



## Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt am  
Mittwoch, 03.05.2023, 16:30 Uhr,  
Stadthaus Große Bleiche, Konferenzraum 1-4, 5. OG, Löwenhofstr. 1 / Große Bleiche 46,  
55116 Mainz

## Tagesordnung

### a) öffentlich

1. Einführung und Verpflichtung neuer Ortsbeiratsmitglieder
2. Dialog mit Oberbürgermeister Nino Haase
  - 2.1. Informationspolitik Ludwigsstraße (Grüne)
  - 2.2. Informationspolitik Ludwigsstraße II (Grüne)  
Vorlage: 1388/2022
  - 2.3. Verlagerung des Marktfrühstücks - Änderung der Marktsatzung (Grüne)  
Vorlage: 0609/2023
  - 2.4. Wiedereinführung des Weinstands am Fischtor (Grüne)  
Vorlage: 0594/2023
3. Einwohnerfragestunde

## Anträge

4. Parkscheinautomat Dr.-Maria-Herr-Beck-Platz (CDU)  
Vorlage: 1526/2022
5. Platz des Lindenschmit-Forums entsiegeln (FDP)  
Vorlage: 0607/2023
6. Bachchor Mainz finanziell unterstützen (SPD)  
Vorlage: 0608/2023

## Anfragen

7. Zufahrtsschutzkonzept - Wie und wann wird der Fußgängerbereich der Innenstadt geschützt? (Grüne)  
Vorlage: 0589/2023
8. Pflegebedürftigkeit in der Mainzer Altstadt (SPD)

Vorlage: 0592/2023

9. Pflastersteine Hintere Bleiche - Bahnhofstraße (CDU)  
Vorlage: 0597/2023
10. Brunnen Altstadt (CDU)  
Vorlage: 0598/2023
11. Spielplatz Schlossergasse (CDU)  
Vorlage: 0599/2023
12. Reinigung von Plätzen und Straßen (CDU)  
Vorlage: 0600/2023
13. Kulturstandortplanung in der Altstadt (Grüne)  
Vorlage: 0602/2023
14. Weiteres Vorgehen der Verwaltung zum Erhalt des Programmkinos (Grüne)  
Vorlage: 0603/2023
15. Fortschreibung des Wärmemasterplans zur künftigen nachhaltigen Wärmeversorgung (Grüne)  
Vorlage: 0604/2023
16. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
  - 16.1. Stärkung des Freiraumstandortes Innenstadt (Grüne)  
Vorlage: 0057/2023
  - 16.2. Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt (Grüne)  
Vorlage: 0058/2023
  - 16.3. Stärkung des Einkaufsstandortes Innenstadt (Grüne)  
Vorlage: 0060/2023
  - 16.4. Eisgrubschule: erneute Verzögerung bei Sanierung und Erweiterung? (SPD)  
Vorlage: 0325/2023
  - 16.5. Busspur Weißliliengasse (FDP)  
Vorlage: 0041/2023
17. Sachstandsberichte
18. Beschlussvorlagen
19. Mitteilungen und Verschiedenes
20. Stadtteilmittel

**b) nicht öffentlich**

21. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
22. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 26.04.2023

gez. Dr. Brian Huck  
Ortsvorsteher



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

Vorlage-Nr. 1237 / 2022

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 7. September 2022

### Informationspolitik Ludwigsstraße

In einem Artikel in der *Immobilienzeitung* vom 25. August 2022 werden einige Informationen zur geplanten Bebauung an der Ludwigsstraße veröffentlicht. Diese gehen über den Stand hinaus, der in den Vorlagen für die städtischen Gremien berichtet wurden.

So wird Volker Schick im besagten Artikel mit der Aussage zitiert, es seien „nur noch um die 10.000 qm für den Handel“ im Areal geplant. In der Begründung zum Bebauungsplan A 262 steht hingegen: „Ein Schlüssel zur Modernisierung der Einkaufsstadt im Sinne der o.g. Zielsetzung ist die funktionale und städtebauliche Ertüchtigung des Einzelhandelskomplexes Ludwigsstraße (ehemals Karstadt).“ und „Der Zulässigkeitskatalog eines Kerngebiets entspricht auch der städtebaulichen Zielsetzung, einen Einzelhandelsstandort in einem Oberzentrum nachhaltig zu stärken.“

Weiter steht im Artikel: „Einen Logistiker, der den Hub bewirtschaften will, gibt es laut Gemünden bereits.“ Und „Von der Stadt Mainz wünscht Gemünden sich eine Überplanung des Konzepts für die Fahrradstellplätze. [...] die Ballung von 350 Stellplätzen im Parkhaus sei realitätsfremd. Gerade mit dem Fahrrad wollen die Leute bis direkt ans Geschäft fahren. Wir müssen die Abstellplätze dezentraler anbieten, fordert er.“

Und ferner: „Für die Ökologie sollen neben den Dachgärten [auch Betonrecycling, Erdwärme, Fernwärme, Regenwassernutzung, Photovoltaik zur Anwendung kommen].“ Fassadenbegrünung wird im Artikel nicht erwähnt. Gegen Ende des Artikels wird verkündet: „Der Karstadt-Block wird voraussichtlich erst im Juni 2023 Baurecht erhalten.“

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie viele qm Handelsfläche war im Areal A 262 zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses 2013 vorhanden? Wie viele qm Handelsfläche sind nach den Plänen des Projektentwicklers zum Abschluss des Projekts noch vorhanden? Sind diese Angaben Gegenstand der noch laufenden Verhandlungen zum städtebaulichen Vertrag?
2. Entsprechen die Angaben des Projektentwicklers dem Verhandlungsstand zu diesem Vertrag? Warum werden die Gremienmitglieder schneller und ausführlicher durch die Medien als durch die Stadtverwaltung über solche Zwischenstände informiert?
3. Wie ist eine Verkleinerung der Verkaufsfläche an diesem Pol des Tripols als „Stärkung“ des Handelsstandorts zu verstehen, besonders unter Berücksichtigung des Verlusts des Kaufhauses?
4. Ist die Auswahl des Logistikers durch den Projektentwickler der Stadtverwaltung bekannt? Falls ja, seit wann, und wann ist beabsichtigt, dass die Gremien über das Logistikkonzept genauer informiert werden?

5. Wird die Ansiedlung des Logistiklers zu einer Zunahme oder Abnahme von Lieferverkehr in den Straßen der Altstadt führen, und worauf basieren solche Projektionen? Inwieweit können dadurch die Ziele des M-hoch-Drei-Masterplans, eine **Reduzierung** des Lieferverkehrs (Maßnahme L-2-1), erreicht werden? Ist der Standort und das Konzept geeignet, Maßnahme L-2-5 (Einrichtung von neutralen Packstationen; Einrichtung Mikrodepots am **Innenstadtrand** als zweite Umschlagspunkte) zu verwirklichen? Inwieweit steht der Anreiz, noch mehr Pakete ausliefern zu lassen, anstatt Einkäufe selbst mit nach Hause zu nehmen, den Zielen der Stadt im Hinblick auf Reduzierung von Lieferverkehr diametral entgegen?
6. Inwieweit trifft die Darstellung des Projektentwicklers zu, die Stadt fordere eine Ballung der Fahrradstellplätze im Parkhaus, und lasse die Einrichtung von Radabstellplätzen vor den Geschäften (z.B. in der Pop-Up-Halle) nicht zu? Steckt hinter der Forderung der Dezentralität die unrealistische aber eigennützige Erwartung, die Stellplätze könnten statt auf eigenem Gelände besser im verbliebenen öffentlichen Raum verortet werden, und dennoch dem Projekt angerechnet werden?
7. Die fehlende Erwähnung von Fassadenbegrünung als ökologischem Merkmal des Projekts kann ein Indikator dafür sein, dass hier wenig zu erwarten ist. Inwieweit trägt dieses Projekt dazu bei, die Ziele, die mit der neuen Grünsatzung und deren Vorschriften im Hinblick auf **Fassadenbegrünung** angestrebt werden, zu erreichen? Ist zu erwarten, dass aufgrund großer Fensterflächen und fehlender Möglichkeiten für Bodenanschlüsse für die Bepflanzung, großzügig von den in dieser Satzung enthaltenen Ausnahmeregelungen Gebrauch gemacht wird?
8. Bis Juni 2023 sind lediglich vier weitere Gremienrunden (mit Stadtratssitzungen im November, Februar, März und Mai) terminiert. In welcher dieser Gremienrunden sind welche Vorlagen zu erwarten, damit Baurecht bis Juni geschaffen werden kann? Hält die Verwaltung diese Zeitschiene für realistisch? Warum bzw. warum nicht? Falls es der Verwaltung nicht möglich ist, den Zeitpunkt der Vorlagen zu prognostizieren, wieso kann der Projektentwickler solch konkrete Aussagen machen?

Renate Ammann

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 1237/2022 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend  
**Informationspolitik Ludwigstraße (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

***Frage 1: Wie viele Quadratmeter Handelsfläche war im Areal "A 262" zum Zeitpunkt des Aufstellungsbeschlusses 2013 vorhanden? Wie viele Quadratmeter Handelsfläche sind nach den Plänen des Projektentwicklers zum Abschluss des Projekts noch vorhanden? Sind diese Angaben Gegenstand der noch laufenden Verhandlungen zum städtebaulichen Vertrag?***

Gemäß den Darstellungen im Abschlussbericht zu den LudwigsstraßenForen aus dem Jahr 2012 waren ehemals im Bereich Karstadt-Bestand ca. 12.500 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche vorhanden. Regelungen zu zukünftigen Handelsflächen sind Gegenstand des städtebaulichen Vertrages. Über die geplanten Regelungen im städtebaulichen Vertrag soll im Rahmen einer der kommenden Gremienrunden informiert werden.

***Frage 2: Entsprechen die Angaben des Projektentwicklers dem Verhandlungsstand zu diesem Vertrag? Warum waren die Gremienmitglieder schneller und ausführlicher durch die Medien als durch die Stadtverwaltung über solche Zwischenstände informiert?***

Derzeit befinden sich die Verwaltung sowie die Vorhabenträgerin in Verhandlungen zum städtebaulichen Vertrag. Über die geplanten Regelungen im städtebaulichen Vertrag soll im Rahmen einer der kommenden Gremienrunden informiert werden.

***Frage 3: Wie ist eine Verkleinerung der Verkaufsfläche an diesem Pol des Tripols als "Stärkung" des Handelsstandorts zu verstehen, besonders unter Berücksichtigung des Verlusts des Kaufhauses?***

Bei der bisherigen Diskussion um die Größenordnung der Verkaufsfläche im Projekt Ludwigstraße stand immer die Obergrenze im Fokus, um die Auswirkungen auf andere Einkaufsbereiche der Mainzer Innenstadt im Rahmen zu halten. So wurde die Obergrenze beim Investor ECE von gewünschten 30.000 qm auf dem Gutachtenweg auf ca. 24.000 qm verkleinert.

Nach dem Wechsel der Investoren und der Vorlage eines völlig neuen Konzeptes waren bei der Auslobung des Wettbewerbs ca. 12.900 qm Handelsfläche vorgesehen.

Derzeit bereitet die Verwaltung den städtebaulichen Vertrag zum Bebauungsplan A262 - Einkaufsquartier südlich der Ludwigstraße vor. Eines der darin verfolgten Ziele ist auch weiterhin die Stärkung des Poles Ludwigstraße innerhalb des Tripol-Konzeptes und damit die Stärkung

des Einzelhandelsstandortes Mainzer City insgesamt. Allerdings ist auch dem veränderten Einkaufsverhalten Rechnung zu tragen.

Sobald die Verhandlungen abgeschlossen sind, werden die Ergebnisse den städtischen Gremien vorgelegt.

***Frage 4: Ist die Auswahl des Logistiklers durch den Projektentwickler der Stadtverwaltung bekannt? Falls ja, seit wann, und wann ist beabsichtigt, dass die Gremien über das Logistikkonzept genauer informiert werden?***

Regelungen zur Umsetzung eines Logistikkonzeptes sind Gegenstand des städtebaulichen Vertrages. Über die geplanten Regelungen im städtebaulichen Vertrag soll im Rahmen einer der kommenden Gremienrunden informiert werden.

***Frage 5: Wird die Ansiedlung des Logistiklers zu einer Zunahme oder Abnahme von Lieferverkehr in den Straßen der Altstadt führen, und worauf basieren solche Projektionen? Inwieweit können dadurch die Ziele des M-hoch-Drei-Masterplans, eine Reduzierung des Lieferverkehrs (Maßnahme L-2-1) erreicht werden? Ist der Standort und das Konzept geeignet, Maßnahme L-2-5 (Einrichtung von neutralen Packstationen; Einrichtung von Mikrodepots am Innenstadtring als zweite Umschlagspunkte) zu verwirklichen? Inwieweit steht der Anreiz, noch mehr Pakete ausliefern zu lassen, anstatt Einkäufe selbst nach Hause zu nehmen, den Zielen der Stadt im Hinblick auf Reduzierung von Lieferverkehr diametral entgegen?***

Die Verwaltung begrüßt den Ansatz, Logistikflächen an diesem Standort bereitzuhalten. Näheres wird, wie unter Antwort 4 erläutert, in einer der folgenden Gremiensitzungen vorgestellt. Grundsätzlich leisten derartige lokale Mobilitätskonzepte einen Beitrag zur Reduzierung des Lieferverkehrs sowie zu den Zielen des M<sup>3</sup>-Masterplans. Damit kann dieses neue Konzept an diesem zentralen Standort in der Ludwigstraße als best practice- Beispiel in der Stadt Mainz mit Nachahmungspotential fungieren.

***Frage 6: Inwieweit trifft die Darstellung des Projektentwicklers zu, die Stadt fordere eine Ballung der Fahrradabstellplätze im Parkhaus und lasse die Einrichtung von Radabstellplätzen vor den Geschäften (z.B. Pop-Up-Halle) nicht zu? Steckt hinter der Forderung der Dezentralität die unrealistische aber eigennützige Erwartung, die Stellplätze könnten statt auf eigenem Gelände besser im verbliebenen öffentlichen Raum verortet werden, und dennoch dem Projekt angerechnet werden?***

Die für das Bauvorhaben notwendigen Fahrradabstellplätze sind durch einen Nachweis von Stellplätzen auf eigenem Grundstück gefordert. Diese im Rahmen der Genehmigungsphase dargestellten Abstellplätze sind entsprechend dem Zweck der späteren Nutzung ausreichend und in vertretbarer Entfernung zu dem zukünftigen Einzelhandelskomplex nachgewiesen worden. Unabhängig davon prüft die Verwaltung auch im öffentlichen Raum in direkter Nähe Möglichkeiten für weitere Fahrradbügel.

***Frage 7: Die fehlende Erwähnung von Fassadengrün als ökologischem Merkmal des Projekts kann ein Indikator dafür sein, dass hier wenig zu erwarten ist. Inwieweit trägt dieses Projekt dazu bei, die Ziele, die mit der neuen Grünsatzung und deren Vorschriften im Hinblick auf Fassadenbegrünung angestrebt werden, zu erreichen? Ist zu erwarten, dass aufgrund großer Fensterflächen und fehlender Möglichkeiten für Bodenschlüsse für die Bepflanzung, großzügig von den in der Satzung enthaltenen Ausnahmeregelungen Gebrauch gemacht wird?***

Zur Sicherung der Grünausstattung werden Festsetzungen im Bebauungsplanentwurf getroffen. Zudem sollen zur Sicherung der Umsetzung der Planung Regelungen im städtebaulichen Vertrag getroffen werden. Über die geplanten Regelungen im städtebaulichen Vertrag soll im Rahmen einer der kommenden Gremienrunden informiert werden.

***Frage 8: Bis Juni 2023 sind lediglich vier weitere Gremienrunden (mit Stadtratssitzung im November, Februar, März und Mai) terminiert. In welcher dieser Gremienrunden sind welche Vorlagen zu erwarten, damit Baurecht bis Juni geschaffen werden kann? Falls es der Verwaltung nicht möglich ist, den Zeitpunkt der Vorlage zu prognostizieren, wieso kann der Projektentwickler solch konkrete Aussagen machen?***

Aussagen zum terminlichen Ablauf des Bebauungsplanverfahrens "A 262" liegen nicht in der Zuständigkeit der Vorhabenträgerin.

Sobald die inhaltliche Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens so weit vorangeschritten ist, dass eine Beschlussfassung für den nächsten Verfahrensschritt des Bebauungsplanverfahrens "A 262" (Satzungsbeschluss) erforderlich ist, wird den Gremien seitens der Verwaltung eine entsprechende Vorlage vorgestellt. Konkrete Zeiträume können zum aktuellen Zeitpunkt nicht definiert werden.

Mainz, 06.02.2023

gez.  
Marianne Grosse  
Beigeordnete

Antwort zur Anfrage Nr. 1388/2022 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Mainz-Altstadt betreffend **Informationspolitik Ludwigsstraße II (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. **Wieso ist die Verwaltung in der Lage, gegenüber der Presse innerhalb von zwei Tagen Fragen (bspw. zum Gremienlauf) zu beantworten, die sie gegenüber dem Ortsbeirat seit vier Wochen nicht beantworten konnte bzw. wollte?**
2. **Von welchen „weiteren Abstimmungen“ ist im Artikel vom 01. Oktober die Rede? Handelt es sich dabei auch um solche Abstimmungen, die wir in früheren Anfragen bereits im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Vertrag thematisiert haben?**
3. **Trifft die Aussage der Projektgesellschaft zu, man habe sich mit der Stadt auf eine Regelung zur Gestaltung der Werbung an den Außenfassaden geeinigt? Falls ja, wie hat man sich geeinigt, und warum wurde der Ortsbeirat über diese Einigung nicht zum Zeitpunkt der Presseberichterstattung Ende September informiert?**
4. **Wie ist die Aussage im Artikel vom 01. Oktober „Da passt kein Blatt Papier zwischen uns“ mit der Neutralität der Verwaltung gegenüber der Projektgesellschaft zu vereinbaren, damit die Wahrung von Interessen der Allgemeinheit (im Gegensatz zu Partikularinteressen der Projektgesellschaft) gewährleistet ist? Hält die Verwaltung die Partikularinteressen und die Allgemeininteressen für identisch? Falls nein, wo sieht sie die Unterschiede?**
5. **Im Begleitkommentar zum Artikel vom 29. September („Enttäuschung“) lässt sich eine Tendenz erkennen, die Verwaltung möge fünf doch gerade sein lassen. Inwieweit ist diese Tendenz innerhalb des Stadtvorstands gegenüber der Fachverwaltung vertreten, und lässt sich die oben zitierte Aussage mit dem Blatt Papier womöglich als Ablenkungsmanöver gegenüber solchem Druck erklären?**
6. **Wie viele Verhandlungsrunden zum städtebaulichen Vertrag sind in welchen Monaten geführt worden?**
7. **Warum wurde den Gremien nicht zeitnah zu diesen Verhandlungsterminen berichtet, sondern es der Projektgesellschaft überlassen, den Gremien über einseitige Darstellungen in den Medien lückenhafte Einblicke in die Verhandlungen zu gewähren? Auf welche Vorteile einer direkten und vertrauensvollen Kommunikation zwischen Verwaltung und Gremien hat die Verwaltung durch ihr Schweigen verzichtet?**

Zum Zeitpunkt der ersten Anfrage der Ortsbeiratsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN Ende August 2022 waren die inhaltlichen Arbeiten zum Bauleitplanverfahren „A 262“ sowie zu den Inhalten des städtebaulichen Vertrages noch nicht so weit fortgeschritten, um seitens der Verwaltung verbindliche Termine für die Festsetzung des Verfahrens zu nennen.

