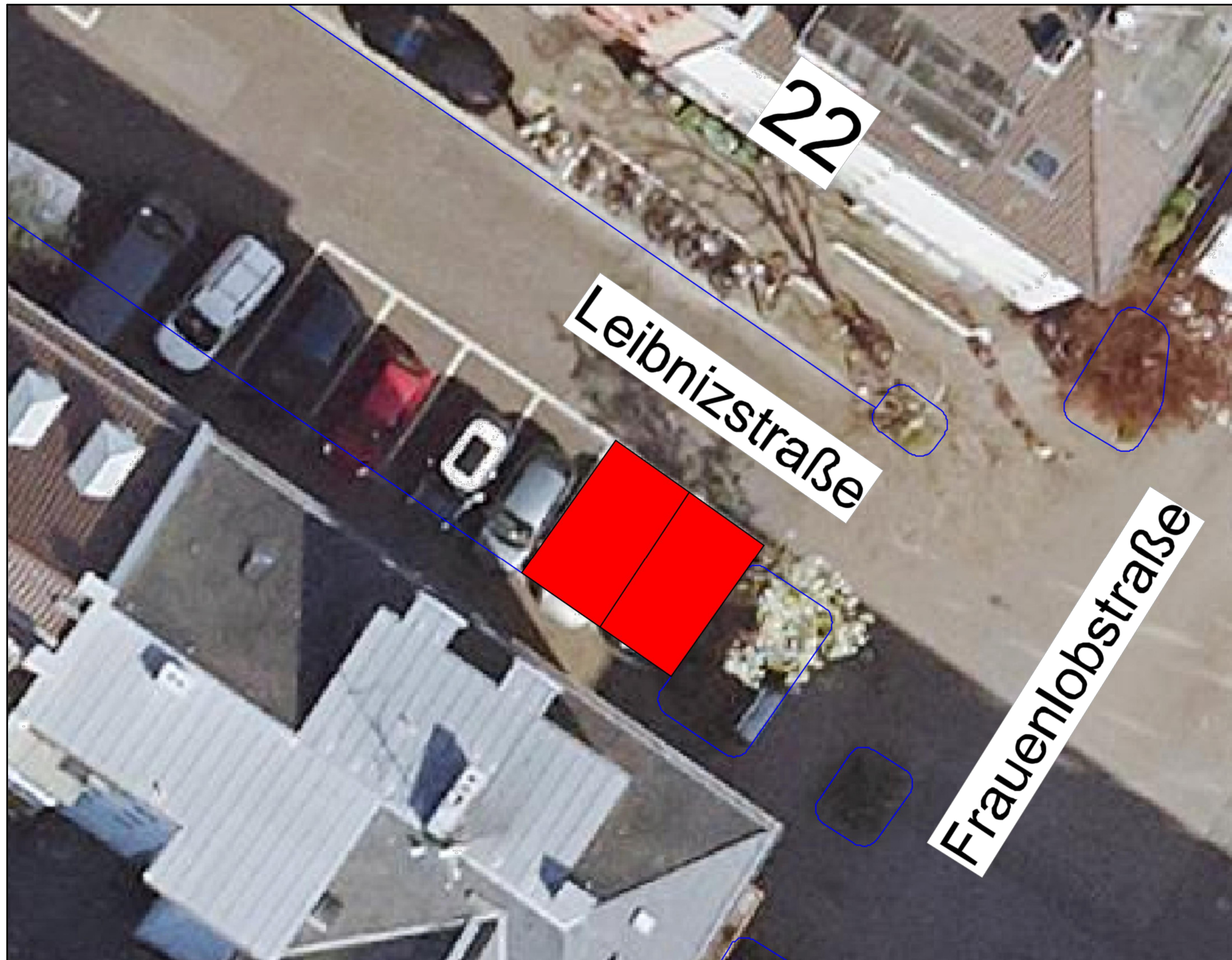
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Leibnizstraße