Aussagen zum terminlichen Ablauf des Bebauungsplanverfahrens „A 262“ liegen nicht in der Zuständigkeit der Vorhabenträgerin. Daher hat das Baudezernat und die Verwaltung auf die einseitige Presseberichterstattung und –kommentierung Anfang Oktober entsprechend zeitnah reagiert. Die Steuerung von Dritten im Rahmen der Presseberichterstattung ist weder in Bezug auf (nicht mit der Verwaltung abgestimmten) Sachständen noch bezüglich Terminierung möglich.

Mittlerweise ist die inhaltliche Bearbeitung des Bebauungsplanverfahrens „A262“ so weit vorangeschritten, dass seitens der Verwaltung den städtischen Gremien eine Beschlussfassung für den nächsten Verfahrensschritt des Bebauungsplanverfahrens „A 262“ (Beschlussfassung in Planstufe II) vorgelegt werden kann.

Zudem sollen zur Sicherung der Umsetzung der Planung Regelungen im städtebaulichen Vertrag getroffen werden. Über die geplanten Regelungen im städtebaulichen Vertrag soll zeitgleich im Rahmen der kommenden Gremienrunden informiert werden.

Der städtebauliche Vertrag wird unter Berücksichtigung der Kausalität und Angemessenheit gemäß § 11 Bau GB abschnittsweise, themenbezogen sowie mit Blick auf seine Gesamtheit mit der Vorhabenträgerin verhandelt. Aus diesem Vorgehen resultiert ein hoher zeitlicher Umfang.

Mainz, 16.11.2022

gez.  
Marianne Grosse  
Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

Vorlage-Nr. 1388 / 2022

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 16. November 2022

### Informationspolitik Ludwigsstraße II

Ende August reichten wir eine Anfrage zur Sitzung am 7. September ein, in der wir über den Zwischenstand der Verhandlungen zum Bebauungsplanentwurf A 262 (Einkaufsquartier südlich der Ludwigsstraße) informiert werden wollten. Bis heute, Anfang Oktober und damit vier Wochen nach Ablauf der Antwortfrist, haben wir dazu noch keine Antwort von der Verwaltung erhalten.

Am 29. September erschien in der *Mainzer Allgemeinen Zeitung* ein Artikel: „Die Lu wird ein Jahr später fertig“, in dem seitens der Projektgesellschaft behauptet wurde, Verhandlungen zu einer „Werbesatzung“ (gemeint ist vermutlich die bislang dort geltende Gestaltungssatzung) hätten „wertvolle Zeit gekostet“. Bereits zwei Tage später werden Beigeordnete Grosse und Amtsleiter Strobach in der gleichen Zeitung unter der Überschrift: „Grosse zur Lu: ‚Liegen im Zeitplan‘“ mit der Bekanntgabe des Datums einer erneuten Offenlage des Bebauungsplans zitiert.

Sehr nachvollziehbar ist im Artikel vom 1. Oktober die Aussage, „Die Abstimmung zur Werbesatzung lief parallel zu vielen weiteren Abstimmungen [...] das hat uns nicht einen einzigen Tag gekostet.“ Sofern die Verwaltung die Verhandlungen und Abstimmungen gewissenhaft und in Abgrenzung zu Partikularinteressen der Projektgesellschaft führt, ist dies sehr lobenswert, auch wenn die Presse die gewissenhafte Prüfung als „Enttäuschung“ kommentiert.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wieso ist die Verwaltung in der Lage, gegenüber der Presse innerhalb von zwei Tagen Fragen (bspw. zum Gremienlauf) zu beantworten, die sie gegenüber dem Ortsbeirat seit vier Wochen nicht beantworten konnte bzw. wollte?
2. Von welchen „weiteren Abstimmungen“ ist im Artikel vom 1. Oktober die Rede? Handelt es sich dabei auch um solche Abstimmungen, die wir in früheren Anfragen bereits im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Vertrag thematisiert haben?
3. Trifft die Aussage der Projektgesellschaft zu, man habe sich mit der Stadt auf eine Regelung zur Gestaltung der Werbung an den Außenfassaden geeinigt? Falls ja, wie hat man sich geeinigt, und warum wurde der Ortsbeirat über diese Einigung nicht zum Zeitpunkt der Presseberichterstattung Ende September informiert?
4. Wie ist die Aussage im Artikel vom 1. Oktober „Da passt kein Blatt Papier zwischen uns“ mit der Neutralität der Verwaltung gegenüber der Projektgesellschaft zu vereinbaren, damit die Wahrung von Interessen der Allgemeinheit (im Gegensatz zu Partikularinteressen der Projektgesellschaft) gewährleistet ist? Hält die Verwaltung die Partikularinteressen und die Allgemeininteressen für identisch? Falls nein, wo sieht sie Unterschiede?

5. Im Begleitkommentar zum Artikel vom 29. September („Enttäuschung“) lässt sich eine Tendenz erkennen, die Verwaltung möge fünf doch gerade sein lassen. Inwieweit ist diese Tendenz innerhalb des Stadtvorstands gegenüber der Fachverwaltung vertreten, und lässt sich die oben zitierte Aussage mit dem Blatt Papier womöglich als Ablenkungsmanöver gegenüber solchem Druck erklären?
6. Wie viele Verhandlungsrunden zum städtebaulichen Vertrag sind in welchen Monaten geführt worden?
7. Warum wurde den Gremien nicht zeitnah zu diesen Verhandlungsterminen berichtet, sondern es der Projektgesellschaft überlassen, den Gremien über einseitige Darstellungen in den Medien lückenhafte Einblicke in die Verhandlungen zu gewähren? Auf welche Vorteile einer direkten und vertrauensvollen Kommunikation zwischen Verwaltung und Gremien hat die Verwaltung durch ihr Schweigen verzichtet?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



## Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023

### Verlagerung des Marktfrühstücks – Änderung der Marktsatzung

Wiederholt hat sich der Ortsbeirat mit der Entwicklung des Marktfrühstücks befasst. Anlass dafür waren die regelmäßigen Beschwerden von Marktbesucher:innen, Marktbesucher:innen sowie der anliegenden Gastronom:innen, Gewerbetreibenden und Anwohner:innen.

Aufgrund der dem Antrag des Ortsbeirats vom 26.07.2022 zu Grunde liegenden Analyse hatte der Ortsbeirat damals bereits in seinem Beschluss die Verwaltung aufgefordert, „für diese Veranstaltung in Absprache mit allen Beteiligten einen anderen verträglicheren und konfliktfreieren Standort ... vorzusehen“.

Da die beschriebenen Missstände und Beeinträchtigungen im Umfeld des Marktfrühstücks, wie sie wiederholt auch an den „Runden Tischen“ dazu vorgetragen wurden, bis heute nicht wirklich behoben werden konnten und es die Verwaltung bislang versäumt hat, den Antrag des Ortsbeirats vom 26.07.2022 umzusetzen, bekräftigt der Ortsbeirat seinen Beschluss von damals und ergänzt ihn durch folgenden Antrag:

**Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, das Marktfrühstück auf die Westseite des Marktplatzes zu verlagern. Den derzeit dort platzierten Marktständen kann im Zuge dieser „Rochade“ ein attraktiver Platz an der Ostseite des Liebfrauenplatzes angeboten werden, auf der Fläche, wo bisher das Marktfrühstück angesiedelt ist.**

Die Vorteile dieses neuen Standorts für das Marktfrühstück bestehen darin, dass die gewünschte Verbindung zwischen Marktfrühstück und Markt bestehen bleibt, dass die breiten Zuwege vom „Höfchen“ aus zum Marktplatz rechts und links entlang der Bebauung für die Besucher:innen des Markts und die Rettungsdienste offen sind und genügend Raum geben. Damit verbunden ist gleichzeitig eine weitaus geringere Beeinträchtigung des Handels. Auch der Betrieb des Gutenbergmuseums wird weniger beeinträchtigt.

**Die Umsetzung dieses Vorhabens ist mit allen Beteiligten zu beraten. Die Marktsatzung ist entsprechend anzupassen.**

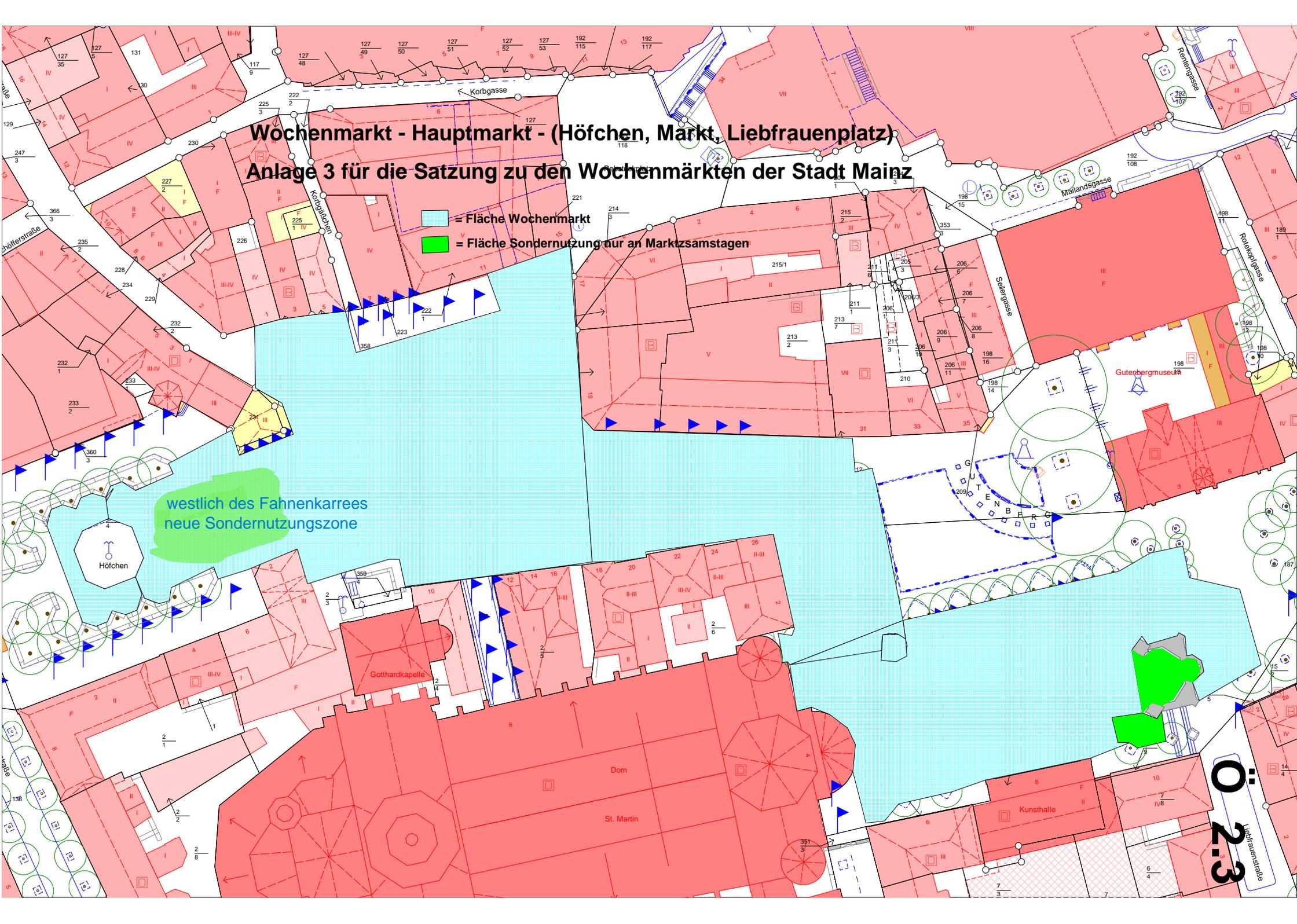
Ludwig Julius  
Bündnis 90/ DIE GRÜNEN

# Wochenmarkt - Hauptmarkt - (Höfchen, Markt, Liebfrauenplatz)

## Anlage 3 für die Satzung zu den Wochenmärkten der Stadt Mainz

-  = Fläche Wochenmarkt
-  = Fläche Sondernutzung nur an Marktstagen

westlich des Fahnenkarrees  
neue Sondernutzungszone





**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
 im Ortsbeirat  
 Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023**

### **Wiedereinführung des Weinstands am Fischtor**

Laut der Pressemitteilung der Stadt vom 19.04.2023 hat die Verwaltung dem Verein der Mainzer Winzer vom 22.04.2023 an erneut den Betrieb eines Weinstands am Fischtor gestattet.

Da diese Entscheidung ohne rechtzeitige Information und Beteiligung des Ortsbeirats getroffen wurde, richten wir folgende Anfrage an die Verwaltung:

1. Was hat die Verwaltung trotz der Zusage der Dezernentin für Wirtschaft, Liegenschaften und Ordnung vom 11.02.2020, „eine dauerhafte Verlagerung in Richtung des Fischtorplatzes“ sei „nicht vorgesehen“, veranlasst, den Betrieb des Weinstands erneut am Fischtor zu gestatten?
2. Wann und von wem ist dafür die erforderliche Sondernutzung erteilt worden?
3. Wurde das Umweltamt vorab an dieser Entscheidung beteiligt und hatte es genügend Zeit für eine fachliche Stellungnahme? Zu welcher Einschätzung kam das Umweltamt hinsichtlich der Lärmbelastung für die angrenzende Wohnbebauung, die 2018 ein Grund für die Verlagerung des Weinstands nach Norden war?
4. In der Antwort auf Anfrage 0057/2023 heißt es: „Das Grün- und Umweltamt ist im Bereich der Altstadt federführend zuständig für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Sanierung und Neugestaltung des Rheinuferes zwischen Kaisertor und Winterhafen.“ Wie wirkt sich die Federführung in Bezug auf die Nutzungsänderung von einer gemischten Fuß- und Radverkehrsfläche zu einer Sondernutzungsfläche für Weinausschank/Gastronomie an dieser Stelle aus? Falls das Grün- und Umweltamt für diese Fläche nicht federführend ist, warum wurde die örtliche Zuständigkeit eines anderen Amtes für diese Fläche nicht in der Antwort auf die Frage „Ist das Grün- und Umweltamt für die komplette Fläche des Rheinuferes zuständig, oder sind andere Ämter (80- Liegenschaften, 42- Kultur?) für Teilflächen mit verantwortlich?“ erwähnt?
5. Im Stadtratsbeschluss 1347/2022 wurde die Verwaltung aufgefordert, bei Sondernutzungen am Rheinufer für adäquate Umleitungen für den Radverkehr zu sorgen. Auch Punkt 3 des Stadtratsbeschlusses 1074/2022/1 verlangt, dass „Sondernutzungen vornehmlich im Bereich der Veranstaltungsfläche (siehe

Vorlage 0963/2020) konzentriert werden, und mittels ermessenseinschränkender Vorgaben die konfliktfreie Wegeföhrung des europäischen Radweges möglich bleibt.“ Wie ist diese Beschlussfassung im vorliegenden Fall von der Verwaltung berücksichtigt worden? Wann und wie wurde das Verkehrsdezernat an dieser Planung beteiligt?

6. Warum hat die Verwaltung bei der Entscheidung, den Standort im Wohngebiet Fischtorplatz zu wählen, die Beratung des Ortsbeirats nicht berücksichtigt? Wann wird der Ortsbeirat z.B. zu Fragen von Standort und Betriebszeiten beteiligt?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Vorlage-Nr. 1526 / 2022

25.10.2022

Antrag: Parkscheinautomat Dr.-Maria-Herr-Beck-Platz  
Ortbeirat Mainz Altstadt 16.11.2022

Nachdem der Ortbeirat die Umbenennung des Platzes zum Maria-Herr-Beck-Platz gemeinsam beschlossen hatte und dieser auch unter seinem neuen Namen bei Googlemaps zu finden ist, ist es nur logisch, dass auch der Parkschein des dazugehörigen Parkscheinautomaten umbenannt wird. Damit wäre einerseits die Diskrepanz zwischen dem offiziellen Namen des Platzes und der Bezeichnung des Parkscheines obsolet, andererseits würde es auch den Bekanntheitsgrad des Platzes und der ehemaligen Mainzer Politikerin steigern.

Wir beantragen daher, dass der Parkschein auch den neuen Namen des Platzes trägt.

Für die CDU Fraktion

Isabell Rahms

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 16.04.2023



## **Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 03.05.23**

### **Platz des Lindenschmit-Forums entsiegeln**

Bei der Neugestaltung des Mainzer Leibnitz Zentrums für Archäologie wurde auch der Platz mit einbezogen und aufgrund des Antrages des Ortsbeirates der Altstadt in Lindenschmit-Forum benannt

Allerdings ist das Ergebnis nach der Umgestaltung des Platzes schlichtweg beschämend und eintönig: Versiegelung mit hellen Platten, die schnell verschmutzen und unansehnlich aussehen, Es findet sich wenig Grün, ein spärlicher Baumbestand, keine Sträucher, keine Blumenbeete, keine Bodenbegrünung keine Sitzgelegenheiten und keine Spielmöglichkeiten für Kinder.

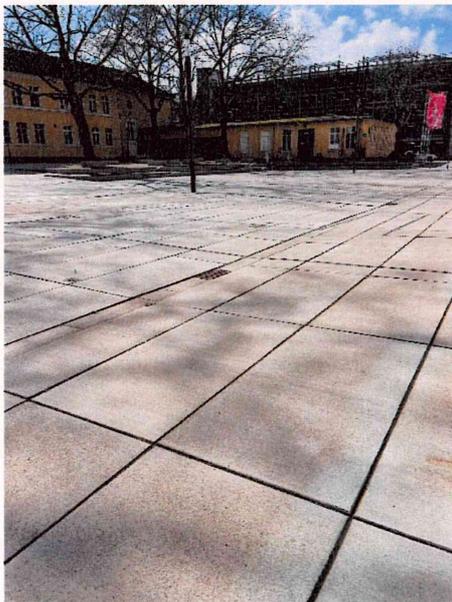
Somit bietet dieser öffentliche Platz keine Aufenthaltsqualität.

#### **Die Verwaltung wird gebeten:**

Den Platz des Lindenschmit-Forums zu entsiegeln und umweltfreundlich umzugestalten.

Dr. Wolfgang Klee

### **Anlagen: der Platz mit Platten versiegelt**





**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**

*Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*

## **Bachchor Mainz finanziell unterstützen**

**Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 3. Mai 2023**

### Hintergrund

1955 hat Diethard Hellmann den Bachchor Mainz gegründet, dessen Träger die Evangelische Kirche in Hessen und Nassau (EKHN) ist. Seit 1986 wird der Chor durch den künstlerischen Leiter Professor Ralf Otto geleitet und hat inzwischen im In- und Ausland große Bedeutung erlangt mit zahlreichen Hörfunk-, CD- und Fernsehproduktionen. Der Mainzer Bachchor ist nicht nur Gast auf zahlreichen Festivals wie dem Rheingau Musikfestival oder dem Mosel Musikfestival, gefragter Partner von Orchestern wie der Deutschen Staatsphilharmonie in Ludwigshafen oder der Deutschen Radiophilharmonie des Süddeutschen Rundfunks. Mit den CD-Aufnahmen zu großen Bachschen Werken wie der Johannespassion, dem Weihnachtsoratorium oder der Mathäuspassion wuchs die internationale Anerkennung wie beispielsweise die Nominierung für den OPUS Klassik Award in den Kategorien "Dirigent des Jahres", "Ensemble/Orchester des Jahres" und "Choraufnahme des Jahres" zeigt. Für die Mainzer hat der Bachchor vor allem große Bedeutung bei den monatlichen Universitätsgottesdiensten in der Christuskirche - das gilt für die Altstädter- wie die NeustädterInnen, denn die Christuskirche liegt genau zwischen beiden Stadtteilen.

### Beschluss

Der Ortsbeirat Altstadt bittet die Verwaltung, dem Bachchor eine angemessene finanzielle Förderung zukommen zu lassen.

### Begründung

Der Bachchor Mainz kann sich vor allem auch nach den Belastungen durch die Corona-Pandemie nicht allein durch die Unterstützung des engagierten Mäzens Peter E. Eckes und die Einnahmen bei Konzerten finanzieren. Inzwischen hat auch die EKHN aufgrund ihrer schlechten Haushaltslage eine Kürzung der Fördermittel bis zu 50 Prozent angedroht. Ohne weitere finanzielle Unterstützung wäre der Mainzer Bachchor und damit ein wichtiger kultureller Meilenstein für die Mainzer Musikszene in Zukunft existentiell bedroht.

*Ilona Mende-Daum, SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**Mainz im Ortsbeirat**  
**-Altstadt**

**Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023**

## **Zufahrtsschutzkonzept – Wie und wann wird der Fußgängerbereich der Innenstadt geschützt?**

Die Verwaltung stellte dem Ortsbeirat Altstadt bereits in der Beschlussvorlage 1107/2021 vom 14.07.2021 die Aufnahme des Zufahrtsschutzkonzeptes in das IEK Innenstadt vor welches vom OBR Altstadt am 15.09.2021 zur Kenntnis genommen wurde. In dieser Vorlage wurde die Maßnahme unter anderem wie folgt begründet:

*„Hier gilt es vielerorts, singuläre Menschenansammlungen (Feste, Veranstaltungen) aber auch regelmäßig hoch frequentierte Bereiche (Fußgängerzonen, belebte Plätze, etc.) vor potenziellen Gefahren bestmöglich zu schützen. (...) Neben der primären Funktion der Sperreinrichtungen zur Abwehr von Überfahrtaten tragen die Maßnahmen des ZSK auch zur Regulierung der Zu-/Abfahrten in weiten Bereichen der Mainzer Fußgängerzonen bei. Damit trägt das Zufahrtsschutzkonzept sowohl dem Schutzbedürfnis der Bürger:innen Rechnung, als auch dem Wunsch der Bevölkerung und der Gewerbetreibenden nach einer Erhöhung der Aufenthaltsqualität in den zentralen Einkaufslagen der Mainzer Innenstadt.“*

In der Beschlussvorlage 0839/2021 wurde die Umsetzung des Zufahrtsschutzes für die Jahre 2021 und 2022 geplant. In der Vorlage wurden, mit Hinweis auf die Sensibilität der Maßnahmen, als Beispiele für die Schutzmaßnahmen lediglich der Rebstockplatz sowie die Grebenstraße genannt. Die Arbeiten begannen mit Verzögerung allerdings erst im Jahr 2022, worüber die AZ am 22.03.2022 berichtete (<https://www.allgemeinezeitung.de/lokales/mainz/stadt-mainz/zum-schutz-vor-anschlaegen-mainz-errichtet-poller-1865252>). In diesem Artikel wurden auch eine ganze Reihe weiterer Stellen mit Zufahrtssperren genannt, z.B. Augustinerstraße, Badergasse, Ballplatz, Fuststraße, Kartäuserstraße, Kirschgarten, Liebfrauenstraße, Schusterstraße und Seppel-Glückart-Passage. Die Arbeiten wurden 2022 mit der Errichtung von Zufahrtssperren in der Fuststraße und am Liebfrauenplatz begonnen. Weitere Sperren wurden seitdem nicht errichtet.

Außerdem ist zu beobachten, dass die bereits errichteten Poller die meiste Zeit offen stehen, so zum Beispiel auch der Zufahrtsschutz am Liebfrauenplatz der auch (und gerade) an Markttagen offen steht oder in der Vergangenheit offen stand (vermutlich um den Lieferverkehr zu ermöglichen). Gerade zu diesen Zeiten befinden sich aber eine besonders hohe Anzahl an Personen auf den Marktplätzen.

Im Antrag 0792/2017 forderte der Ortsbeirat Altstadt die Errichtung von versenkbaren Pollern „an beiden Enden der Augustinerstraße“. In der Beschlussvorlage 1104/2017 begrüßte die Verwaltung den Vorschlag und berichtete, dass man „bereits Orte vorgesehen (habe), an denen versenkbare Poller zielführend wären“ und lediglich fehlende Mittel dem entgegenstünden. Auch im Antrag 0161/2018 wurde nochmals auf die problematische und gefährliche Situation durch Lieferverkehre außerhalb der Lieferzeiten hingewiesen.

Wir fragen vor diesem Hintergrund die Verwaltung:

- 1) Wieso wurde die Lokalisierung von Schutzeinrichtungen als so sensibel erachtet, dass der Ortsbeirat Altstadt selbst auf Nachfrage nicht über geplante Standorte unterrichtet wurde (auch nicht im nichtöffentlichen Teil der OBR-Sitzung), die Presse allerdings ein halbes Jahr später ausführlich über eine Vielzahl von Standorten berichten konnte?
- 2) Wieso wurden bis auf Sperren am Liebfrauenplatz und der Fuststraße keine weiteren Sperren errichtet? Wann plant die Verwaltung die noch fehlenden Sperren zu errichten?
- 3) Wieso wurden nur Poller an den Eingängen zur Augustinerstraße (Augustinerstraße, Kartäuserstraße, Badergasse, Kirschgarten und Grebenstraße) vorgesehen, nicht aber am Leichhof (wie in Antrag 0792/2017 gefordert und von der Verwaltung begrüßt)? Einerseits unterbindet dies das ein Einfahren in diesen Bereich nur bedingt, da man auch aus Richtung Leichhof in die Augustinerstraße einfahren kann und zweitens erlaubt es (Liefer-)Fahrzeugen, die sich bereits im Bereich der Augustinerstraße befinden, jederzeit die Ausfahrt – auch außerhalb der Lieferzeiten. Der Lieferverkehr würde somit selbst bei geschlossenen Pollern nicht wirksam unterbunden. Somit wird man der versprochenen „Regulierung der Zu-/Abfahrten in weiten Bereichen der Mainzer Fußgängerzonen“ nicht hinreichend gerecht.
- 4) Die errichteten Poller stehen einen Großteil der Zeit offen und sind somit als „Zufahrtsschutz“ und zur „Regulierung der Zu-/Abfahrten in weiten Bereichen der Mainzer Fußgängerzonen“ unwirksam. Gedenkt die Stadt dies in der Zukunft zu ändern und die Poller zu Zeiten, in denen ein Befahren der Fußgängerzonen nicht erlaubt ist zu schließen?
  - a. Falls ja, warum wird dies nicht bereits jetzt gemacht und wann ist mit der Umsetzung der Schließung zu rechnen?
  - b. Falls nein, warum nicht und wieso wurde dies dann als Begründung zur Errichtung angeführt?
- 5) Besonders am Markt- und Liebfrauenplatz ist an Markttagen durch den Markt und am Samstag zusätzlich durch das Marktfrühstück ein hoher Andrang gegeben. Wird die Stadt zukünftig die Poller, außer zum Auf- und Abbau, welcher zu festen Zeiten stattfindet, schließen, um so die anwesenden Personen wirksamer zu schützen?
  - a. Falls ja, warum wurde dies bisher nicht konsequent umgesetzt und ab wann wird dies umgesetzt?
  - b. Falls nein, wieso nicht und wieso wurden dann in diesem Bereich eigentlich feste Sperren, anstatt mobiler Elemente, die zur Sicherung von Festen ausreichen würden, errichtet?

Dr. Benjamin Hofner  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**

*Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*

## **Pflegebedürftigkeit in der Mainzer Altstadt**

**Anfrage für die Ortsbeiratssitzung am 3. Mai 2023**

### Hintergrund

Immer deutlicher werden Kostenschübe durch den Ausbau gesetzlicher Leistungen für Pflegebedürftige, aufgrund der zu Recht für höhere Gehälter demonstrierenden Pflegekräfte, aktueller Inflationsraten und der zunehmenden Alterung der Gesellschaft. Damit steigt die Angst der älteren Bevölkerung vor eventueller Pflegebedürftigkeit in der Zukunft - dies gilt auch für die Mainzer Altstädterinnen und Altstädter.

In den letzten Jahren ist die Zahl der Pflege-Einrichtungen und -dienste, die die Altstadt anfahren gesunken. Es fehlt an Fachkräften in der Pflege und, so die Verwaltung in ihrer Antwort vom Januar 2022, das Angebot reguliere sich über den Markt, die Kommune habe dabei wenig Steuerungsmöglichkeiten. In Krankenhäusern werden ganz aktuell einzelne Stationen wegen Fachkräftemangel geschlossen, Pflegekräfte aus städtischen Wohnheimen wandern aufgrund besserer Bezahlung an die Universitätsklinik ab.

Gleichzeitig ist laut Bund-Länder-Demografieportal der Anteil der über 65jährigen in Rheinland-Pfalz seit 1970 von 13 auf 23 Prozent gestiegen.

### Wir fragen deshalb die Verwaltung:

Weiterhin fehlt in der Altstadt eine Anlaufstelle für ältere Menschen, um sich zu Fragen der ambulanten wie der stationären Pflege, der Finanzierung, aber auch zur Unterstützung bei alltäglichen Problemen wie häuslicher Isoliertheit aufgrund von Unbeweglichkeit, Einkaufsunterstützung etc. informieren zu können.

Der Verweis der Verwaltung auf das ehrenamtliche Seniorennetzwerk und die beiden "Gemeindeschwestern plus", die beratende Hausbesuche bei Personen über 80 nur vor Eintritt in die Pflegebedürftigkeit, aber keine eigentliche Pflege leisten, sind für eine ausführliche Beratung nicht ausreichend. Ein Seniorentreff fehlt ebenfalls seit Jahren für die Altstadt, ebenso eine Anlaufstelle für digitale Beratung der älteren Bevölkerung - bei einer geplanten digitalen Transformation der Gesellschaft absolut notwendig.

Wir fragen daher erneut die Verwaltung: Wie hat sich das Angebot von Pflegediensten sowie an Wohnheim-, Tages- und Kurzzeitpflege-Plätzen seit Januar 2022 in der Altstadt entwickelt? Welche Angebote gibt es für die betreuenden Angehörigen? Bleibt es weiterhin dabei, dass die Altstadt keinen gut erreichbaren eigenen Pflegestützpunkt in ihrem Stadtteil erhalten wird? Wie wird seitens der Verwaltung die ältere Bevölkerung in der Altstadt bei wichtigen Zukunftsfragen zu ihrer Versorgung unterstützt?

*Ilona Mende-Daum, SPD-Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt*

24.04.2023

Anfrage: Pflastersteine Hintere Bleiche - Bahnhofstraße  
Ortbeirat Mainz Altstadt 03.05.2023

Auf dem Fuß- und Radweg auf Höhe der Kreuzung Hintere Bleiche – Bahnhofstraße sind bereits nach 6 Jahren die verlegten Pflastersteine locker und werden zu einer ernstesten Gefahr für alle Beteiligten. Sowohl Fußgänger als auch Radfahrer und Menschen mit Rollatoren können stolpern. Darüber hinaus hinterlässt dieser Fehler im Pflasterwerk keinen schönen Eindruck auf die Passanten, die diese unlängst erneuerte Verbindung vom Bahnhof in die Innenstadt nutzen.

Es stellt sich außerdem die Frage, ob die Steine die richtige Wahl waren oder ob der Untergrund nicht hinreichend aufbereitet war, um dieser hohen Belastung standzuhalten. Dies sollte dahingehen überprüft werden, wenn die Stadt plant, weitere Bereiche in der Altstadt mit diesen Steinen zu gestalten, um den Aufwand der Reparaturen so gering wie möglich zu halten und damit auch einen nachhaltigen Bau zu gewährleisten.

Daher fragen wir an, ob diese Pflastersteine für diese hohe Frequentierung wirklich geeignet sind und wann die Stadt diese Beschädigungen reparieren wird.

CDU Fraktion





**CDU** Mainz-  
Altstadt

24.04.2023

Anfrage: Brunnen Altstadt  
Ortbeirat Mainz Altstadt 03.05.2023

Das Wasser die Lebensqualität in Innenstädten erhöht, ist mittlerweile Konsens. Daher ist es umso verwunderlicher, dass in der Altstadt nicht alle existierenden Brunnen in Betrieb genommen werden. Viele kleinere Brunnen, die nicht in Betrieb sind, stehen der Öffentlichkeit momentan nicht zur Verfügung.

Daher fragen wir, welche Brunnen in der Altstadt in Betrieb sind und welche nicht und wann die Brunnen wieder laufen werden.

CDU Fraktion

24.04.2023

Anfrage: Spielplatz Schlossergasse  
Ortbeirat Mainz Altstadt 03.05.2023

Der Frühling sowie der Sommer rücken näher und das Leben findet wieder mehr draußen statt. Leider ist der Spielplatz in der Schlossergasse immer noch nicht mit Spielgeräten versehen worden. Dabei ist die Entscheidung für eine Variante bereits gefallen und die Spielgeräte müssen lediglich noch aufgestellt werden.

Daher fragen wir an, wann wird der Spielplatz mit den neuen Spielgeräten ausgestattet und der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt wird.

CDU Fraktion

24.04.2023

Anfrage: Reinigung von Plätzen und Straßen  
Ortbeirat Mainz Altstadt 03.05.2023

Auf vielen Wegen und Plätzen in der Mainzer Innenstadt sind die Böden stark durch Vogelkot verschmutzt. Diese Problematik wurde auch durch mehrere Bürgeranfragen an uns herangetragen. Auch in der lokalen digitalen Presse wird über dieses Thema berichtet, was ebenfalls verdeutlicht, wie dringlich dieses Thema ist. Es hinterlässt weder bei den Anwohnern noch bei Touristen einen guten Eindruck. Da gegen die Vögel an sich nichts unternommen werden kann und es sich, zumindest bei den Krähen, um ein eher temporäres Problem während der Nistzeit handelt, stellt sich die Frage, ob in dieser Zeit eine intensivere und regelmäßige Nassreinigung der betroffenen Plätze möglich ist.

Wir fragen daher an, wie oft die Stadt eine Feuchtreinigung der Plätze durchführt und ob eine Erhöhung dieser Reinigungen möglich ist?

CDU Fraktion





**CDU** Mainz-Altstadt





**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
 im Ortsbeirat  
 Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023**

### **Kulturstandortplanung in der Altstadt**

Da zur Zeit eine ganze Reihe von wichtigen Standortentscheidungen für kulturelle Nutzungen diskutiert werden und der Ortsbeirat Altstadt dazu sicherlich gute inhaltliche Vorschläge mit einbringen kann und möchte, fragen wir die Verwaltung:

1. Gibt es seitens der Verwaltung dazu eine Planung, die die gesamte Altstadt in den Blick nimmt und nicht nur einzelne Projekte separat betrachtet? Falls ja, wie ist der aktuelle Planungsstand? Falls nein, warum nicht?
2. Hat die Verwaltung dazu einen umfassenden Überblick über geeignete leer stehende bzw. in der Bauplanung befindliche Objekte in der Altstadt?
3. Hat die Verwaltung dabei z.B. leer stehende Objekte wie das ehemalige Lichthaus Lerch (2 Etagen, die z.B. für das Haus des Erinnerns interessant sein könnten), den noch leer stehenden Teil der ehemaligen Gutenberg Buchhandlung, die ehemalige Showbühne im Mainzelhaus (in der nach unserem Kenntnisstand trotz Ankündigung keine Baumaßnahmen bzw. neue Nutzungen absehbar sind), die leer stehende Proviantamt-Gastronomie (die als Standort für das Unterhaus in direkter Nachbarschaft zum Kabarettarchiv interessant sein könnte und von der wir hoffen, dass keine voreiligen Nutzungsentscheidungen getroffen werden, bevor nicht eine solche Möglichkeit genauer geprüft wird!) im Blick und welche Ideen zu Nutzungsmöglichkeiten hat sie dazu?
4. Da die Stadt mittlerweile finanziell in der Lage ist, Objekte zu kaufen oder auch neu zu errichten bzw. umzubauen: wie weit sind diese Planungen gediehen und um welche Projekte handelt es sich?
5. Ist die Verwaltung bereit, zeitnah und vor endgültigen Beschlüssen (d.h. vor der Erstellung einer Beschlussvorlage für den Stadtvorstand und den Stadtrat) den Ortsbeirat in die Diskussion und Entscheidungsfindung einzubeziehen? Falls nein, warum nicht?

Renate Ammann  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
 im Ortsbeirat  
 Mainz-Altstadt

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023**

### **Weiteres Vorgehen der Verwaltung zum Erhalt des Programmkinos**

In einem Brief einer Mitarbeiterin des Programmkinos wird deutliche Kritik am bisherigen Vorgehen der Verwaltung zum Erhalt des Kinos geäußert. Wir fragen daher die Verwaltung:

1. Wie sieht die Stellungnahme der Verwaltung zu den einzelnen Kritikpunkten aus?
2. Wie will die Verwaltung nach der Ankündigung der bisherigen Betreiber, zum Oktober den Betrieb des Programmkinos einzustellen, weiter verfahren? Wie will die Verwaltung dafür sorgen, dass es auch weiterhin ein Programmkino in Mainz geben wird – und das nicht erst in mehreren Jahren?
3. Laut unserer Stadtratsmitglieder gibt es mittlerweile seitens der Verwaltung eine klare Entscheidung zum Erhalt und Ankauf des Standorts Capitol durch die Stadt. Gibt es mittlerweile Gespräche mit den jetzigen EigentümerInnen und wird von diesen einem Verkauf an die Stadt zugestimmt? Wenn nein (Gespräche), warum nicht?
4. Wurde mittlerweile eine externe Fachagentur zur inhaltlichen Begleitung der Rahmenbedingungen des Auswahlverfahrens für das Betreiben eines Programmkinos sowie die Planungen für die konzeptionellen Grundlagen, Ideen und Bedarfe dieses Kinos beauftragt (siehe Beschlussvorlage Nr. 1741/2022 vom 19.12.22)? Falls nein, warum noch nicht?
5. Ist inzwischen gesichert, dass es zu einem Neubau und zur Integration eines Programmkinos durch die Stadt am alten Standort Palatin kommen wird? Wenn nein, warum nicht?
6. Hat die Verwaltung bereits konkrete Vorstellungen, wie der Übergang von den bisherigen Betreibern zu denen, die den Anschlussbetrieb übernehmen könnten, aussehen soll. Falls ja, wie sehen diese aus? Falls nein, warum nicht? Wird dabei auch sichergestellt, dass es zeitlich zu einem direkten Weiterbetrieb kommt, ohne dass eine mehrmonatige Pause entsteht?

7. Gibt es eine klare Entscheidung für eine Interimsspielstätte während des Neubaus? Wurde z.B. geprüft, ob die Stadt ein oder zwei Kinosäle im Cinestar zu diesem Zweck anmieten könnte? Wenn nein, warum nicht?
  