Neustadt

Standort 8



Landeshauptstadt
Mainz

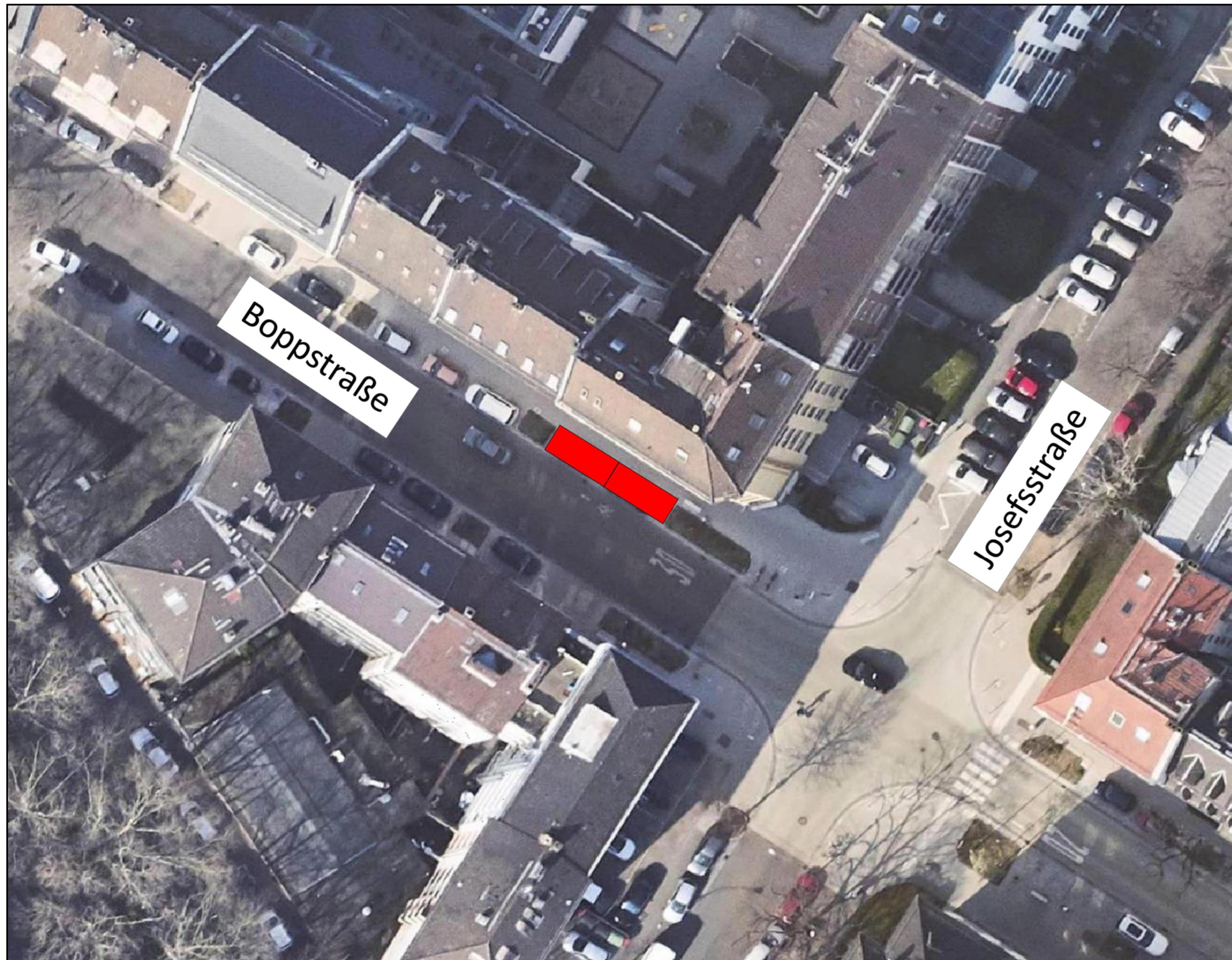
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Boppstraße

Neustadt

Standort 9



Landeshauptstadt
Mainz

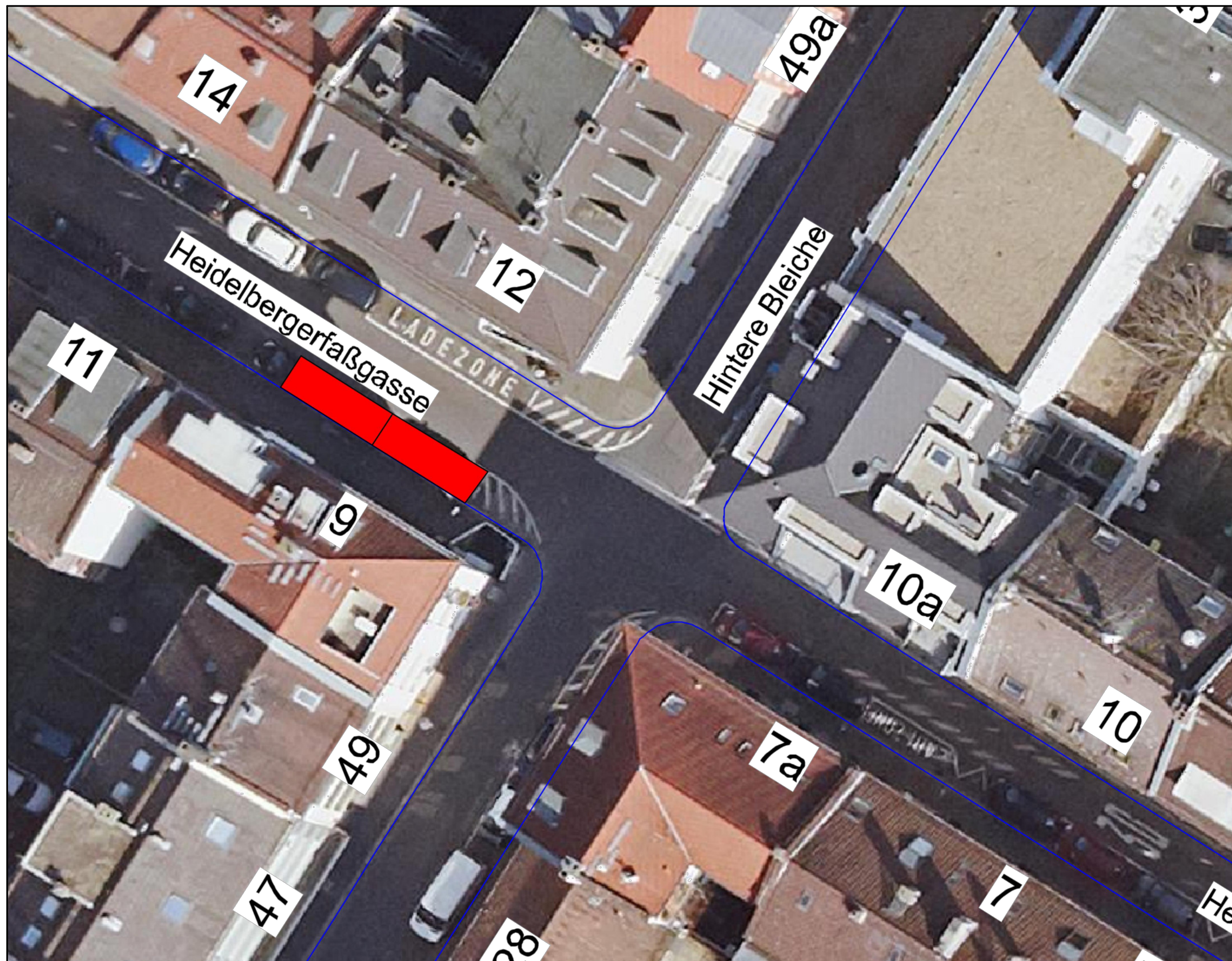
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Heidelbergergasse