8. Gibt es seitens der Verwaltung Überlegungen, ob das Wiesbadener Caligari, das Murnau oder andere Programmkinos im unmittelbaren Umfeld auf der hessischen Seite für eine Interimslösung in Frage kämen und auch bereit dazu wären? Falls nein, warum nicht?
  
9. Ist die Verwaltung bereit, zeitnah und vor endgültigen Beschlüssen (d.h. vor der Erstellung einer Beschlussvorlage für den Stadtvorstand und den Stadtrat) den Ortsbeirat in die Diskussion und Entscheidungsfindung einzubeziehen? Falls nein, warum nicht?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**Bündnis 90 / DIE GRÜNEN**  
**im Ortsbeirat**  
**Mainz-Altstadt**

## **Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 03. Mai 2023**

### **Fortschreibung des Wärmemasterplans zur zukünftigen nachhaltigen Wärmeversorgung**

Nach unserem Kenntnisstand wird in Kürze die Fortschreibung des Wärmemasterplans von 2015, die die Stadt Mainz gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken in Auftrag gegeben hat, vorgelegt werden. Darin sollen die in den letzten drei Jahren stark veränderten Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Wärmeversorgung für die Stadt berücksichtigt und zukunftsfähig gemacht werden. Da die Mainzer Altstadt aufgrund ihrer spezifischen Bebauung/Bausubstanz hier vor besonderen Herausforderungen steht, fragen wir die Verwaltung:

1. Wann genau wird die Fortschreibung des Masterplans der Öffentlichkeit vorgestellt?
2. Wird die Verwaltung aufgrund dieser neuen Daten und Bewertungen und der besonderen Herausforderungen (und Verunsicherungen) für WohnungseigentümerInnen und MieterInnen im Hinblick auf die geplanten Heizungssanierungsregelungen der Bundesregierung entsprechende Informationsveranstaltungen für die AltstadtbürgerInnen anbieten? Falls ja, wann ist damit zu rechnen? Falls nein, warum nicht?

Renate Ammann  
 Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0057/2023 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Altstadt betreffend **Stärkung des Freiraumstandortes Innenstadt (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**Frage 1: Welche sind die 12 IEK-Maßnahmen, die zum Schwerpunkt „Stärkung der Grün und Freiräume“ gerechnet werden, von denen im Zwischenbericht die Rede ist? In welchem Entwicklungsstand befinden sie sich jeweils? Bitte tabellarisch auflisten!**

Alle IEK-Maßnahmen, inkl. der nachfolgenden, sind dem IEK Konzept aus dem Jahr 2015 zu entnehmen.

Kategorie	Projektbündel	Projekt	Umsetzungsstand (Stand Juli 2022)
M	Aufwertung der Zugangsbereiche zum Grüngürtel	M 1: Verbesserung von Zugängen aus den Wohnquartieren	noch durchzuführen
		M 2: Ausbau der Anbindung an den Stadtpark	noch durchzuführen
N	Aufwertung des Rheinuferes mit seinen Zugangsbereichen	N 1: Umgestaltung des Rheinuferabschnittes Lauterenviertel	noch durchzuführen
		N 2: Umgestaltung des Rheinuferabschnittes Rathaus - Brückenplatz	in Planung
		N 3: Umgestaltung des Rheinuferabschnittes Brückenplatz - Kaisertor	in Planung
		N 4: Stärkung der nicht-motorisierten Wegeverbindung zum Rheinufer	noch durchzuführen
O	Umgestaltung des Jockel-Fuchs-Platzes	O 1: Sanierung des Mainzer Rathauses	in Ausführung
		O 2: Bauliche Umstrukturierung und gestalterische Aufwertung des Jockel-Fuchs-Platzes	noch durchzuführen
		O 3: Gestaltung einer attraktiven ebenen Freifläche (+1 Ebene)	noch durchzuführen
P	Aufwertung der Kaiserstraße als grüner Boulevard	P 1: Sicherung und Pflege der Grünflächen entlang der Kaiserstraße	noch durchzuführen
		P 2: Schutz und Erhalt der Baumallee	noch durchzuführen
		P 3: Neuordnung des Verkehrsraumes entlang der Kaiserstraße (Sicherheitsaspekte)	in Planung

**Frage 2: Welche Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK in Bezug auf das Ziel „Stärkung der Grün- und Freiräume“ sieht die Verwaltung über die bislang im IEK enthaltenen Maßnahmen hinaus? Wie werden die Erfahrungen der Pandemie bei der Entwicklung dieser Liste berücksichtigt? Wie berücksichtigt diese zusätzliche Projektliste die verbesserte Haushaltslage, die sich ab dem Jahr 2021 manifestiert hat?**

Vor Beginn einer konzeptionellen Auseinandersetzung zu den Themenschwerpunkten der IEK Fortschreibung – inklusive der Stärkung der Grün- und Freiräume – soll zunächst eine Öffentlichkeitsveranstaltung in Form eines Bürgerforums veranstaltet werden, um die Wünsche und Anregungen der Mainzer Bürger:innen und Gewerbetreibenden hinsichtlich der Weiterentwicklung des IEK in das Projekt mit einfließen zu lassen.

Die komplexe Erarbeitung der IEK Fortschreibung soll des Weiteren durch ein breit angelegtes Partizipationsverfahren begleitet werden. Die konsequente Einbindung der Schlüsselakteure, wie u. a. dem Einzelhandel, gesellschaftlicher Gruppierungen sowie die von der Planung direkt Betroffenen und Interessierten, soll die Ideenfindung sowie die Erarbeitung der Fortschreibung des IEK Innenstadt mit Hilfe von Werkstattveranstaltungen, Standortkonferenzen und Einzelgesprächen ergänzen und damit effektiv zur Konsensfindung beitragen.

Die Fortschreibung wird im Rahmen des Erarbeitungsprozesses aus den noch durchzuführenden sowie hinzukommenden Maßnahmen ein entsprechend neues Portfolio an Projekten ableiten. Mit Beschluss der Fortschreibung sind sodann die haushaltrechtlichen Vorbereitungen zur Umsetzung einzuleiten.

**Frage 3: Warum werden die Maßnahmen J1 (Umgestaltung des Deutschhausplatzes) und J2 (Umgestaltung des Platzes der Mainzer Republik) als verschiedene Maßnahmen gezählt, zumal die Teilung des Platzes ein künstlicher Kompromiss war, der dem Willen des Ortsbeirats widersprach und der keine städtebauliche Begründung zugrunde liegt?**

Bei dem Deutschhausplatz und dem Platz der Mainzer Republik handelt es sich um zwei räumlich zu unterscheidende Teilbereiche des Regierungsviertels. Da es sich bei dem IEK Innenstadt um ein räumliches Entwicklungskonzept handelt, welches zu entwickelnde räumliche Bereiche der Innenstadt beschreibt, wurde bei der Erstellung des IEK hier eine räumliche Differenzierung vorgenommen und im Stadtrat am 15.07.2015 beschlossen.

**Frage 4: Wie wirkt sich die – nach Beschluss des IEK erfolgte – Umbenennung eines Teiles des bisherigen Ernst-Ludwig-Platzes in Helmut-Kohl-Platz (ebenfalls gegen den Willen des Ortsbeirats) aus? Soll Maßnahme K5, der Logik von J1/J2 folgend, nunmehr ebenfalls in zwei Maßnahmen aufgeteilt werden?**

Sofern sich eine Berücksichtigung dieser Maßnahmen bei der IEK Fortschreibung aufgrund der anzunehmenden Planungen im Rahmen des Regierungsviertels nicht ohnehin erübrigen sollte, wird sich der unter 2. beschriebene Prozess dieser Fragestellung annehmen.

**Frage 5: Im Rahmen der Planung für die Bewerbung zur Austragung der Landesgartenschau kam Maßnahme R5 (Neuorganisation und Gestaltung des Platzes Heugasse) wieder ins Gespräch, zusammen mit vereinzelt anderen Punkten in der Altstadt (Gautor, Holztor). Mit welcher Zeitschiene kann gerechnet werden, um diese Projekte zu realisieren?**

Alle drei Maßnahmen sind Bestandteil aktueller Überlegungen, eine Prioritätenliste wird aktuell erarbeitet. Die Verwaltung ist bestrebt, diese schnellstmöglich umzusetzen. Ein verlässlicher Zeitpunkt hinsichtlich der Umsetzung kann jedoch nicht benannt werden.

**Frage 6: In der Antwort auf Anfrage 0056/2022 führt die Verwaltung einige Parameter auf, die einer Entsiegelung und Begrünung entgegenstehen. Mit wie viel Entsiegelung und Begrünung kann durch Umsetzung der Maßnahmen N1-N3 gerechnet werden? Sind nicht noch weitere Maßnahmen (z. B. der Entzug von Flächen für Andienungsverkehr) erforderlich, um eine „Stärkung der Grün- und Freiräume“ in diesen Bereichen zu erreichen? Wir bitten, die zur Verfügung stehenden Flächen für Begrünungsmaßnahmen am Rheinufer auf einem Plan zu verorten.**

Die Fortschreibung des IEK und der unter 2. beschriebene Prozess dient auch zur Findung weiterer Maßnahmen, insbesondere zu den in der Zwischenbilanz angesprochenen veränderten Rahmenbedingungen seit 2015.

Die Frage nach Potentialflächen für weitere Begrünung ist Gegenstand planerischer Auseinandersetzung im Spannungsfeld unterschiedlicher stadt-eigener und stadtfremder Belange und kann daher ohne Abstimmung mit internen und externen, in ihrem Aufgabenbereich berührten Stellen nicht beantwortet werden.

Innerhalb der Maßnahme N3, 1. Bauabschnitt (Theodor-Heuss-Brücke bis Rheinufertiefgarage) konnten auf Grund der geforderten Nutzungsmöglichkeit für Großveranstaltungen keine Teilflächen entsiegelt und begrünt werden. Im Rahmen des 2. Bauabschnitts (Rheinufertiefgarage bis Kaisertor), der kurzfristig zur Planung ansteht, ist eine flächenhafte Entsiegelung unterhalb des Kaisertors grundsätzlich denkbar.

**Frage 7: Mit welchen Instrumenten soll zur Stärkung der Grün- und Freiräume beigetragen werden? Welche Rolle spielt dabei die Bauleitplanung? Wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt (federführend für das IEK) und dem für Grünplanung zuständigen Grün- und Umweltamt? Wie erfolgt die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den beiden Ämtern beispielsweise für die in Frage 5 genannten Projekte? Ist das Grün- und Umweltamt für die komplette Fläche des Rheinufers zuständig, oder sind andere Ämter (80- Liegenschaften, 42- Kultur?) für Teilflächen mit verantwortlich? Falls ja, bitten wir um Vorlage eines Plans, auf dem die unterschiedlichen Zuständigkeiten räumlich markiert sind.**

Gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Ob dieses Instrument für die Umsetzung einzelner Maßnahmen sinnvoll ist, wird der Prozess und die Ergebnisse der Fortschreibung zeigen. Das Stadtplanungsamt beteiligt sowohl in formellen als auch

in informellen Verfahren alle zuständigen Fachämter – wie z. B. das Grün- und Umweltamt. Die Federführung in den Projekten leitet sich aus dem Aufgabengliederungsplan ab.

Das Stadtplanungsamt ist für den Prozess der Fortschreibung des IEK zuständig. Aktuell wird die Beauftragung eines Planungsbüros für die Fortschreibung vorbereitet. Eine spätere Umsetzung von Maßnahmen wird dabei durch die entsprechend zuständigen Fachämter durchgeführt. Im Handlungsfeld „Stärkung der Grün- und Freiräume“ liegt die Zuständigkeit zur Umsetzung der Maßnahmen daher i.d.R. beim Grün- und Umweltamt.

Das Grün- und Umweltamt ist im Bereich der Altstadt federführend zuständig für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen zur Sanierung und Neugestaltung des Rheinuferes zwischen Kaisertor und Winterhafen.

***Frage 8: Wird die Verwaltung aufgrund der gestiegenen finanziellen Möglichkeiten in signifikantem Maß Innenstadtgrundstücke kaufen, um den Anteil an Grün- und Freiräumen in der Altstadt zu steigern? In welchem Umfang ist dies zu erwarten und welche Eigenschaften sollten die dafür vorgesehenen Grundstücke haben?***

Seitens der Liegenschaftsverwaltung werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auch für eine nachhaltige und gemeinwohlorientierte Bodenbevorratung eingesetzt. Insbesondere im Bereich der Altstadt/Innenstadt gibt es allerdings faktisch keine Grundstücksangebote. Der überwiegende Teil der Grundstückseigentümer in diesem Bereich hat größtes Interesse die Immobilie zu halten. Auch sind der Liegenschaftsverwaltung im innerstädtischen Bereich keine größeren Freiflächen in privatem Besitz bekannt.

Ungeachtet dessen hat die Liegenschaftsverwaltung gerade im vergangenen Jahr in nicht unerheblichem Maße Haushaltsmittel aufgewendet, um zwei Immobilien des Landes Rheinland-Pfalz in der Rheinstraße/Holzstraße zu erwerben und einer kommunalen Nutzung zuzuführen. Zumindest an diesen Stellen ergibt sich für die Verwaltung, neben den bauplanungsrechtlichen Überlegungen, auch die Möglichkeit, die vielfältigen Zielsetzungen der Stadt Mainz umzusetzen.

***Frage 9: Wie haben die gestiegenen finanziellen Möglichkeiten dazu beigetragen, dass die Leistungsfähigkeit zur Planung und Pflege der bereits im städtischen Besitz befindlichen Grün- und Freiräume gesteigert wurde? Dazu erbitten wir Angaben aus dem Stellenplan mit dem Vermerk, ob die Stellen bereits besetzt sind oder noch nicht sowie Angaben zu den Budgets für Sachmittel, z. B. für Pflanzen, Geräte, Fahrzeuge.***

Aufgrund der Zustimmung des Stadtrates zum Haushaltbegleitantrag 2021/2022 konnten im Jahr 2022 erstmals in diesem Jahrtausend vier zusätzliche Stellen für Gärtner:innen ausgeschrieben und bis Dezember besetzt werden. Diese sind explizit mit der Pflanzung von zusätzlichen Bäumen über das bisher Mögliche betraut worden.

Die Pflegereviere konnten bereits ab November 2019 stufenweise entlastet werden. Sie werden dann vollumfänglich zum 1. Januar 2024 von Reinigungstätigkeiten in den öffentlichen Grünanlagen zugunsten gärtnerischer Tätigkeiten entlastet.

Sachmittel für Verbrauchsgüter, Fahrzeuge und Maschinen stehen überdies im Haushaltsentwurf 2023 und 2024 voraussichtlich auskömmlich zur Verfügung. Aufgrund der stetig steigen-

den Aufwendungen für Ausschreibungen und aufwendig zu erstellenden Pflichtenheften sowie der aktuellen bundesweit herrschenden Lieferengpässe ist jedoch, wie in der Vergangenheit auch, fraglich, ob alle erforderlichen Beschaffungen wie gewünscht fristgerecht erreicht werden können.

Die Planungsabteilung im Grün- und Umweltamt wird im Doppelhaushalt 2023/24 personell um 2 Vollzeitäquivalente von 7 auf 9 Planstellen für Sachbearbeiter:innen aufgestockt. Eine dringend erforderliche zügige Besetzung der neu geschaffenen Stellen stellt vor dem Hintergrund der aktuellen Arbeitsmarktsituation und der rheinland-pfälzischen Tariflandschaft im Rhein-Main-Gebiet weiterhin eine außerordentliche Herausforderung dar.

Mainz, 06.04.2023

gez.  
Marianne Grosse  
Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 18. Januar 2023

### Stärkung des Freiraumstandortes Innenstadt

Am 24. März 2021 bat der Stadtrat um einen Zwischenbericht zum Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) Innenstadt und in Punkt 2 des Beschlusses 0497/2021/1 wurde die Stärkung der Grün- und Freiräume zu einem Schwerpunktthema erklärt und gefordert, in diesem Bereich Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK vorzuschlagen.

In einer gemeinsamen Sitzung des Ortsbeirats mit dem Bau- und Sanierungsausschuss am 8. September legte die Verwaltung gemeinsam mit Drucksache Nr. 1103/2022 einen Zwischenbericht vor. Unter der Überschrift „5. Veränderte Rahmenbedingungen seit 2015“, die mit dem Punkt 2 des Beschlusses vom Vorjahr korrespondiert, wurden jedoch keine Potenziale zur Weiterentwicklung vorgeschlagen.

Die Stärkung der Grün- und Freiräume wurde hingegen unter Punkt 3 des Zwischenberichts thematisiert und festgestellt, dass von den 12 Maßnahmen zur Stärkung der Grün- und Freiräume, die im IEK genannt wurden, eine in Ausführung sei, 3 zeitnah in Planung seien, und 8 „noch durchzuführen“ seien. Es geht nicht eindeutig aus dem Zwischenbericht hervor, welche der 84 im IEK enthaltenen Maßnahmen die 12 sind, die diesem Schwerpunkt zugeordnet sind. Wir vermuten J1, J2, K1, K5, M1, N1, N2, N3, O2, O3, P1 und P2, aber es könnten zahlreiche weitere Projekte ebenfalls gemeint sein, weil die Abgrenzung zwischen den verschiedenen mehrfachen Zuordnungen eher unscharf ist. Laut S. 8 des Berichts zählen N2 und N3 zu den Maßnahmen, die zeitnah in Planung sind, und laut S. 11 gehören M1, O2, O3 und P2 zu den Maßnahmen, die noch durchzuführen sind.