Altstadt

Standort 10



Landeshauptstadt
Mainz

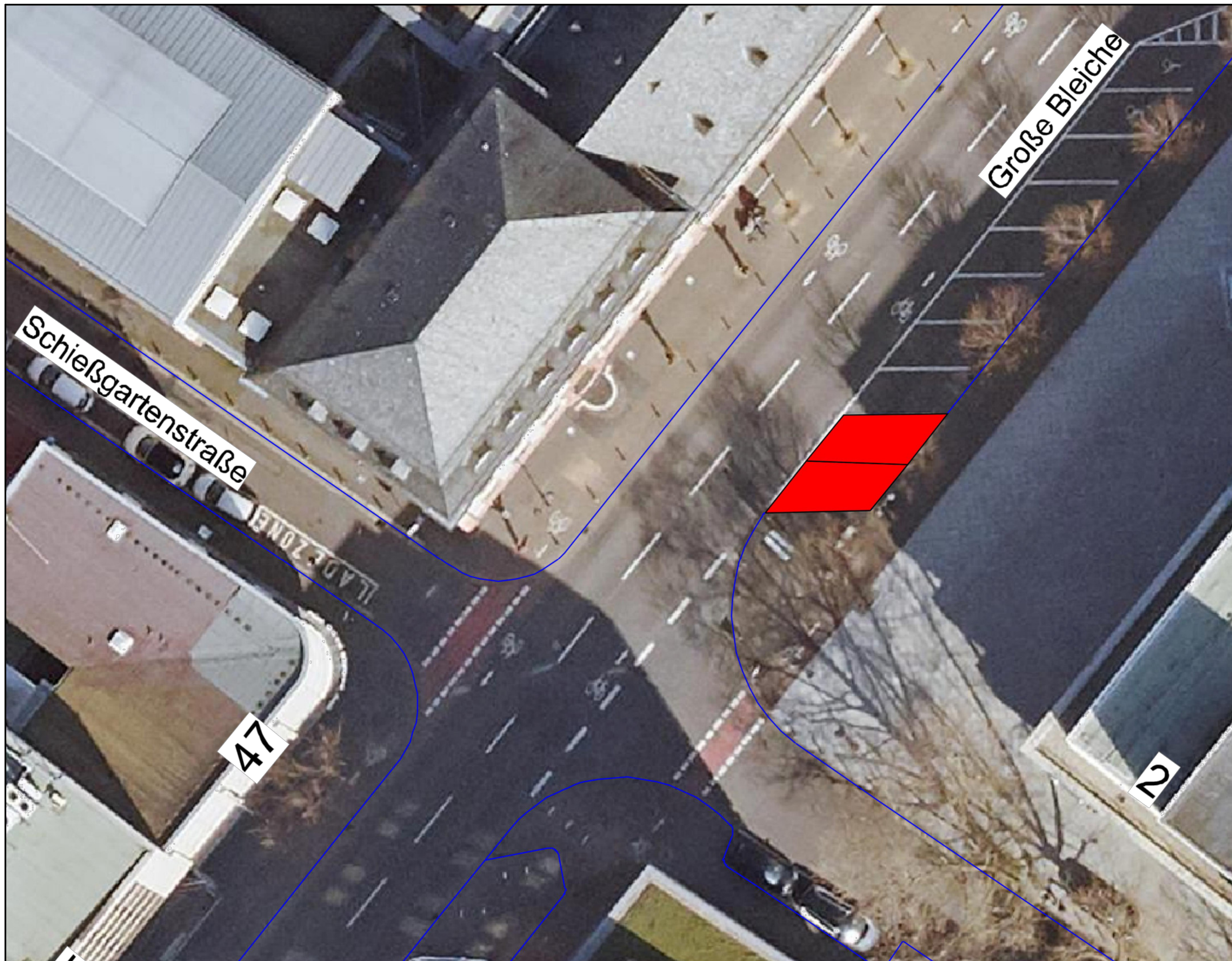
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Große Bleiche

Altstadt

Standort 11



Landeshauptstadt
Mainz

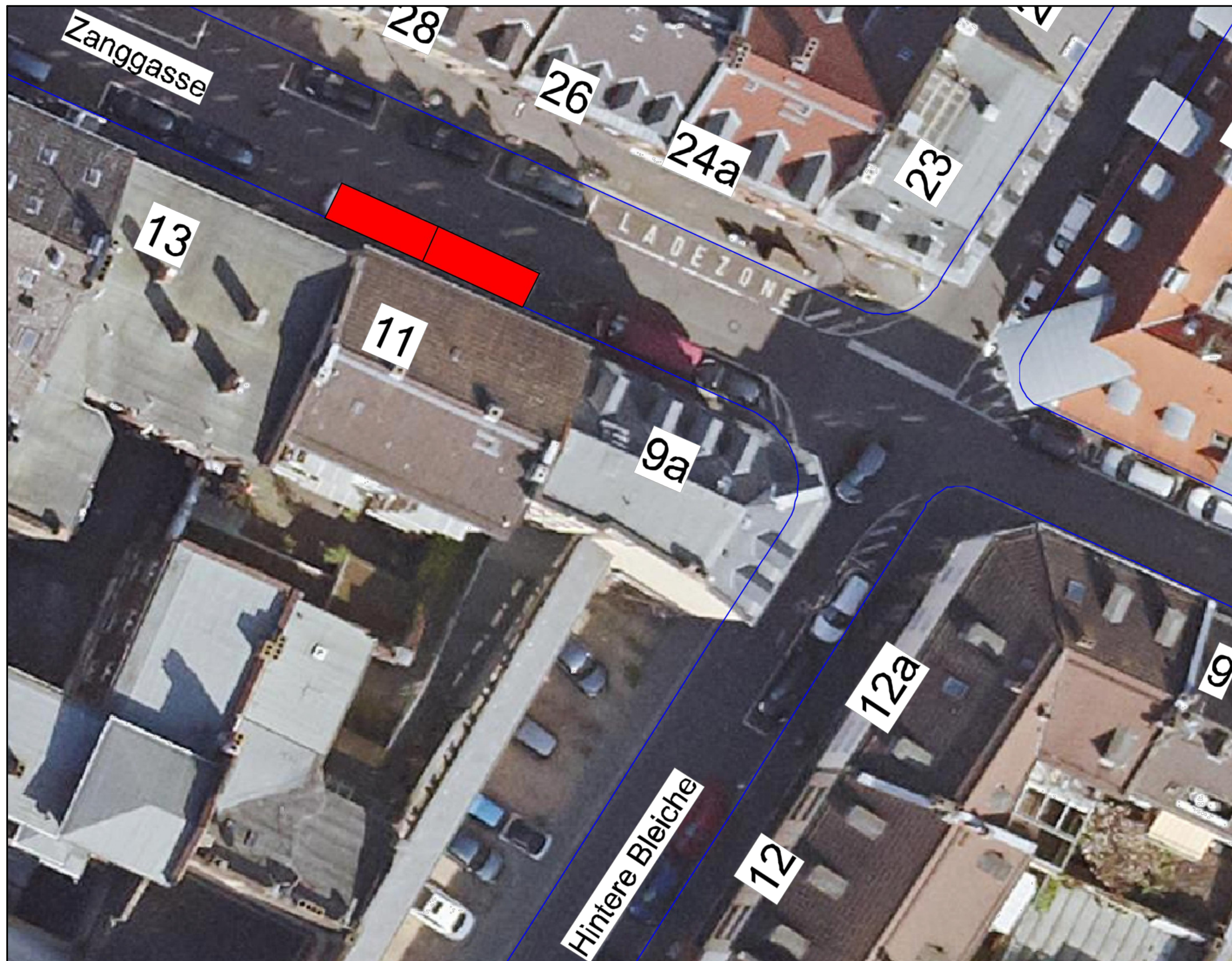
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Zanggasse