Der Ortsbeirat Altstadt hat sich in zahlreichen Vorlagen mit dem Rheinufer (Maßnahmen N1-N4) beschäftigt, zuletzt mit dem einstimmigen Beschluss 0374/2022, dem Sachstandsbericht 1589/2022 zu diesem Beschluss, der Anfrage 0056/2022 und der vom 16. November 2022 datierenden Antwort darauf. In der Antwort auf die Anfrage hält die Verwaltung fest, dass der gegebene Raum am Ufer nicht ausreichend sei, eine konfliktfreie Verkehrsführung für den Fuß- und Radverkehr zu gewährleisten. Darüber hinaus hält die Verwaltung es für erforderlich, die Eignung der Fläche für Sondernutzungen zu gewährleisten, sowie den „Warenverkehr zur Andienung der Schiffsanlegestellen“. Unter diesen Voraussetzungen fällt es schwer, noch Platz für weitere Entsiegelung und Begrünung zu identifizieren.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche sind die 12 IEK-Maßnahmen, die zum Schwerpunkt „Stärkung der Grün- und Freiräume“ gerechnet werden, von denen im Zwischenbericht die Rede ist? In welchem Entwicklungsstand befinden sie sich jeweils? Bitte tabellarisch aufgliedern!
2. Welche Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK in Bezug auf das Ziel „Stärkung der Grün- und Freiräume“ sieht die Verwaltung über die bislang im IEK enthaltenen Maßnahmen hinaus? Wie werden die Erfahrungen der Pandemie bei der Entwicklung dieser Liste berücksichtigt? Wie berücksichtigt diese zusätzliche Projektliste die verbesserte Haushaltslage, die sich ab dem Jahr 2021 manifestiert hat?
3. Warum werden die Maßnahmen J1 (Umgestaltung des Deutschhausplatzes) und J2 (Umgestaltung des Platzes der Mainzer Republik) als verschiedene Maßnahmen gezählt, zumal die Teilung des Platzes ein künstlicher Kompromiss war, der dem Willen des Ortsbeirats widersprach und der keine städtebauliche Begründung zugrunde liegt?
4. Wie wirkt sich die — nach Beschluss des IEK erfolgte — Umbenennung eines Teiles des bisherigen Ernst-Ludwig-Platzes in Helmut-Kohl-Platz (ebenfalls gegen den Willen des Ortsbeirats) aus? Soll Maßnahme K5, der Logik von J1/J2 folgend, nunmehr ebenfalls in zwei Maßnahmen aufgeteilt werden?
5. Im Rahmen der Planung für die Bewerbung zur Austragung der Landesgartenschau kam Maßnahme R5 (Neuorganisation und Gestaltung des Platzes Heugasse) wieder ins Gespräch, zusammen mit vereinzelt anderen Punkten in der Altstadt (Gautor, Holztor). Mit welcher Zeitschiene kann gerechnet werden, um diese Projekte zu realisieren?
6. In der Antwort auf Anfrage 0056/2022 führt die Verwaltung einige Parameter auf, die einer Entsiegelung und Begrünung entgegen stehen. Mit wie viel Entsiegelung und Begrünung kann durch Umsetzung der Maßnahmen N1-N3 gerechnet werden? Sind nicht noch weitere Maßnahmen (z.B. der Entzug von Flächen für Andienungsverkehr) erforderlich, um eine „Stärkung der Grün- und Freiräume“ in diesen Bereichen zu erreichen? Wir bitten, die zur Verfügung stehenden Flächen für Begrünungsmaßnahmen am Rheinufer auf einem Plan zu verorten.
7. Mit welchen Instrumenten soll zur Stärkung der Grün- und Freiräume beigetragen werden? Welche Rolle spielt dabei die Bauleitplanung? Wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt (federführend für das IEK) und dem für Grünplanung zuständigen Grün- und Umweltamt? Wie erfolgt die Aufteilung der Zuständigkeiten zwischen den beiden Ämtern beispielsweise für die in Frage 5 genannten Projekte? Ist das Grün- und Umweltamt für die komplette Fläche des Rheinufers zuständig, oder sind andere Ämter (80— Liegenschaften, 42—Kultur?) für Teilflächen mit verantwortlich? Falls ja, bitten wir um Vorlage eines Plans, auf dem die unterschiedlichen Zuständigkeiten räumlich markiert sind.

8. Wird die Verwaltung aufgrund der gestiegenen finanziellen Möglichkeiten in signifikantem Maß Innenstadtgrundstücke kaufen, um den Anteil an Grün- und Freiräumen in der Altstadt zu steigern? In welchem Umfang ist dies zu erwarten und welche Eigenschaften sollten die dafür vorgesehenen Grundstücke haben?
9. Wie haben die gestiegenen finanziellen Möglichkeiten dazu beigetragen, dass die Leistungsfähigkeit zur Planung und Pflege der bereits im städtischen Besitz befindlichen Grün- und Freiräume gesteigert wurde? Dazu erbitten wir Angaben aus dem Stellenplan mit dem Vermerk, ob die Stellen bereits besetzt sind oder noch nicht sowie Angaben zu den Budgets für Sachmittel, z. B. für Pflanzen, Geräte, Fahrzeuge.

Ludwig Julius, Bündnis 90/DIE GRÜNEN



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 18. Januar 2023

### Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt

Am 24. März 2021 bat der Stadtrat um einen Zwischenbericht zum Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) Innenstadt und in Punkt 2 des Beschlusses 0497/2021/1 wurde „Wohnstandort Innenstadt“ zu einem Schwerpunktthema erklärt und gefordert, in diesem Bereich Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK vorzuschlagen.

In einer gemeinsamen Sitzung des Ortsbeirats mit dem Bau- und Sanierungsausschuss am 8. September 2022 legte die Verwaltung gemeinsam mit der Drucksache Nr. 1103/2022 einen Zwischenbericht vor. Unter der Überschrift „5. Veränderte Rahmenbedingungen seit 2015“, die mit dem Punkt 2 des Beschlusses vom Vorjahr korrespondiert, wurden jedoch keine Potenziale zur Weiterentwicklung vorgeschlagen.

Die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt wurde hingegen unter Punkt 3 des Zwischenberichts thematisiert und festgestellt, „Das Angebot an bezahlbarem Wohnraum in Mainz ist nach wie vor eine wichtige Aufgabe für Politik und Verwaltung.“ Im darauffolgenden Absatz des Zwischenberichts werden drei Adressen (Große Langgasse 16, Große Bleiche 22-26 und 42) genannt, wo neuer Wohnraum geschaffen werden soll. Dabei ist lediglich bei der Große Langgasse 16 zu erwarten, dass geförderter Wohnraum entsteht, weil hier die Wohnbau Projektentwicklerin ist.

Von den 18 Maßnahmen zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt, die im IEK genannt wurden, seien 5 durchgeführt worden, eine sei in Ausführung, eine sei zeitnah in Planung, eine sei nach 2025 in Planung und 10 seien „noch durchzuführen“. Es ist anzunehmen, dass die 18 Maßnahmen zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt mit den Maßnahmen Q1-Q13 sowie R1-R5 korrespondieren, wobei auch Maßnahmen C5 (Entwicklung der Residenzpassage) und C6 (Entwicklung der Baulücke an der Großen Langgasse zw. Stein- und Welschnonnengasse) dazu gerechnet werden könnten, aber dann wären es mehr als 18.

Im Zwischenbericht zum IEK steht ferner zur Erklärung, warum die Umsetzung des Zieles „Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt“ eher stockend vorankommt, „dass es sich bei diesen Standorten überwiegend um Flächen in Privatbesitz handelt, wodurch der städtische Einflussbereich wesentlich eingeschränkt wird.“ Des Weiteren heißt es: „Darüber hinaus werden derzeit die gesamtstädtischen Wohnungspotenziale im Innenbereich durch ein Gutachten untersucht. Erste Ergebnisse werden im Jahr 2023 vorliegen.“

In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf A 262 steht auf S. 18: „Durch die Festsetzung [Ausschluss von Wohnraum in Teilbereichen] soll sichergestellt werden, dass gesunde Wohnverhältnisse gewährleistet und die eingangs formulierte städtebauliche Zielsetzung bezüglich der Schaffung von Wohnraum auch im Innenstadtbereich umgesetzt werden kann.“

Die auch in den lokalen Medien intensiv geführte Diskussion um die Wohnbauentwicklung in den Stadtteilen und die von einigen favorisierte Schaffung neuer Wohngebiete statt Nachverdichtung halten wir für kontraproduktiv. Die Altstadt besteht fast ausschließlich aus bebautem Innenbereich (mit Ausnahme des Rheinufer) und es ist bereits im Bestand so, dass Grundstücke „bis zum letzten Zentimeter ausgenutzt“ (AZ vom 13. Dezember 2022) werden. Eine Nachverdichtung hier führt daher nicht zum Verlust des Charakters des Stadtteils, wie es in einigen Vororten offensichtlich befürchtet wird. Insofern ist der OBR Altstadt der Auffassung, dass die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt aktiv von der Verwaltung vorangetrieben werden muss, statt nur passiv auf Antrag von Grundstückseigentümer:innen (oft genug Immobilienfonds, die auf gewerbliche Immobilien spezialisiert sind, ohne Interesse oder Kompetenz in der Verwaltung von Wohnraum) zugelassen zu werden und immer wieder in Bezug auf einzelne Standorte „kein Planerfordernis“ zu sehen. Damit würde auch der Entwicklungsdruck auf unbebaute Flächen in anderen Stadtteilen genommen, und somit eine nachhaltige Stadtentwicklung befördert.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wird zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt die Bauleitplanung in Anspruch genommen? Falls ja, mit welchen Bebauungsplänen? Falls nein, warum nicht?
2. Mit welchen weiteren Instrumenten neben der Bauleitplanung soll die Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt vorangetrieben werden?
3. Falls der Schwerpunkt zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt nicht bei der Bauleitplanung, sondern woanders liegt, welche sonstigen Einflussmöglichkeiten hat die Stadt auf Standorte, die überwiegend im Privatbesitz sind? Wie soll die Zielsetzung „Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt“ erreicht werden, wenn die Einflussmöglichkeiten so stark eingeschränkt sind? Ist es nicht vielmehr Sinn und Zweck von Bauleitplanung, den Einfluss der Stadt zur Durchsetzung ihrer städtebaulichen Ziele zu vergrößern?
4. Das Angebot an bezahlbarem Wohnraum kann durch die partnerschaftliche Baulandbereitstellung forciert werden. Wo ist zu erwarten, dass dies in der Altstadt eingesetzt wird, angesichts des Zustands, dass der überwiegende Teil der Altstadt nach §34 BauGB bereits baurechtlich entwickelt ist? Stehen der Stadt andere Instrumente zur Umsetzung dieser „wichtigen Aufgabe für Politik und Verwaltung“ zur Verfügung, und falls ja, welche? Bei welchen Altstadt-Liegenschaften kommen sie in naher Zukunft zur Geltung?

5. Wird der Wohnstandort bereits durch eine rein quantitative Zunahme der Einwohner:innenzahl, unabhängig von den ökonomischen Bedingungen des Wohnens, im Sinne des IEK „gestärkt“? Ist ein unterdurchschnittlicher Zuwachs (im Vergleich zur Gesamtstadt) als „Stärkung“ zu verstehen? Wie hat sich die Einwohner:innenzahl (aufgeschlüsselt nach Erst- und Zweitwohnsitz) seit dem 31. Dezember 2015 in der Altstadt entwickelt? Wie ist diese Entwicklung im Vergleich zur gesamtstädtischen Entwicklung zu bewerten (überdurchschnittlich oder unterdurchschnittlich)?
6. Wenn der **Ausschluss** von Wohnraum im Planbereich A 262 die Umsetzung der städtebaulichen Zielsetzung bezüglich der Schaffung von Wohnraum im Innenstadtbereich angeblich ermöglichen soll (wie in der Begründung zum Planentwurf behauptet), wo und wie findet die Umsetzung dieser Zielsetzung stattdessen statt? Trägt nicht vielmehr der Ausschluss nur dazu bei, dass die Zielsetzung **hier nicht** umgesetzt wird, ohne dass Sorge getragen wird, dass es stattdessen **woanders** (ggf. besser geeignet) umgesetzt wird?
7. Sind die 18 Maßnahmen, von denen im Zwischenbericht die Rede ist, so wie angenommen Q1-Q13 und R1-R5? Wie ist der Umsetzungsstand dieser Maßnahmen (bitte einzeln auflisten)? Bei welchen dieser Maßnahmen ist auch bezahlbarer Wohnraum entstanden bzw. zu erwarten, dass er entsteht?
8. Wie hat die Umnutzung des Osteiner Hofes (Q6) zur Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt beigetragen? Wie ist hier das Verhältnis von regulärem Wohnraum zu Räumen, die im Sinne der Zweckentfremdungssatzung als Ferienwohnung oder sonst für Zwecke der Fremdenbeherbergung genutzt werden? Welcher Anteil an gefördertem Wohnraum ist hier entstanden?
9. Welchen Beitrag leistet die Wohnbebauung auf dem Gelände des ehemaligen Eltzer Hofes (Q13) zum Angebot an bezahlbarem Wohnraum? Wie hat die Verwaltung sich hier für dieses Ziel bisher eingesetzt? Inwieweit waren die bisherigen oder gegenwärtigen Eigentümer:innen für dieses Ziel empfänglich? Was sagt das aus über die Absichten der Landesregierung (als vormalige Eigentümerin) zur Entwicklung bezahlbaren Wohnraums in unmittelbarer Nähe zum Sozialministerium?
10. Trifft es zu, dass Maßnahme Q3 (Entwicklung einer Bebauung südwestlich des Ernst-Ludwig-Platzes) tatsächlich „noch durchzuführen ist“? Bis wann ist mit der Entstehung von wie viel Wohnraum hier zu rechnen (davon wie viel gefördert?) und wie wird der daraus resultierende Verlust an Freiraum im Quartier kompensiert?
11. Welche Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt kann an der Altenauergasse (Q8) erwartet werden? Welche Zeitschiene ist für diese Entwicklung zu erwarten?

12. Welche Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt ist durch die Umstrukturierung des Gebäudes an der Ecke Dominikaner- / Fuststraße (Q9) erfolgt bzw. zu erwarten und in welcher Zeitschiene?
13. Der Standort Allianzhaus (Maßnahme Q4) soll auch eine Stärkung des Wohnstandortes herbeiführen.
  - a. Welchen Einfluss wird die Verwaltung geltend machen, um an diesem Standort dieses Ziel zu erreichen?
  - b. Da die Verwaltung im Sachstandsbericht 1594/2022 kein Planerfordernis an dieser Stelle sieht, mit welchen sonstigen Mitteln wird die Stärkung des Wohnstandortes hier gefördert?
  - c. Finden mit der Eigentümerin diesbezüglich Gespräche statt, und falls ja, wann und mit welchem Ergebnis, und warum sind die Gremien über diese Gespräche nicht informiert?
  - d. Welche Auswirkung auf eine potentielle kulturelle Nutzung hat die Stärkung des Wohnstandortes hier?
  - e. Wie viele zusätzliche Wohnungen sind hier zu erwarten und wie viele davon sind gefördert?
14. Wie viel zusätzlicher Wohnraum ist im Wohnbauareal an der Großen Langgasse/ Welschnonnengasse/Steingasse zu erwarten gegenüber dem bisherigen (inzwischen leerstehenden) Bestand? Ist hier eher eine quantitative oder eine qualitative Stärkung zu erwarten?
15. Wird die Verwaltung aufgrund der gestiegenen finanziellen Möglichkeiten in signifikantem Maß Innenstadtgrundstücke kaufen, um ihren Einfluss zur Umsetzung des Zieles der Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt zu erreichen? In welchem Umfang ist dies zu erwarten und welche Eigenschaften sollten die dafür vorgesehenen Grundstücke haben?
16. Wann in diesem Jahr ist mit den Ergebnissen des Gutachtens über „die gesamtstädtischen Wohnungspotenziale im Innenbereich“ zu rechnen? Inwieweit sind mit „Innenbereich“ Liegenschaften in der Altstadt gemeint und sind hier signifikante Potenziale aus diesem Gutachten zu erwarten?
17. Wo sieht die Verwaltung Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK im Bezug auf das Ziel „Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt“ und insbesondere zur Gewinnung bezahlbaren Wohnraums (Punkte 2 und 3 von Beschluss 0497/2021/1)?
18. Reicht es aus, Potenziale für die Errichtung von Wohnraum (in Form von Angebotsplanung nach einem Bebauungsplan oder Zulässigkeit nach §34 BauGB) in der Altstadt vorzuhalten, wenn die Eigentümer:innen dieses Potenzial nicht ausschöpfen, um den Wohnstandort Innenstadt zu stärken, oder sind darüber hinaus zusätzliche, **aktive** Maßnahmen der Verwaltung erforderlich, und falls ja, welche?

19. Wie kann erreicht werden, dass in der Altstadt genügend Wohnungen entstehen, dass der Entwicklungsdruck auf unbebaute Flächen in anderen Stadtbezirken ausreichend nachlässt, dass die Forderung nach einem neuen Stadtteil (oder eine sonstige Bezeichnung für die Ausdehnung des Siedlungskörpers) obsolet wird, bzw. wir uns diesem Ziel zumindest anteilig (entsprechend der Bedeutung der Altstadt für die Gesamtstadt) annähern?

Ludwig Julius

Bündnis 90/DIE GRÜNEN

Antwort zur Anfrage Nr. 0060/2023 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend  
**Stärkung des Einkaufsstandortes Innenstadt (Grüne)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Vorbemerkung:

Die o.g. Anfrage nimmt Bezug auf das seit 2015 bestehende Integrierte Entwicklungskonzept Innenstadt (IEK). Mit Beschluss des Stadtrates vom 21.09.2022 soll das IEK fortgeschrieben werden. Der Prozess der Fortschreibung beginnt erst jetzt. Dabei werden die in der Anfrage angesprochenen übergeordneten Themen (u.a. Veränderungen der Innenstädte und ihrer Nutzungen durch die Folgen der Covid19-Pandemie, den zunehmenden Online-Handel oder den Stadtrats-Beschluss zum Klimanotstand 2019 mit dem Ziel der Klimaneutralität bis zum Jahr 2035) eine Rolle spielen. Vor diesem Hintergrund können daher zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht komplette Lösungsszenarien dargestellt werden.

***Frage 1: Wie ist die „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ mit der Aussage „Dieses Prinzip ist von gestern, es hat ausgedient. Stattdessen: weniger Shopping, mehr Leben“ in Einklang zu bringen? Wie zeitgemäß ist es, in Zeiten, in denen der stationäre Einzelhandel immer weniger Flächen in den Innenstädten in Anspruch nimmt, zu erwarten, dass Handel in Mainz als Oberzentrum weiterhin den gleichen Raumumfang in der Innenstadt beansprucht, wie im Tripol-Konzept vorgesehen?***

Die komplexe Erarbeitung der IEK Fortschreibung soll durch ein breit angelegtes Partizipationsverfahren begleitet werden. Die konsequente Einbindung der Schlüsselakteure, wie u. a. dem Einzelhandel, gesellschaftlicher Gruppen sowie die von der Planung direkt Betroffenen und Interessierten, soll die Ideenfindung sowie die Erarbeitung der Fortschreibung des IEK Innenstadt mit Hilfe von Werkstattveranstaltungen, Standortkonferenzen und Einzelgesprächen bereichern und damit effektiv zur Konsensfindung beitragen. Dies gilt insbesondere für die Fragestellungen zur zukünftigen Nutzung von Innenstadtbereichen.

Das TRIPOL-Konzept war eine Antwort auf den schon seit den 1990er Jahren in mehreren Gutachten dargelegten Befund, dass die Einkaufslagen in der Mainzer City eine, bezogen auf die Stadtgröße, relativ große räumliche Ausdehnung haben. Die Definition und räumliche Fixierung eines zentralen Kernbereichs „Handel“, dem sog. „Tripol“ ist mithin bereits ein Lösungsansatz zur räumlichen Komprimierung des innerstädtischen Handels. Der Tripol umfasst räumlich einen relativ kleinen Teil des Innenstadtbereiches, und in ihm finden sich attraktive Lagen mit „Hauptankern“ des Einzelhandels.

***Frage 2: Was versteht die Verwaltung unter einer „Stärkung“ des Einzelhandels? Wäre auch eine strukturierte Reduzierung der Verkaufsfläche bei Aufrechterhaltung eines robusten, den Bedürfnissen eines Oberzentrums angepassten Kerns ebenfalls eine Stärkung? Mit welchen Instrumenten kann ein solcher Prozess gesteuert werden, und wie sieht die Reduzierung quantitativ aus?***

Bei der „Stärkung“ des Einzelhandels liegt der Fokus bislang auf Faktoren wie z.B. ein „attraktives, breit aufgestelltes und vielfältiges Einzelhandelsangebot“, der „Förderung des Erlebniseinkaufs durch eine Mischung von Nutzungen und Funktionen“ sowie eine entsprechend qualitativ gestaltete Innenstadt mit hoher Aufenthaltsqualität. Daneben hat das Zentrenkonzept „Einzelhandel“ in den vergangenen Jahren maßgeblich dazu beigetragen, eben jene Angebotsattraktivität zu erhalten und zu stärken, in

dem Einzelhandel mit innenstadtrelevanten Sortimenten nicht beliebig überall im Stadtgebiet angesiedelt werden kann. Zudem ist die Mainzer Innenstadt seit jeher multifunktional aufgestellt und vereint unterschiedlichste Nutzungen wie z.B. Handel, Dienstleistungen unterschiedlichster Art inklusive des medizinischen Bereichs, Kultureinrichtungen und eben auch Wohnen.