Altstadt

Standort 12



Landeshauptstadt
Mainz

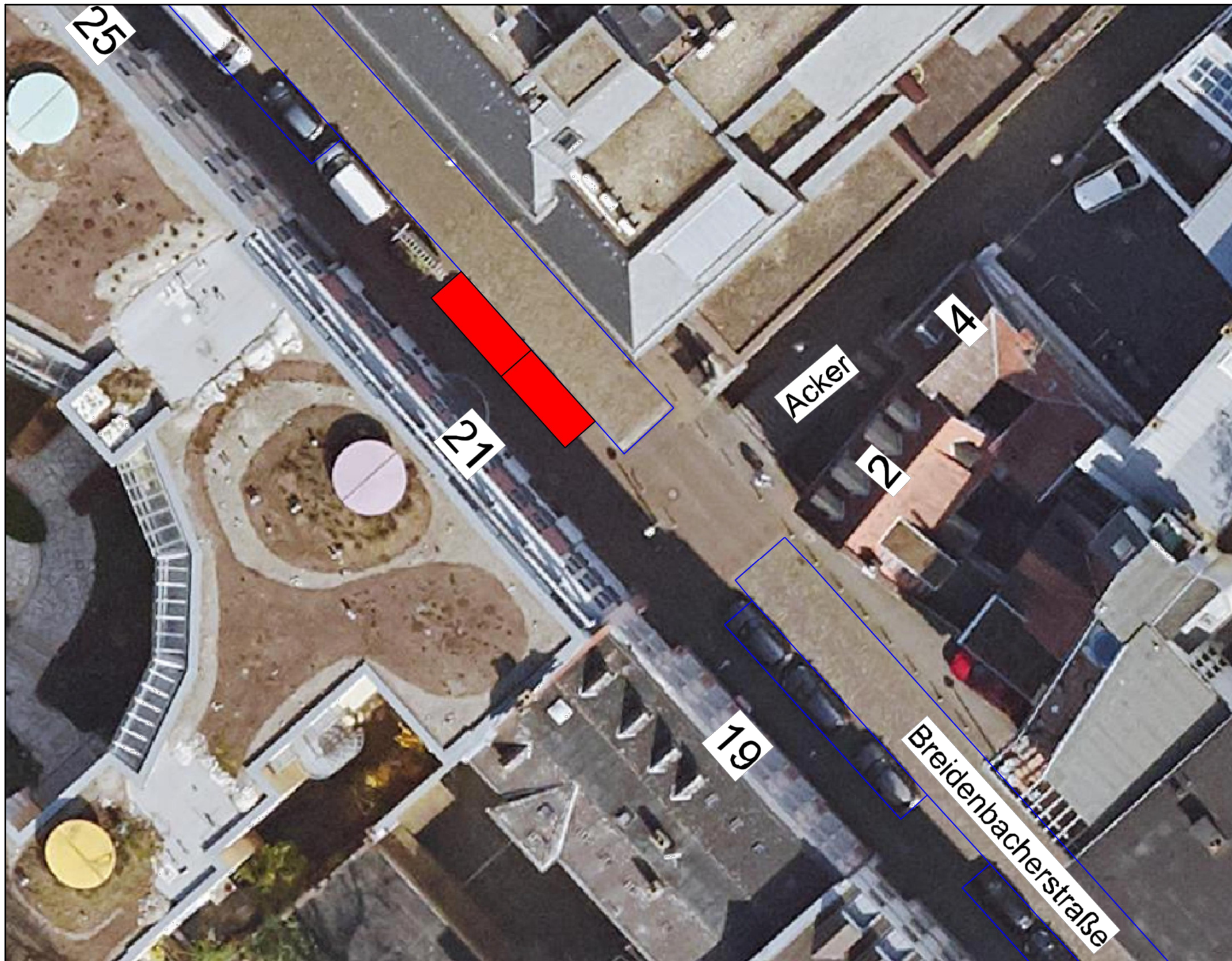
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Breidenbacherstraße

Altstadt

Standort 13



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Heugasse

Altstadt

Standort 14



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Lauterenstraße

Altstadt

Standort 15



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Ebersheimer Weg

Oberstadt

Standort 16



Landeshauptstadt
Mainz

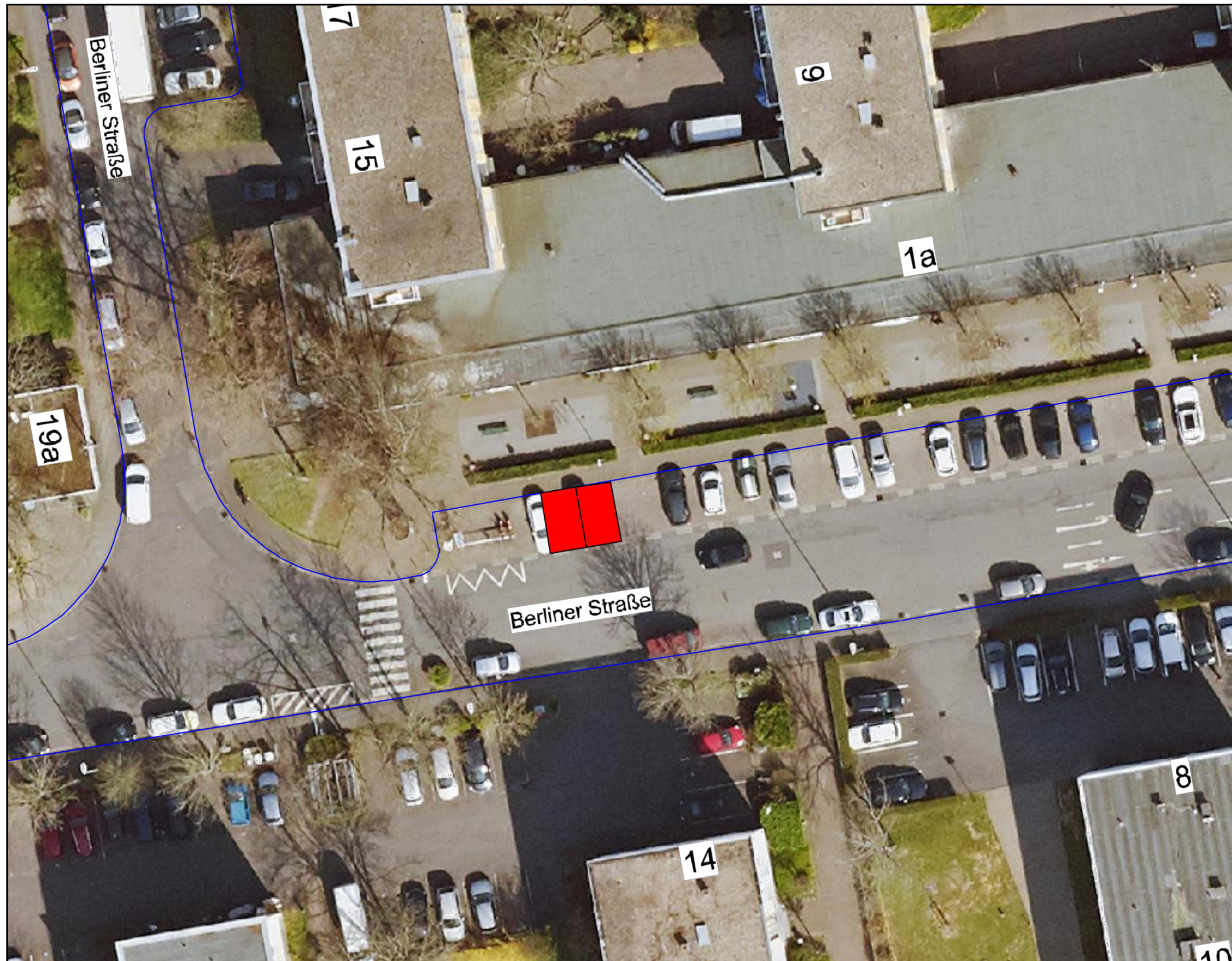
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Berliner Straße

Oberstadt

Standort 17



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

An den Frankengräbern

Hechtsheim

Standort 18



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Bleichstraße

Weisenau

Standort 19



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Küferweg

Bretzenheim

Standort 20



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Katharina-Pfahler-Straße

Bretzenheim

Standort 21



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Rheintalstraße

Laubenheim

Standort 22



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Standort 23

Auf Höhe Jakobs-Steffan-Straße 91

Hartenberg-Münchfeld

Die Fläche wurde gerade umgestaltet,
daher liegt kein aktuelles Luftbild vor.





Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hegelstraße

Hartenberg-Münchfeld

Standort 24



Landeshauptstadt
Mainz

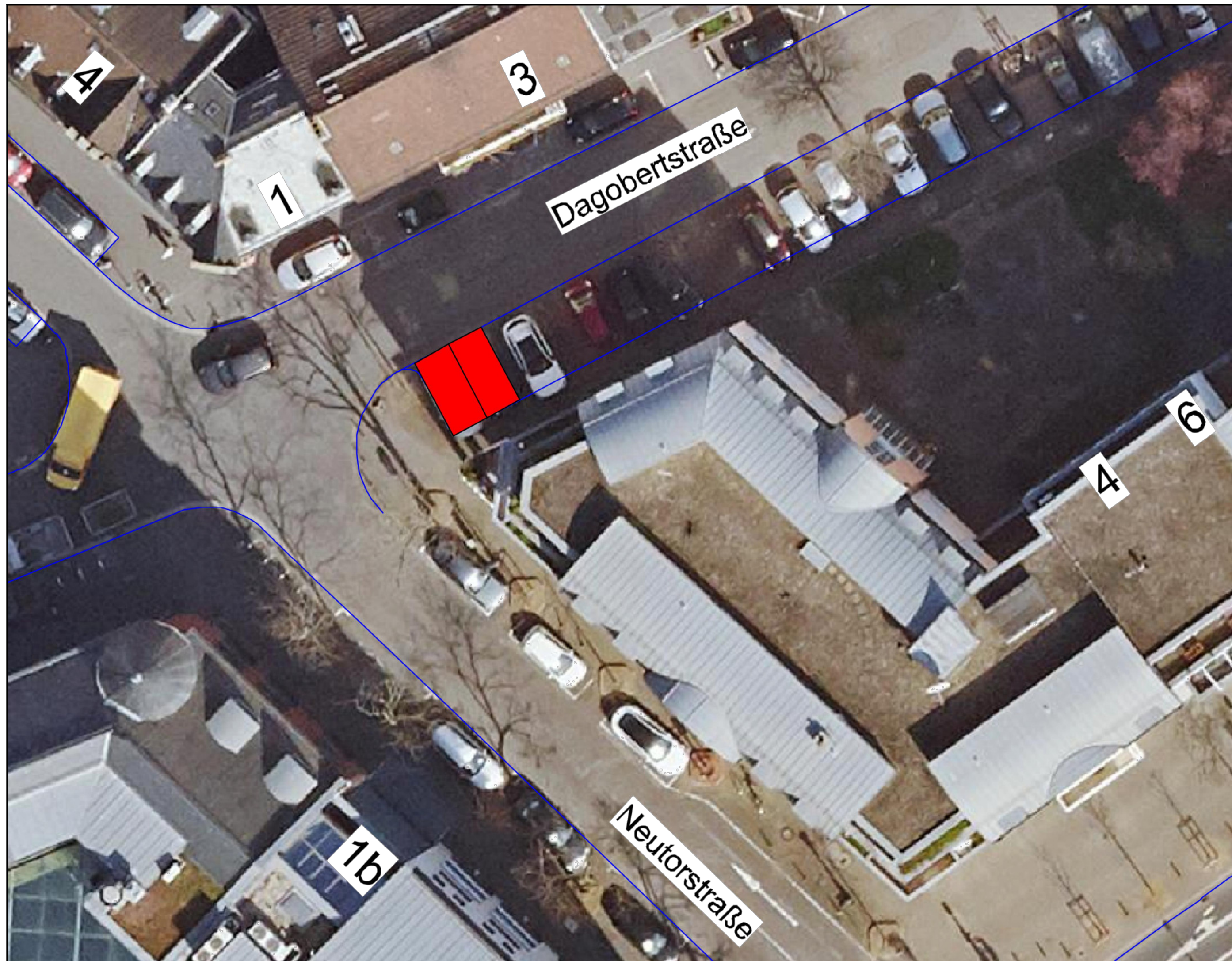
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Dagobertstraße