Die in der Anfrage zitierten Beispiele beziehen sich u.E. vor allem auf schwer zu reaktivierende Einzelobjekte, also z.B. bereits länger leerstehende und bezüglich Größe, Zuschnitt und technischer Ausstattung nicht mehr marktgängige Kaufhäuser. Hier bedarf es sicherlich einer jeweils individuellen Prüfung der Gegebenheiten, um ein maßgeschneidertes Nutzungskonzept zu entwickeln.

Ob eine Reduzierung der Verkaufsfläche in größerem Stil zur Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels beitragen würde, darf bezweifelt werden - insbesondere auch mit Blick auf die oberzentrale Funktion von Mainz. Erfahrungsgemäß bedarf es einer gewissen Angebotsbreite und -tiefe um dieser oberzentralen Funktion gerecht zu werden und entsprechend auch auswärtige Kund:innen anzuziehen. Dies gilt insbesondere für den zentralen innerstädtischen Bereich. Eine Reduzierung der Angebotsfläche birgt hier die Gefahr einer Schwächung des innerstädtischen Einzelhandels. Da oftmals beim Besuch der Innenstadt auch eine Kopplung von Aktivitäten erfolgt, das heißt neben dem Kauf von Waren z.B. der Besuch von Gastronomie oder von kulturellen Einrichtungen, könnte dies zu einer insgesamt sinkenden Attraktivität der Mainzer Innenstadt beitragen.

Aber auch eine Reduzierung der Verkaufsfläche in den Randlagen ist per se nicht unkritisch, da sich hier bei häufig moderateren Mietpreisen oftmals Nischenangebote finden, die sich nur bei einer insgesamt attraktiven Einkaufsstadt mit entsprechender Kundenfrequenz wirtschaftlich halten können. Auch diese Nischenangebote machen aber für viele Besucher:innen den Reiz eines Oberzentrums aus, denn hier gibt es individuelle Waren und Angebote, die in den Grund- und Mittelzentren eben nicht zu finden sind. Vor diesem Hintergrund ist auch die Benennung einer quantitativen Reduzierungsgröße nicht möglich.

Unabhängig vom grundsätzlichen Thema „Reduzierung der Verkaufsfläche in der Innenstadt“ stellt sich die Frage der Umsetzung: Weite Teile der Innenstadt sind planungsrechtlich als MK-Gebiete ausgewiesen, d.h. hier ist die Ansiedlung von Handel und einzelhandelsnahen Dienstleistungen explizit erlaubt. Es bedürfte folglich einer Änderung des Planungsrechts, um Einzelhandel hier auszuschließen. Es ist schwer zu beantworten, auf welcher Grundlage und nach welchen Kriterien entsprechende Bereiche ausgewählt werden sollten.

***Frage 3: Teilt die Verwaltung unsere Auffassung, dass die Steuerung des im ZEIT-Artikel beschriebenen Transformationsprozesses der Innenstadt hin zu einer Reduzierung der Einzelhandelsfläche führt? Teilt sie weiterhin die Einschätzung, dass dieser Prozess unbedingt von partizipativen Elementen der Bürgerbeteiligung begleitet werden muss, und nicht allein am grünen Tisch der Verwaltung entschieden werden kann? Was hat sie in dieser Hinsicht geplant?***

Die Transformationsprozesse im Einzelhandel haben bislang in Mainz zwar punktuell (Bsp.: Schließung Karstadt), nicht aber zu einer flächenhaft erkennbaren Reduzierung der Einzelhandelsfläche größeren Ausmaßes geführt. Auch ist keine deutliche Zunahme von (dauerhaften) Leerständen zu erkennen. Natürlich verfolgt die Verwaltung die o.g. Transformationsprozesse, und diese werden Teil der Fragestellungen bei der Fortschreibung des IEK sein; zudem sind dort auch partizipative Elemente vorgesehen.

Bereits in der entsprechenden Beschlussvorlage 1103/2022 ist hierzu folgendes ausgeführt: „Um auch weiterhin die Innenstadtentwicklung ganzheitlich im Blick zu behalten sowie mittel- und langfristige Veränderungen frühzeitig berücksichtigen zu können, schlägt das Stadtplanungsamt – auch ohne die Möglichkeit zur Nutzung von Städtebaufördermitteln –

eine Fortschreibung des IEK Innenstadt vor. Hierzu könnten als erster Schritt im Rahmen von Bürgerforen die heutigen Wünsche und Anregungen der Mainzer Bürger:innen hinsichtlich einer Weiterentwicklung des IEK aufgenommen werden.“

**Frage 4: Welche Position nimmt die Verwaltung innerhalb des Spektrums „Charta von Athen“ bis „Neue Leipzig-Charta“ hinsichtlich Funktionstrennung oder Nutzungsmischung als erstrebenswerte stadtplanerische Zielsetzung ein? Wie sind die „Spuren des Trennungsideals“ in der BauNVO in dieser Hinsicht zu bewerten, und inwieweit ist die Verwaltung bemüht, in ihren Auslegungen dieser Vorschriften und bei Ermessensentscheidungen, die Stadtentwicklung hin zu Nutzungsmischungen zu steuern?**

Bei der Charta von Athen sowie der Leipzig-Charta handelt es sich um städtebauliche Leitbilder. Die Logik des in den 1960er Jahren entstandenen Bauplanungsrechts (Baugesetzbuch, Baunutzungsverordnung) ist maßgeblich vom Leitbild "Funktionelle Stadt" geprägt. In diesem Sinne haben Leitbilder implizit Eingang in das Bauplanungsrecht gefunden, so etwa das Prinzip der Funktionstrennung in die erste Fassung der Baunutzungsverordnung vom 26. Juni 1962 oder das Leitbild "Nachhaltige Siedlungsentwicklung" in die Novellierung des Baugesetzbuchs im Jahr 1998. Die durch die BauGB-Novellen 2007 und 2013 vorgenommene Konzentration auf Innenentwicklungspotentiale hat zu einer zunehmenden Verdichtung in Innenstadtlagen, zu Nutzungskonkurrenzen sowie zu konfligierenden Nutzungsansprüchen geführt. Im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben verfolgt die Verwaltung die Maßgabe von gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnissen. Die Anforderungen der Nutzungsmischung werden, soweit eine Bauleitplanung erforderlich ist, entsprechend des BauGB i. V. m. der BauNVO festgesetzt.

**Frage 5: Welche sind die 19 IEK Maßnahmen, die zum Schwerpunkt „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ gerechnet werden, von denen im Zwischenbericht die Rede ist? In welchem Entwicklungsstand befinden sie sich jeweils? Bitte tabellarisch auflisten.**

Alle IEK-Maßnahmen, inklusive der nachfolgenden, sind dem IEK Konzept aus dem Jahr 2015 zu entnehmen.

Kategorie	Projektbündel	Projekt	Umsetzungsstand (Stand Juli 2022)
D	Umstrukturierung des Karstadt-Areals	D 1: Entwicklung des Einkaufsquartiers Ludwigsstraße	durchgeführt
		D 2: Neugestaltung des Umfeldes an der Ludwigsstraße	nach 2025 in Planung
		D 3: Gestaltung des Bischofsplatzes	nach 2025 in Planung
E	Aufwertung der Verknüpfung zwischen der Einkaufsinnenstadt und der historischen Altstadt	E 1: Verkehrliche Neuordnung und Gestaltung der Schöffnerstraße	noch durchzuführen
		E 2: Gestalterische Aufwertung (Platzgestaltung) des Umfeldes der Kirche St. Johannis /Leichhof	noch durchzuführen
		E 3: Gestalterische Aufwertung der Johannisstraße	noch durchzuführen
		E 4: Gestalterische Aufwertung der Heiliggrabgasse	durchgeführt
F	Aufwertung der Verbindung: Ludwigstraße - Stadt-	F 1: Funktionale und gestalterische Aufwertung der Fuststraße	nach 2025 in Planung

	hausstraße	F 2: Aufwertung des Platzbereiches Am Kronberger Hof	durchgeführt
G	Aufwertung der Verbindung: Stadthausstraße - Am Brand	G 1: Konzeption zur Stärkung der nicht-motorisierten Wegeverbindung der Einkaufspole Stadthausstraße - Brand	nach 2025 in Planung
		G 2: Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes der Schuster -/ Alte Universitätsstraße	nach 2025 in Planung
		G 3: Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes der Quintinstraße	noch durchzuführen
		G 4: Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes in der Flachsmarktstraße	noch durchzuführen
		G 5: Gestaltung des Flachsmarktes (Stärkung der Aufenthaltsqualität)	noch durchzuführen
H	Aufwertung der Verbindung: Am Brand - Ludwigsstraße	H 1: Bildung einer attraktiven Raumkante am Höfchen	noch durchzuführen
		H 2: Bildung einer attraktiven Raumkante am Gutenbergplatz	noch durchzuführen
I	Stärkung der Quartiere Neubrunnenplatz und Römerpassage	I 1: Funktionale Stärkung der Lotharstraße	noch durchzuführen
		I 2: Funktionale Stärkung der Steingasse	noch durchzuführen
		I 3: Neuordnung und Gestaltung des Verkehrsraumes der Großen Bleiche im Teilbereich des Neubrunnenplatzes zur Stärkung der Verknüpfung zw. Neubrunnenplatz und Römerpassage	noch durchzuführen

**Frage 6: Welche Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK im Bezug auf das Ziel „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ sieht die Verwaltung über die bereits im IEK enthaltenen hinaus? Wie werden die Erfahrungen der Pandemie bei der Entwicklung dieser Liste berücksichtigt? Wie berücksichtigt diese zusätzliche Projektliste die Bedeutungsveränderung des stationären Einzelhandels, die sich in der Zeit von 2015-2023 manifestiert hat?**

Bereits seit längerem, zuletzt im Sommer 2022, wird im Dezernat III (Amt für Wirtschaft und Liegenschaften) ein jährliches Innenstadtmonitoring erstellt. Ziel des Monitorings ist es, die Entwicklung der Ladenlokale in der Mainzer Innenstadt zu verfolgen und jährliche Veränderungen auszuwerten, um bei Bedarf entsprechend und rechtzeitig reagieren zu können. Von besonderer Bedeutung ist dabei auch die Berechnung der Leerstandsquote. Das Innenstadtmonitoring dient in diesem Fall als „Frühwarnsystem“, um präventiv agieren zu können. Besonders mit Blick auf die COVID-19-Pandemie sollen durch die Auswertung der Leerstände erste Rückschlüsse auf das Ausmaß der Corona-Auswirkungen (z.B. Geschäftsaufgaben) in der Mainzer Innenstadt ermöglicht werden.

(s.a. [https://mainz.de/medien/internet/downloads/2022\\_Innenstadtmonitoring-Endfassung.pdf](https://mainz.de/medien/internet/downloads/2022_Innenstadtmonitoring-Endfassung.pdf))

Speziell mit Blick auf die COVID19-Pandemie wurden mit dem Programm „Mainz hilft sofort - der Booster für unsere Stadt“ im Rahmen der Landesförderung „Innenstadt-Impulse“ Fördergelder zur

Belebung der Mainzer Innenstadt zur Verfügung gestellt. Einige der in Umsetzung befindlichen Maßnahmen sind unter Frage 17 aufgeführt.

Vor Beginn einer konzeptionellen Auseinandersetzung zu den Themenschwerpunkten der IEK Fortschreibung – inkl. der Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt – soll zunächst eine Öffentlichkeitsveranstaltung in Form eines Bürgerforums veranstaltet werden, um die Wünsche und Anregungen der Mainzer Bürger:innen hinsichtlich der Weiterentwicklung des IEK in das Projekt mit einfließen zu lassen.

Die komplexe Erarbeitung der IEK Fortschreibung soll des Weiteren durch ein breit angelegtes Partizipationsverfahren begleitet werden. Die konsequente Einbindung der Schlüsselakteure, wie u. a. dem Einzelhandel, gesellschaftlicher Gruppen sowie die von der Planung direkt Betroffenen und Interessierten, soll die Ideenfindung sowie die Erarbeitung der Fortschreibung des IEK Innenstadt mit Hilfe von Werkstattveranstaltungen, Standortkonferenzen und Einzelgesprächen bereichern und damit effektiv zur Konsensfindung beitragen.

Die Fortschreibung wird im Rahmen des Erarbeitungsprozesses aus den noch durchzuführenden sowie hinzukommenden Maßnahmen ein entsprechend neues Portfolio an Projekten ableiten. Mit Beschluss der Fortschreibung sind sodann die haushaltsrechtlichen Vorbereitungen zur Umsetzung einzuleiten.

***Frage 7: Was ist mit „Funktionale Stärkung der Lotharstraße“ (Maßnahme 12) gemeint? Mit welchen Instrumenten soll diese erreicht werden? Was hat die Verwaltung hierzu bislang unternommen?***

Hier gilt es das bestehende Profil der Handelslage zu überdenken und entsprechende funktionale und gestalterische Ansätze zu entwickeln und insbesondere die Außendarstellung der Angebote zu verbessern. Für weitere Informationen wird auf die Seite 43 des IEK Innenstadt-Konzeptes verwiesen.

Eine Umsetzung steht noch aus, der unter Antwort zu 6. beschriebene Prozess wird sich dieser Fragestellung annehmen.

***Frage 8: Was ist mit „Funktionale Stärkung der Steingasse“ (Maßnahme 13) gemeint? Mit welchen Instrumenten soll diese erreicht werden? Was hat die Verwaltung hierzu bislang unternommen? Wie ist der Wunsch nach einer funktionalen Stärkung mit der Aussage der Verwaltung im Sachstandsbericht 0304/2021 zu vereinbaren, dass kein Planbedarf im Areal Steingasse-Welschnonnengasse-Große Langgasse bestehe?***

Der angesprochene Bereich ab der Großen Langgasse / Welschnonnengasse / Steingasse befindet sich im unbeplanten Innenbereich nach § 34 Baugesetzbuch (BauGB). In diesem Bereich findet durch die Wohnbau Mainz eine bauliche Neustrukturierung statt. Da in der näheren Umgebung bereits Wohngebäude sowie Ladengeschäfte vorzufinden sind, fügt sich das von der Wohnbau Mainz geplante Vorhaben in die nähere Umgebung ein. Für das Wohnbauareal besteht aus bauplanungsrechtlicher Sicht daher kein Planungserfordernis im Sinne des § 1 Abs. 3 BauGB, wonach Bauleitpläne nur aufzustellen sind, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu Nr. 7 verwiesen.

***Frage 9: Gegenüber früheren Planungen verschiebt sich die Entwicklung des Projekts an der Ludwigsstraße immer weiter weg vom Einzelhandel hin zu mehr kultureller Nutzung. Inwieweit ist diese Entwicklung als „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ zu verstehen?***

Auch kulturelle Nutzungen können indirekt den Mainzer Einzelhandel und die Einkaufsstadt stärken. Zu Frage 2 wurde bereits ausgeführt, dass eine Mischung von Nutzungen und Funktionen, darunter auch kulturelle Einrichtungen, zu einer solchen Stärkung führt (insgesamt erhöhtes Besucher:innenauftreten, Kopplung von Aktivitäten).

Natürlich ist auch ein ausreichender Umfang an Einzelhandelsflächen im Projekt „Boulevard LU“ wichtig. Einzelheiten werden im städtebaulichen Vertrag geregelt.

***Frage 10: In den Begründungen zum Bebauungsplanentwurf A 262 wird eine vermeintliche Gefährdung oder ausgebliebene Stärkung des Einzelhandelsstandorts an der Ludwigsstraße als Motivation herangezogen, um Grundstücksgeschäfte einzugehen und Wohnnutzung zu minimieren. Wie ist diese Argumentationsweise im Einklang zu bringen mit einer Umstrukturierung nach dem Motto „Weniger Shopping, mehr Leben“, die in den Fragen 2 und 4 zum Ausdruck kommt? Inwieweit ist das vergangene Ideal von einer Kernzone mit ununterbrochenen Einkaufsmöglichkeiten nicht mehr ausreichend, um den Ausschluss von Wohnungen zu rechtfertigen? Warum wird der Verlust von über 300 qm Fläche für den Fußverkehr und den Aufenthalt im öffentlichen Freiraum als unabdingbar für den Erfolg des Projekts gesehen, und der Aufenthalt in pseudo-öffentlichen Flächen stattdessen gefördert?***

Durch das Bebauungsplanverfahren "Einkaufsquartier südlich der Ludwigsstraße (A 262)" wird keine Wohnnutzung minimiert und auch keine Wohnnutzung ausgeschlossen. Im Bebauungsplanentwurf "A 262" soll überall dort, wo es aufgrund der städtebaulichen Zielsetzungen für das Verfahren und aus immissionsschutzfachlicher Sicht möglich ist, Wohnnutzung zugelassen werden.

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 01.07.2020 beschlossen, den Bebauungsplanentwurf "Einkaufsquartier südlich der Ludwigsstraße (A 262)" auf Grundlage der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwürfe für die Realisierungsteile "Karstadt" und "Fuststraße" sowie für den städtebaulichen Ideenteil auszuarbeiten und ins Verfahren zu bringen. Die Inanspruchnahme öffentlicher Räume und Grundstücke in dem im Bebauungsplanentwurf vorgesehenem Umfang geht mit dieser Beschlusslage einher. Ergänzend hat der Stadtrat in seiner Sitzung am 24.11.2021 beschlossen, die hierfür erforderlichen Grundstücksgeschäfte zu tätigen. Die genaue Festlegung der Größe der zu tauschenden, zu erwerbenden bzw. zu veräußernden Grundstücksteile werden u. a. im städtebaulichen Vertrag geregelt.

Ergänzend hierzu soll eine in Privatbesitz befindliche Platzfläche von ca. 312 m<sup>2</sup> im rückwärtigen Bereich der Ludwigsstraße 2-6 an die Stadt übergehen. Künftig soll diese Fläche als Platzbereich umgestaltet und öffentlich zugänglich gemacht werden. Dementsprechend kann nicht von einem Flächenverlust, sondern von einem Flächentausch und einer hiermit verbundenen Aufwertung öffentlicher Flächen gesprochen werden.

***Frage 11: Im Wettbewerb zur Entwicklung der Ludwigsstraße haben sämtliche Entwürfe Vorgaben für eine Kaufhausnutzung zu erfüllen gehabt. Diese Nutzung wird zwischenzeitlich nicht mehr an diesem Standort geplant. Wie ist die Aussage der Verwaltung, der Wettbewerb habe den „Grundstein für eine deutliche Aufwertung der Einkaufsinnenstadt mit hohem Innovationscharakter gelegt“ zu deuten? Ist mit Innovationscharakter die Umstrukturierung zu weniger Handel, wie es in Fragen 2 und 4 zum Ausdruck kommt, gemeint? Wie geschieht die Wertbemessung, nach der eine „Aufwertung“ hier zu konstatieren sei?***

Am Standort des Einkaufsquartiers Ludwigsstraße ist nach wie vor die Stärkung der Einkaufsinnenstadt nach Maßgabe des TRIPOL-Konzeptes vorgesehen, flankiert von verschiedenen Nutzungen (Hotel, Wohnen, Kultur, Gastronomie), die zur Belebung des Quartiers führen werden. Im Einkaufsquartier Ludwigsstraße werden die Flächen so strukturiert, dass diese multifunktional und flexibel auf künftige Anforderungen reagieren können. Dies war entsprechend eine Maßgabe in der Wettbewerbsauslobung.