Altstadt

Standort 25



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand

Anfrage der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen im Ortsbeirat Oberstadt:

Baumfällungen an der Oberen Zahlbacher Straße

Offenbar zur Vorbereitung von Bauarbeiten wurden auf dem Gelände der Universitätsmedizin an der Ecke Obere Zahlbacher Straße und Am Römerlager mehrere große Bäume gefällt.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wurden die Fällungen genehmigt?
2. Sind Ersatzpflanzungen vereinbart und, wenn ja, wo sollen sie stattfinden?
3. Sind im Zuge der Bauarbeiten weitere Fällungen geplant?

Begründung

Muss man die Bedeutung von Bäumen in der Stadt noch erläutern? Nein.

Mainz, 18. April 2023

gez. Prof. Dr. Markus Höffer-Mehlmer



ödp-Ortsbeiratsfraktion Oberstadt, Adelongstraße 52, 55131 Mainz

ÖDP-Ortsbeiratsfraktion in der Oberstadt

Dagmar Wolf-Rammensee
Adelongstraße 52
55131 Mainz

Telefon: 06131/571481
E-Mail: dagmar.wolf-r@web.de

Mainz, 21.04.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Oberstadt am 02.05.2023

Türkisches Generalkonsulat – An der Karlsschanze 7, 55131 Mainz

Das massive Verkehrsaufkommen im Bereich rund um das dort befindliche Türkische Generalkonsulat, zuständig für Bürger und Bürgerinnen aus Rheinland-Pfalz und Saarland, sorgt seit Jahren, und speziell in den letzten Wochen, für große Probleme für die Anlieger sowie für den Durchgangsverkehr. Nicht nur Passerneuerungen, Passverlängerungen, alle behördlichen Anliegen, Geburtsurkunden, Visaanträge, Sterbeurkunden und vieles mehr, sorgen für verständlichen und notwendigen Kontakt zu dem dort angesiedelten Konsulat. Besonders in den letzten Wochen sorgten die ausstehenden Wahlen in der Türkei für großes Besuchs- und Verkehrsaufkommen.

Im Hinblick auf die geplante Fahrradstraße fragen wir an welche Gefahrenreduzierung geplant sind, gerade im Hinblick auf die vielen Parkverstöße.

Wie bei einer vergangenen gestellten Anfrage nach mehr Kontrollen von Seiten des Ordnungsamtes fragen wir an:

1. Wie viele Kontrollen fanden im Jahr 2022 statt?
2. Wie viele Falschparker wurden 2022 abgeschleppt?
3. Zeigten die Maßnahmen Erfolge?
4. Finden wegen einer möglichen Umsiedlung des Konsulates außerhalb von Wohngebieten Gespräche statt?
5. Wer zeigt sich für diese Amtshandlung verantwortlich?
6. Ist das Türkische Generalkonsulat im Hinblick auf die geplante Fahrradstraße miteinbezogen?

gez. Dagmar Wolf-Rammensee



ödp-Ortsbeiratsfraktion Oberstadt, Adelongstraße 52, 55131 Mainz

ÖDP-Ortsbeiratsfraktion in der Oberstadt

Dagmar Wolf-Rammensee
Adelongstraße 52
55131 Mainz

Telefon: 06131/571481
E-Mail: dagmar.wolf-r@web.de

Mainz, 21.04.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Oberstadt am 02.05.2023

„Am Planschbecken“ – Am Fort Elisabeth

"Am Planschbecken", ist ein über Generationen hinweg beliebter eingewachsener Spielplatz, in der Mainzer Oberstadt, bestückt mit originellen Wasserspiele (Duschen und Becken) und einem tollen bestückten Kinderspielplatz uvm., kurz mit hervorragenden Aufenthaltsqualitäten für Jung und Alt.

Wie Sie alle wissen, ist dieser Spiel- und Wasserspielplatz ein Highlight für nicht nur die Oberstadt und auch nicht nur für die jungen Menschen.

Wir fragen nach den in Aussicht und in Verhandlungen befindlichen neuen Pächtern, für die Gastronomie:

1. Werden diese zeitnah, die Verpflegung und den Flair dieser herrlichen Anlage bedienen und somit für Jung und Alt einen gepflegten Aufenthaltsplatz ermöglichen?
2. Kann die Stadt Mainz z.B. mit einer geringen Pachtmiete entgegenkommen und unterstützend auf die Versorgung wirken?
3. Besteht die Möglichkeit über die "Soziale Stadt" oder andere kreative Ideen diese finanziell zukunftsweisend zu unterstützen?

Im selben Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, dass die **öffentlichen Toiletten** an der Anlage nach Aushang **ab März** wieder zu Tageszeiten nutzbar sein sollten. **Leider sind diese abgesperrt und nicht nutzbar.**

Wie wir wissen oder zu Ihrer aller Information, wurden diese Gartenanlagen und Spielanlagen für Menschen ohne Wohnung als Zufluchtsstelle benutzt und leider auch mit Müll und Fäkalien missbraucht. Auch aus diesem Grunde ist ein Zugang zu einer öffentlichen Toilette besonders auf die kommende Nutzung von spielenden Kindern und aller generationsübergreifenden Begehung wichtig und notwendig!

4. Wann werden die Toiletten zeitnah geöffnet? Wer versorgt diese? Wer kontrolliert diese?
5. Wir wissen, dass die Wasserspiele missbraucht und benutzt wurden zu täglichen Waschungen und fäkalen Entleerungen auch im Wasserbereich – somit waren und sind die Wasserangebote nicht mehr nutzbar.
6. Welche Schritte zur Verhinderung und Missbrauch dieser schönen und so wichtigen Anlagen plant die Stadt?

Die Antwort von der Stadt Mainz der vergangenen Anfrage, Nutzung des Volksparks in 2 Kilometer als Alternative zu nutzen, kann nicht akzeptiert und respektiert werden.

gez. Dagmar Wolf-Rammensee



Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Ortsverwaltung Mainz-Oberstadt
über
10-Hauptamt



Beigeordnete Janina Steinkrüger
Dezernat für Umwelt, Grün, Energie
und Verkehr

Postfach 3820
55028 Mainz
Stadthaus Große Bleiche
Zimmer 5.030
Große Bleiche 46/Löwenhofstraße 1
Ansprechperson

Tel. 06131 12-2779
Fax 06131 12-3086
vorname.nachname@stadt.mainz.de
www.mainz.de

Mainz, 1.8.2023

Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am 17.01.2023
hier: Punkt 13.4 Weitere Wortmeldungen (1.)

Sehr geehrte Damen und Herren,

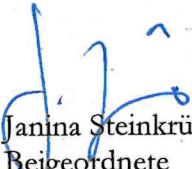
das Verkehrsüberwachungsamt ist dem Wunsch nachgekommen und hat in der Zeit vom 13.02.2023 – 06.03.2023, neben den Regelkontrollen zusätzlich im Bereich Heilig Kreuz Kirche/Landwehrweg/Prof.-Dagmar-Eißner-Weg Sonderkontrollen durchgeführt. So wurde dieser Bereich in diesem Zeitraum, 7x zu unterschiedlichen Tageszeiten überwacht.

Hierbei wurden insgesamt 46 gebührenpflichtige Verwarnungen durch unsere Mitarbeitenden ausgestellt und eine Abschleppmaßnahme, aufgrund vorliegender Behinderungen, durchgeführt.

Im Rahmen der Umsetzung der bestehenden Verkehrskonzepte werden dort auch zukünftig, an unterschiedlichen Tagen und verschiedenen Zeiten Kontrollen durchgeführt.

Ich bitte Sie, den Ortsbeirat entsprechend zu informieren.

Mit freundlichen Grüßen


Janina Steinkrüger
Beigeordnete



ödp-Ortsbeiratsfraktion Oberstadt, Adelongstraße 52, 55131 Mainz

ÖDP-Ortsbeiratsfraktion in der Oberstadt

Dagmar Wolf-Rammensee
Adelongstraße 52
55131 Mainz

Telefon: 06131/571481
E-Mail: dagmar.wolf-r@web.de

Mainz, 21.04.2023

Verschiedenes

Sehr geehrter Herr Ortsvorsteher Köbler,
sehr geehrte Mitglieder des Ortsbeirates,

erneut fragen wir nach den Straßenausbesserungen – siehe Volkspark, nach. Wann werden die Schlaglöcher und teils tiefe Gruben begradigt und soweit ausgebessert, dass die Gehwege sowie Ein- und Ausfahrten, zum Schutz auch der Fußgänger, ohne Gefahr zu nutzen sind?

Auch möchten wir erneut nach der Spielstraße in der Bretzenheimer Straße nachfragen, wann werden hier die ersten erkennbaren Maßnahmen aufgenommen?

gez. Dagmar Wolf-Rammensee