***Frage 12: Warum gefährdet eine Unterbrechung der Schaufensterzonen im ersten Obergeschoss an der Ludwigsstraße die Frequentierung des Einzelhandelsstandorts, wie die Verwaltung in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf behauptet?***

Bei einer Schaufensterzone handelt es sich um eine überwiegend transparente, zwischen Einzelhandlung und öffentlichen Raum kommunizierende Zone, welche als wichtiger Werbe- bzw. Ausstel-

lungsbereich für den Einzelhandel dient und zum Flanieren einlädt. Derartige Fassadenabschnitte dienen der Stärkung des Einzelhandelsstandortes. Mit Ausschluss von Wohnungen auch im ersten Obergeschoss der Festsetzung wird folglich die Zielsetzung des Stadtrates für diesen Standort umgesetzt. Zudem sind Wohnungen in den stark frequentierten Bereichen der Innenstadt sowohl in den Erdgeschossen als auch im ersten Obergeschoss problembehaftet, sowohl in Bezug auf Immissionen als auch hinsichtlich der Sicherung der Privatheit.

**Frage 13: Wie lauten die Antworten auf die Fragen 1-3 der immer noch nicht beantworteten Anfrage 1237/2022, bei der es ebenfalls um die Thematik der Verringerung der Handelsfläche an diesem Standort geht? Warum ist es nicht möglich gewesen, diese Antworten fristgerecht zur Sitzung am 7. September zu liefern? Warum sind diese Informationen in den darauffolgenden vier Monaten den Gremien vorenthalten worden?**

Es wird auf die Antwort vom 06.02.2023 auf die Anfrage 1237/2022 an den Ortsbeirat Mainz-Altstadt verwiesen.

**Frage 14: Welche Parallele sieht die Verwaltung zwischen dem Areal an der Ludwigsstraße und den ehemaligen Hertie-Kaufhäusern und verlassenen Einkaufszentren im ZEIT-Artikel? Wie auffällig sind die Ähnlichkeiten zwischen der offenen Markthalle-Lösung in Oldenburg und dem geplanten Projekt an der Ludwigsstraße? Ist es nicht bedauerlich, dass es in Mainz nicht gelingt, eine Mischnutzung mit zusätzlichen Wohnungen, die bei den beiden Vorbild-Projekten im Artikel erwähnt werden, zu erreichen?**

Der Stadtrat hat in seiner Sitzung am 01.07.2020 beschlossen, den Bebauungsplanentwurf "Einkaufsquartier südlich der Ludwigsstraße (A 262)" auf Grundlage der mit dem ersten Preis ausgezeichneten Wettbewerbsentwürfe für die Realisierungsteile "Karstadt" und "Fuststraße" sowie für den städtebaulichen Ideenteil auszuarbeiten und ins Verfahren zu bringen. Diesen Auftrag setzt die Verwaltung um. Auf Grundlage der Festsetzungen des Bebauungsplanentwurfes "A 262" zur zulässigen Nutzung ist die in der Anfrage wiederholt gewünschte Mischnutzung umsetzbar.

**Frage 15: Trägt die vom IEK ebenfalls geplante Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt nicht auch zur Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt bei, in dem potentielle Kunden dann in Laufnähe zu den Handelsstandorten wohnen, und damit nicht erst mit dem Auto in die City fahren müssen? Welche Stärkung des Einkaufsstandorts Innenstadt ist dadurch zu erwarten, dass beim einzigen Projekt der Altstadt, wo ein Bebauungsplan aktiv die Entwicklung steuern könnte, keine zusätzlichen Wohnungen zu erwarten sind, und Wohnnutzung in weiten Teilbereichen des Plangebiets ausgeschlossen wird, so dass diese Nachhaltigkeitseffekte ausbleiben?**

Siehe Antworten unter Frage 10 und 11

**Frage 16: Mit welchen Instrumenten soll zur Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt beigetragen werden? Welche Rolle spielt dabei die Bauleitplanung? Wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt (federführend für das IEK) und der Abteilung Wirtschaftsförderung (in Amt 80)? Ist diese Zusammenarbeit intensiver, weniger oder gleich intensiv wie die Zusammenarbeit mit Mainz City Management oder mit Mainzplus als Stadtmarketing GmbH? Gab es bereits Ergebnisse aus solcher Zusammenarbeit (falls erfolgt)?**

Gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit dies für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Ob dieses Instrument für die Umsetzung einzelner Maßnahmen des IEK sinnvoll ist, wird der Prozess und die Ergebnisse der Fortschreibung des IEK zeigen. Das Stadtplanungsamt beteiligt sowohl in formellen als auch in informellen Verfahren alle zuständigen Fachämter – wie z. B. das Amt für Wirtschaft und Liegenschaften – und lässt die entsprechenden Anregungen in die jeweiligen Verfahren einfließen.

Das Stadtplanungsamt ist für den Prozess der Fortschreibung des IEK zuständig. Aktuell wird die Beauftragung eines Planungsbüros für die Fortschreibung vorbereitet. Eine spätere Umsetzung von Maßnahmen wird dabei durch die entsprechend zuständigen Fachämter durchgeführt.

Die Landeshauptstadt Mainz trägt mit unterschiedlichen Instrumenten zur Stärkung der Einkaufsstadt bei. Aus dem Bereich Wirtschaftsförderung können beispielhaft genannt werden: Image-/Werbe-/Kommunikationskampagnen, Beratung und Information der Gewerbetreibenden, Ansiedlungsmanagement, Stärkung der Netzwerke der Innenstadtakteur:innen und Zusammenarbeit mit den Innenstadtvereinen und Netzwerken (z.B. Mainz City Management –MCM-, Werbegemeinschaft) in Veranstaltungen und Projekten.

Die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt und Wirtschaftsförderung erfolgt anlassbezogen. Da die Zusammenarbeit anlassbezogen bzw. projektbezogen ist, kann eine Kategorisierung bezüglich ihrer Intensität nicht erfolgen. Fast alle Projekte zur Stärkung der Innenstadt erfolgen in Zusammenarbeit verschiedener Akteur:innen. Aktuelle Beispiele sind die Werbebeleuchtung 2022 außerhalb des Weihnachtsmarktes durch MCM, Werbegemeinschaft und Wirtschaftsförderung sowie die Beschilderung der WLAN-Hotspots in der Innenstadt durch Stadtwerke AG, Stadtplanungsamt und Wirtschaftsförderung (Amt 80).

***Frage 17: Welche Strategien hat die Stadt bisher entwickelt, um die Zusammenarbeit mit der privaten Eigentümerstruktur zu erleichtern, die bislang einer Umsetzung vieler Maßnahmen hinderlich war? Wie soll die Zielsetzung „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ realisiert werden, wenn die Einflussmöglichkeiten so stark durch die Eigentümerstruktur eingeschränkt sind?***

Durch den unter 6. beschriebenen Prozess wird ein breit angelegter Partizipationsprozess angestoßen. Bei der Entwicklung neuer Maßnahmen sowie der Überprüfung noch ausstehender werden dabei auch die Möglichkeiten einer Umsetzung hinsichtlich der Eigentümerstrukturen geprüft und zu gegebener Zeit entsprechende Gespräche geführt.

Grundsätzlich ist darauf hinzuweisen, dass den Eigentümer:innen in Bezug auf attraktive Einzelhandelsangebote eine zentrale Rolle zukommt. Die Stadt kann informieren, beraten, unterstützen und vermitteln. So gibt es z.B. regelmäßige Gespräche der Verwaltung mit den Makler:innen.

Im Rahmen des Förderprogramms „Innenstadt-Impulse“ hat das Land Rheinland-Pfalz der Landeshauptstadt Mainz Fördermittel zur Reduzierung von Leerständen in der Innenstadt zur Verfügung gestellt, die mittels der Projekte „Leerstandsplattform“ und „Leerstandsfonds“ umgesetzt werden. Über eine digitale Leerstandsplattform soll die Kommunikation zwischen Gewerbevereinen, Mainz City Management (MCM), Wirtschaftsförderung, Makler:innen und Bürger:innen gefördert werden, um einen optimalen Informationstransfer zu schaffen. Der Projektstart ist im Jahr 2023 vorgesehen. Mittels eines Leerstandsfonds soll es jungen Unternehmen mit innovativen Konzepten möglich gemacht werden, in attraktiven Lagen der Innenstädte vergünstigt Flächen anzumieten. Eine erste Ansiedlung konnte bereits im März 2023 gefördert werden (Unternehmen Vinokilo GmbH in der Stadionerhofstraße).

Ergänzend kann auf die Bestrebungen von MCM zur Implementierung eines LEAP/BID im innerstädtischen Bereich verwiesen werden. Die Verwaltung unterstützt die Bemühungen von Mainz City Management.

**Frage 18: Wird die Verwaltung aufgrund der gestiegenen finanziellen Möglichkeiten in signifikantem Maß Innenstadtgrundstücke kaufen, um ihren Einfluss zur Umsetzung des Zieles der Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt zu erreichen? In welchem Umfang ist dies zu erwarten und welche Eigenschaften sollten die dafür vorgesehenen Grundstücke haben?**

Seitens der Liegenschaftsverwaltung werden die zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel auch für eine nachhaltige und gemeinwohlorientierte Bodenbevorratung eingesetzt. Insbesondere im Bereich der Altstadt/Innenstadt gibt es allerdings faktisch keine Grundstücksangebote. Der überwiegende Teil der Grundstückseigentümer in diesem Bereich hat größtes Interesse die Immobilie zu halten. Auch sind der Liegenschaftsverwaltung im innerstädtischen Bereich keine größeren Freiflächen in privatem Besitz bekannt.

Ungeachtet dessen hat die Liegenschaftsverwaltung gerade im vergangenen Jahr in nicht unerheblichem Maße Haushaltsmittel aufgewendet um zwei Immobilien des Landes Rheinland-Pfalz in der Rheinstraße/Holzstraße zu erwerben und einer kommunalen Nutzung zuzuführen. Zumindest an diesen Stellen ergibt sich für die Verwaltung die Möglichkeit, die vielfältigen Zielsetzungen der Stadt Mainz umzusetzen.

Mainz, 18.04.2023

gez.  
Marianne Grosse  
Beigeordnete



Bündnis 90 / DIE GRÜNEN  
im Ortsbeirat  
Mainz-Altstadt

## Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 18. Januar 2023

### Stärkung des Einkaufsstandortes Innenstadt

Am 24. März 2021 bat der Stadtrat um einen Zwischenbericht zum Integrierten Entwicklungskonzept (IEK) Innenstadt, und in Punkt 2 des Beschlusses 0497/2021/1 wurde die Stärkung der „Mainzer Einkaufsstadt“ zu einem Schwerpunktthema erklärt, und gefordert, in diesem Bereich Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK vorzuschlagen.

In einer gemeinsamen Sitzung des Ortsbeirats mit dem Bau- und Sanierungsausschuss am 8. September legte die Verwaltung gemeinsam mit Drucksache Nr. 1103/2022 einen Zwischenbericht vor. Unter der Überschrift „5. Veränderte Rahmenbedingungen seit 2015“, die mit dem Punkt 2 des Beschlusses vom Vorjahr korrespondiert, wurden jedoch keine Potenziale zur Weiterentwicklung vorgeschlagen.

Die Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt wurde hingegen unter Punkt 3 des Zwischenberichts thematisiert, und festgestellt, dass von den 19 Maßnahmen zur Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt, die im IEK genannt wurden, 3 durchgeführt worden seien, 5 seien nach 2025 in Planung, und 11 seien „noch durchzuführen“. Es geht nicht aus dem Zwischenbericht hervor, welche der 84 im IEK enthaltenen Maßnahmen die 19 sind, die diesem Schwerpunkt zugeordnet sind. Wir vermuten A5, A7, A8, B4, D1, D2, D3, E2, E3, F1, F2, G1, G3, G4, H1, H2, I1, I2 und I3, aber es könnten A2, B1, B2, B3, B6, E1, E4, G2, G5, J5, N2, O2 oder Q9 ebenfalls gemeint sein, weil die Abgrenzung zwischen „Verbesserungen in der Erschließungsqualität“, „Übergeordnete Handlungsgrundlagen“ und „Maßnahmen, die dem Einzelhandel dienen“ eher unscharf ist. Laut S. 5 des Berichts zählen D1 und F2 zu den durchgeführten und abgeschlossenen Maßnahmen und laut S. 10 gehören I1, I2, G3, G4, H1 und H2 zu den Maßnahmen, die noch durchzuführen sind.

Im Zwischenbericht zum IEK steht ferner zur Erklärung, warum die Umsetzung des Zieles „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ eher stockend voran kommt, dass die Maßnahmen „sich aufgrund der privaten Eigentümerstruktur nicht ohne weiteres umsetzen“ lassen, da die Zustimmung dieser „trotz mehrfach geführter Gespräche in der Vergangenheit [...] bisher nicht vor[lag].“ Des Weiteren heißt es: „Mit dem Wettbewerb zur Entwicklung der Ludwigsstraße wurde darüber hinaus der Grundstein für eine deutliche Aufwertung der Einkaufsinnenstadt mit hohem Innovationscharakter gelegt.“

In der Begründung zum Bebauungsplanentwurf A 262 steht auf S. 18: „Grund für diesen räumlich bezogenen Ausschluss und die vertikale Zonierung der Wohnnutzung in den übrigen Kerngebieten ist das prioritäre Ziel des Bebauungsplanes, u.a. den Einzelhandelsstandort zu stärken. Eine Unterbrechung der Schaufensterzonen in den Erdgeschossen und ersten Obergeschossen kann zu städtebaulich unerwünschten Fehlentwicklungen führen und hierdurch einen Rückgang der Frequentierung der Einzelhandelsgeschäfte bedingen. Diese Entwicklung würde wiederum die Existenzgrundlage des Einzelhandels gefährden und eine unerwünschte Strukturveränderung nach sich ziehen.“

In einem Artikel der Wochenzeitung „Die Zeit“ vom 15. Dezember 2022 unter der Überschrift „Neuer Glanz für die Stadt“ wird über die Veränderungen in deutschen Innenstädten geschrieben. „Mit den Innenstädten geht es nämlich bergab. Verwaiste Kaufhäuser verschandeln die besten Lagen [...]. Auch die großen Filialketten fliehen in Scharen aus der Stadt [...]: Demnach machte Douglas in den vergangenen zwei Jahren mindestens 26 Parfümerien in deutschen Haupteinkaufsstraßen dicht, H&M 18 seiner Süßwarenläden. Noch heftiger fiel der Exodus von Modelabeln aus [...]. Lünen hat den schleichenden Verfall nicht nur gestoppt, sondern den Trend sogar umgekehrt: neuen Wohnraum in der Innenstadt geschaffen und zugleich die Zahl der Autos reduziert. [...] Der Grund ist, dass Menschen [...] mit dem alten Prinzip der Stadtentwicklung gebrochen haben, wonach die Innenstadt zum Einkaufen dienen soll, die Menschen am Stadtrand wohnen, mit dem Auto in die City fahren und dort überall auf Filialen der immer gleichen internationalen Ketten stoßen sollen. Dieses Prinzip ist von gestern, es hat ausgedient. Stattdessen: weniger Shopping, mehr Leben.“

Es folgen im Artikel einige Fallbeispiele, z.B. von einem alten Hertie-Kaufhaus, bei dem nun eine Mischnutzung inklusive 24 Wohnungen entstanden ist. Oder einem ehemaligen Shoppingcenter, das vormals einem amerikanischen Vermögensverwalter gehörte. „Wer die ökonomische Funktion der Innenstädte verstehen will, sollte mit jenen reden, denen die Häuser dort gehören. Das sind nicht die großen Handelsketten wie H&M, Zara oder Esprit, die sind bloß die Mieter. Die Eigentümer sind andere. [...] Weite Teile der deutschen Citys sind heute in der Hand von Fonds und anderen professionellen Investoren.“ Ein Oldenburger Architekt wird zitiert: „Ich habe schon im Studium gelernt, wie wichtig die richtige Nutzungsmischung ist. In der Realität lief man mit solchen Plänen aber eher vor die Wand, weil die Fonds immer bloß sagten: Nee, wir machen nur Einzelhandel, nur Büros oder nur Wohnen“, sagt er. Also versuchte er es auf eigene Faust. Gemeinsam mit einigen Partnern kaufte er das tote Shoppingcenter [...]. Ein paar Wohnungen gibt es darin [...]. Das Wichtigste ist die ‚Markthalle‘ im Erdgeschoss. Alles ist offen [...]. Am Rand kleine Stände mit Street-Food.“ Der Artikel befasst sich ebenfalls mit der Charta von Athen und der Funktionstrennung: „Spuren des Trennungsideals finden sich in vielen Gesetzen und Vorschriften. In der deutschen Baunutzungsverordnung steht beispielsweise noch heute, dass in den ‚Kerngebiete‘ genannten Innenstadtlagen Wohnungen nur ‚ausnahmsweise‘ erlaubt sind. [...] Immerhin gibt es seit ein paar Jahren einen neuen Traum, die ‚Neue Leipzig-Charta‘. Angestrebt wird jetzt wieder die gemischte Nutzung.“

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie ist die „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ mit der Aussage „Dieses Prinzip ist von gestern, es hat ausgedient. Stattdessen: weniger Shopping, mehr Leben“ in Einklang zu bringen? Wie zeitgemäß ist es, in Zeiten, in denen der stationäre Einzelhandel immer weniger Flächen in den Innenstädten in Anspruch nimmt, zu erwarten, dass Handel in Mainz als Oberzentrum weiterhin den gleichen Raumumfang in der Innenstadt beansprucht, wie im Tripol-Konzept vorgesehen?
2. Was versteht die Verwaltung unter einer „Stärkung“ des Einzelhandels? Wäre auch eine strukturierte Reduzierung der Verkaufsfläche bei Aufrechterhaltung eines robusten, den Bedürfnissen eines Oberzentrums angepassten Kerns ebenfalls eine Stärkung? Mit welchen Instrumenten kann ein solcher Prozess gesteuert werden, und wie sieht die Reduzierung quantitativ aus?
3. Teilt die Verwaltung unsere Auffassung, dass die Steuerung des im ZEIT-Artikel beschriebenen Transformationsprozesses der Innenstadt hin zu einer Reduzierung der Einzelhandelsfläche führt? Teilt sie weiterhin die Einschätzung, dass dieser Prozess unbedingt von partizipativen Elementen der Bürgerbeteiligung begleitet werden muss, und nicht allein am grünen Tisch der Verwaltung entschieden werden kann? Was hat sie in dieser Hinsicht geplant?

4. Welche Position nimmt die Verwaltung innerhalb des Spektrums „Charta von Athen“ bis „Neue Leipzig-Charta“ hinsichtlich Funktionstrennung oder Nutzungsmischung als erstrebenswerte stadtplanerische Zielsetzung ein? Wie sind die „Spuren des Trennungsideals“ in der BauNVO in dieser Hinsicht zu bewerten, und inwieweit ist die Verwaltung bemüht, in ihren Auslegungen dieser Vorschriften und bei Ermessensentscheidungen, die Stadtentwicklung hin zu Nutzungsmischungen zu steuern?
5. Welche sind die 19 IEK Maßnahmen, die zum Schwerpunkt „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ gerechnet werden, von denen im Zwischenbericht die Rede ist? In welchem Entwicklungsstand befinden sie sich jeweils? Bitte tabellarisch aufgliedern.
6. Welche Potenziale zur Weiterentwicklung des IEK im Bezug auf das Ziel „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ sieht die Verwaltung über die bereits im IEK enthaltenen hinaus? Wie werden die Erfahrungen der Pandemie bei der Entwicklung dieser Liste berücksichtigt? Wie berücksichtigt diese zusätzliche Projektliste die Bedeutungsveränderung des stationären Einzelhandels, die sich in der Zeit von 2015-2023 manifestiert hat?
7. Was ist mit „Funktionale Stärkung der Lotharstraße“ (Maßnahme I2) gemeint? Mit welchen Instrumenten soll diese erreicht werden? Was hat die Verwaltung hierzu bislang unternommen?
8. Was ist mit „Funktionale Stärkung der Steingasse“ (Maßnahme I3) gemeint? Mit welchen Instrumenten soll diese erreicht werden? Was hat die Verwaltung hierzu bislang unternommen? Wie ist der Wunsch nach einer funktionalen Stärkung mit der Aussage der Verwaltung im Sachstandsbericht 0304/2021 zu vereinbaren, dass kein Planbedarf im Areal Steingasse-Welschnonnengasse-Große Langgasse bestehe?
9. Gegenüber früheren Planungen verschiebt sich die Entwicklung des Projekts an der Ludwigsstraße immer weiter weg vom Einzelhandel hin zu immer mehr kultureller Nutzung. Inwieweit ist diese Entwicklung als „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ zu verstehen?
10. In den Begründungen zum Bebauungsplanentwurf A 262 wird eine vermeintliche Gefährdung oder ausgebliebene Stärkung des Einzelhandelstandorts an der Ludwigsstraße als Motivation herangezogen, um Grundstücksgeschäfte einzugehen und Wohnnutzung zu minimieren. Wie ist diese Argumentationsweise im Einklang zu bringen mit einer Umstrukturierung nach dem Motto „Weniger Shopping, mehr Leben“, die in den Fragen 2 und 4 zum Ausdruck kommt? Inwieweit ist das vergangene Ideal von einer Kernzone mit ununterbrochenen Einkaufsmöglichkeiten nicht mehr ausreichend, um den Ausschluss von Wohnungen zu rechtfertigen? Warum wird der Verlust von über 300 qm Fläche für den Fußverkehr und den Aufenthalt im öffentlichen Freiraum als unabdingbar für den Erfolg des Projekts gesehen, und der Aufenthalt in pseudo-öffentlichen Flächen stattdessen gefördert?
11. Im Wettbewerb zur Entwicklung der Ludwigsstraße haben sämtliche Entwürfe Vorgaben für eine Kaufhausnutzung zu erfüllen gehabt. Diese Nutzung wird zwischenzeitlich nicht mehr an diesem Standort geplant. Wie ist die Aussage der Verwaltung, der Wettbewerb habe den „Grundstein für eine deutliche Aufwertung der Einkaufsinnenstadt mit hohem Innovationscharakter gelegt“ zu deuten? Ist mit Innovationscharakter die Umstrukturierung zu weniger Handel, wie es in Fragen 2 und 4 zum Ausdruck kommt, gemeint? Wie geschieht die Wertbemessung, nach der eine „Aufwertung“ hier zu konstatieren sei?

12. Warum gefährdet eine Unterbrechung der Schaufensterzonen im ersten Obergeschoss an der Ludwigsstraße die Frequentierung des Einzelhandelsstandorts, wie die Verwaltung in der Begründung zum Bebauungsplanentwurf behauptet?
13. Wie lauten die Antworten auf die Fragen 1-3 der — immer noch nicht beantworteten — Anfrage 1237/2022, bei der es ebenfalls um die Thematik der Verringerung der Handelsfläche an diesem Standort geht? Warum ist es nicht möglich gewesen, diese Antworten fristgerecht zur Sitzung am 7. September zu liefern? Warum sind diese Informationen in den darauf folgenden vier Monaten den Gremien vorenthalten worden?
14. Welche Parallele sieht die Verwaltung zwischen dem Areal an der Ludwigsstraße und den ehemaligen Hertie-Kaufhäusern und verlassenen Einkaufszentren im ZEIT-Artikel? Wie auffällig sind die Ähnlichkeiten zwischen der offenen Markthalle-Lösung in Oldenburg und dem geplanten Projekt an der Ludwigsstraße? Ist es nicht bedauerlich, dass es in Mainz nicht gelingt, eine Mischnutzung mit **zusätzlichen** Wohnungen, die bei den beiden Vorbild-Projekten im Artikel erwähnt werden, zu erreichen?
15. Trägt die vom IEK ebenfalls geplante Stärkung des Wohnstandortes Innenstadt nicht auch zur Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt bei, in dem potentielle Kunden dann in Laufnähe zu den Handelsstandorten wohnen, und damit nicht erst mit dem Auto in die City fahren müssen? Welche Stärkung des Einkaufsstandorts Innenstadt ist dadurch zu erwarten, dass beim einzigen Projekt der Altstadt, wo ein Bebauungsplan aktiv die Entwicklung steuern könnte, keine zusätzlichen Wohnungen zu erwarten sind, und Wohnnutzung in weiten Teilbereichen des Plangebiets ausgeschlossen wird, so dass diese Nachhaltigkeitseffekte ausbleiben?
16. Mit welchen Instrumenten soll zur Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt beigetragen werden? Welche Rolle spielt dabei die Bauleitplanung? Wie erfolgt die Zusammenarbeit zwischen Stadtplanungsamt (federführend für das IEK) und der Abteilung Wirtschaftsförderung (in Amt 80)? Ist diese Zusammenarbeit intensiver, weniger oder gleich intensiv wie die Zusammenarbeit mit Mainz City Management oder mit Mainzplus als Stadtmarketing GmbH? Gab es bereits Ergebnisse aus solcher Zusammenarbeit (falls erfolgt)?
17. Welche Strategien hat die Stadt bisher entwickelt, um die Zusammenarbeit mit der privaten Eigentümerstruktur zu erleichtern, die bislang einer Umsetzung vieler Maßnahmen hinderlich war? Wie soll die Zielsetzung „Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt“ realisiert werden, wenn die Einflussmöglichkeiten so stark durch die Eigentümerstruktur eingeschränkt sind?
18. Wird die Verwaltung aufgrund der gestiegenen finanziellen Möglichkeiten in signifikantem Maß Innenstadtgrundstücke kaufen, um ihren Einfluss zur Umsetzung des Zieles der Stärkung der Mainzer Einkaufsstadt zu erreichen? In welchem Umfang ist dies zu erwarten, und welche Eigenschaften sollten die dafür vorgesehenen Grundstücke haben?

Renate Ammann  
Bündnis 90/DIE GRÜNEN



**SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS**  
Fraktion im Ortsbeirat Mainz-Altstadt

Vorlage-Nr. 0325/2023

## **Eisgrubschule: erneute Verzögerung bei Sanierung und Erweiterung?**

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 8. März 2023

Die Sanierung des Nebengebäudes der Eisgrubschule steht seit mindestens 2016 im Investitionsplan der GWM bzw. der Stadt und wird ständig verschoben. Gestern, am 27.02.2023, haben wir aus der Schule erfahren, dass die Planungen wegen Personalmangels bei der GWM nun sogar eingestellt würden, die Baumaßnahmen „komplett von der Liste gestrichen worden“ seien. Dies löst großes Entsetzen an der Schule aus und wäre, wenn sich das bestätigen sollte, nicht akzeptabel.

Mit der Sanierung wurden seitens der Verwaltung zahlreiche andere dringend notwendige Maßnahmen verknüpft, so dass auch diese seit Jahren aufgeschoben werden: die Erweiterung der Schule um Klassenräume und für den unerlässlichen Ausbau der Ganztagsbetreuung, die Fertigstellung der Mensa (im Hauptgebäude) und die Sanierung des Schulhofs. Bereits mit Anträgen und Anfragen 0930/2016, 0834/2017, 0680/2018, 1123/2018, 0601/2019, 0170/2020 haben wir im Ortsbeirat hierauf hingewiesen, mit Anfrage 1094/2022 sogar eine Betreuung außerhalb des Schulgebäudes vorgeschlagen. Per Brief vom 22.02.2023 haben wir auf die Mensa hingewiesen, die seit rund 10 Jahren nicht fertiggestellt wird. Die neueste Nachricht hat uns nun zu dieser Anfrage veranlasst.

### Wir fragen deshalb die Verwaltung:

1. Was sind die Gründe, warum die geplanten Baumaßnahmen an der Eisgrubschule auch letztes Jahr nicht starten konnten?
2. Ist es richtig, dass die Planungen jetzt sogar gestoppt wurden? Was bedeutet das für den Zeitplan der Sanierung/Erweiterung?
3. Warum fällt die Eisgrubschule immer wieder in der Prioritätenliste nach unten? Wer entscheidet hierüber?
4. Werden andere dringende Baumaßnahmen wie die Fertigstellung der Mensa im Hauptgebäude nun endlich vom Zeitplan der Baumaßnahmen im/am Nebengebäude abgekoppelt?

Hier eine aktuelle Zustandsbeschreibung aus der Eisgrubschule: „Die Fenster des Anbaus sind einfach verglast, schwer zu öffnen, die Rahmen in einem sehr schlechten Zustand. Der Putz fällt in einigen Räumen von der Decke. An den Wänden sind große feuchte Stellen. Es gibt viel zu wenige Steckdosen, sodass die neuen Tafeln teilweise über lange Verlängerungskabel zu nur einer Steckdose angeschlossen werden mussten. Es gibt im Anbau für den Brandfall keinen Hausalarm und das Gebäude ist weder an das Lautsprechersystem des Hauptgebäudes noch an den Hausalarm des Hauptgebäudes angeschlossen. Im Falle eines Brandes im Haupthaus, hören die Klassen im Anbau den Alarm nicht oder nur sehr schlecht. Dies fällt bei jeder Räumungsübung auf. Immer wieder berichten Eltern, dass die Kinder nicht auf die Toilette gehen, weil die Toiletten im Anbau und auf dem Schulhof in einem veralteten Zustand sind.“

*Andreas Behringer, Sprecher SPD-Fraktion*

Die FDP im Ortsbeirat Mainz – Altstadt

Dr. Wolfgang Klee

Mainz, den 06.01.2023



**Anfrage  
zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Altstadt  
am 18. Januar 2023**

**Busspur Weißliliengasse**

In der Weißliliengasse wurde mit ihrem Ausbau auch eine separate Busspur eingerichtet, um den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gegenüber dem Individualverkehr zu bevorzugen, von Staus unabhängig zu machen und damit zu beschleunigen. Es ist festzustellen, dass diese Busspur seit Jahren zweckentfremdet wird, obwohl sie mit einem absoluten Halteverbot belegt ist.

**Wir fragen daher die Verwaltung:**

1. Ist der Verwaltung bekannt, dass die Busspur in der Weißliliengasse regelmäßig zum Be- und Entladen sowie zum Dauerparken zweckentfremdet wird?
2. Kontrolliert die Verwaltung diese rechtswidrige Nutzung der Busspur? Wenn ja, in welchen Abständen? Wenn nein, warum nicht?
3. Wie beurteilt die Verwaltung die Tatsache, dass es durch diese Zweckentfremdung zu Kollisionen mit Bussen des ÖPNV kommen kann? Kam es durch das damit notwendige Ausweichen der Busse in den fließenden Individualverkehr bereits zu Unfällen? Ist die Verwaltung bereit, dem Ortsbeirat eine Unfallstatistik vorzulegen?
4. Wie bewertet die Mainzer Verkehrsgesellschaft die bestehenden Verkehrsverhältnisse? Kommt es durch die verkehrswidrige Nutzung der Busspur zu Verspätungen im ÖPNV?
5. Welche Maßnahmen wird die Verwaltung ergreifen, um auf der Busspur rechtssichere Verkehrsverhältnisse zu schaffen?

Dr. Wolfgang Klee



## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0513/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Alt	Datum 05.04.2023	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 18.04.2023			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Kenntnisnahme	26.04.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Anhörung	03.05.2023	Ö
Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen	Entscheidung	09.05.2023	Ö

<p><b>Betreff:</b> Haushaltsangelegenheiten Kinderspielplatz Schlossergasse hier: Außerplanmäßige Mittelbereitstellung in Höhe von 148.625,-- € im Haushaltsjahr 2023</p>
<p>Mainz, 12. April 2023</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>

### Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Finanzen und Beteiligungen beschließt die außerplanmäßige Bereitstellung von 148.625,-- € für die Herstellung des Kinderspielplatzes Schlossergasse.

**Sachverhalt:**

Der Kinderspielplatz Schlossergasse an der alten Stadtmauer sollte bereits 2020 überplant und realisiert werden. Bereits 2020 fand hierzu eine Bürgerbeteiligung statt. Die daraufhin erstellte Planung konnte jedoch aus kapazitiven Gründen zunächst nicht realisiert werden. Im Jahr 2022 wurden das Vorhaben wiederaufgenommen, erneut partizipiert und anschließend auf Grundlage der Ergebnisse überplant. Errichtet werden sollen demnach u. a. ein Drehkreisel, ein Balancierbalken und ein Kletterturm.

Die im Haushaltsjahr 2020 geplanten und bislang nicht verausgabten Mittel in Höhe von 92.250,-- € konnten letztmalig in das Haushaltsjahr 2022 übertragen werden.

Aufgrund der Neupartizipierung, wurden zwischenzeitlich sowohl die Kostenberechnung angepasst als auch der Zeitplan aktualisiert, sodass sich die benötigten Mittel auf 148.625,-- € inkl. aktivierbaren Eigenleistungen belaufen.

**Lösung:**

Zur Realisierung des Kinderspielplatzes Schlossergasse in 2023 werden daher auf Grundlage der aktualisierten Kostenberechnung 148.625,-- € inkl. 25.000,-- € HOAI Eigenleistungen und inkl. 3.625,-- € kommunalen Leistungen außerplanmäßig bereitgestellt.

**Klimacheck:**

Für die Herstellung des Spielplatzes wird Energie verbraucht. Bei der Beschaffung von Materialien und Bauteilen wird auf eine nachhaltige Beschaffung geachtet.

**Alternative:**

Der Spielplatz Schlossergasse wird nicht hergestellt.

**Finanzierung:**

Insgesamt werden dem Teilhaushalt des Grün- und Umweltamtes 148.625,-- € außerplanmäßig auf folgender Kontierung bereitgestellt:

7.000974.700.500	78523001	120.000,-- €
7.000974.700.700.01	78523001	25.000,-- €
7.000974.700.700.02	78523001	3.625,-- €



## Beschlussvorlage

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 Vororten 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 M<sup>3</sup> "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) angesetzt. 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 CO<sup>2</sup>-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**



## 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

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.

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

Kurzbegründung/Anmerkung

**3 Energie 1**  
Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **sorgsamen Umgang mit Energie** aus?  
Erschließen von Einsparpotenzialen, Energieeffizienz

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

Kurzbegründung/Anmerkung

**4 Energie 2**  
Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **Ausbau regenerativer Energien** aus?  
Erschließen von Einsparpotenzialen, Energieeffizienz

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> 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

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

Kurzbegründung/Anmerkung

**6 Natürliche Ressourcen**  
Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **sorgsamem 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

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

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

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> 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)

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

Kurzbegründung/Anmerkung

**9 Mobiltät**  
Wie wirkt sich das Vorhaben auf eine **umweltverträgliche Mobiltät** 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

<input type="checkbox"/> Stark fördernd	<input type="checkbox"/> fördernd	<input type="checkbox"/> Teils teils, keine Aussage mgl.	<input type="checkbox"/> hemmend	<input type="checkbox"/> Stark hemmend
---	-----------------------------------	--	----------------------------------	--

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.**

**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)

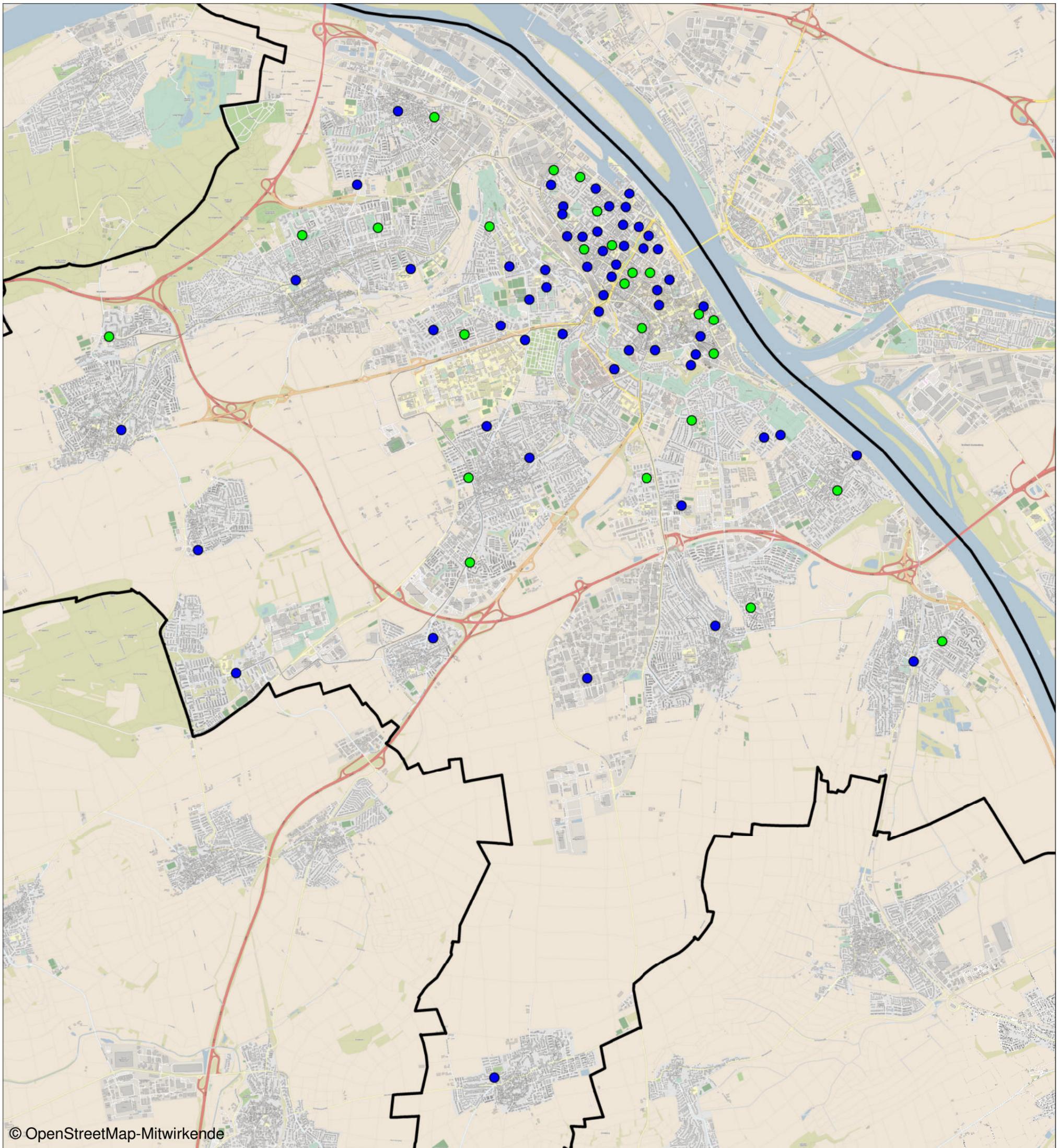
### Gesamteinschätzung

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

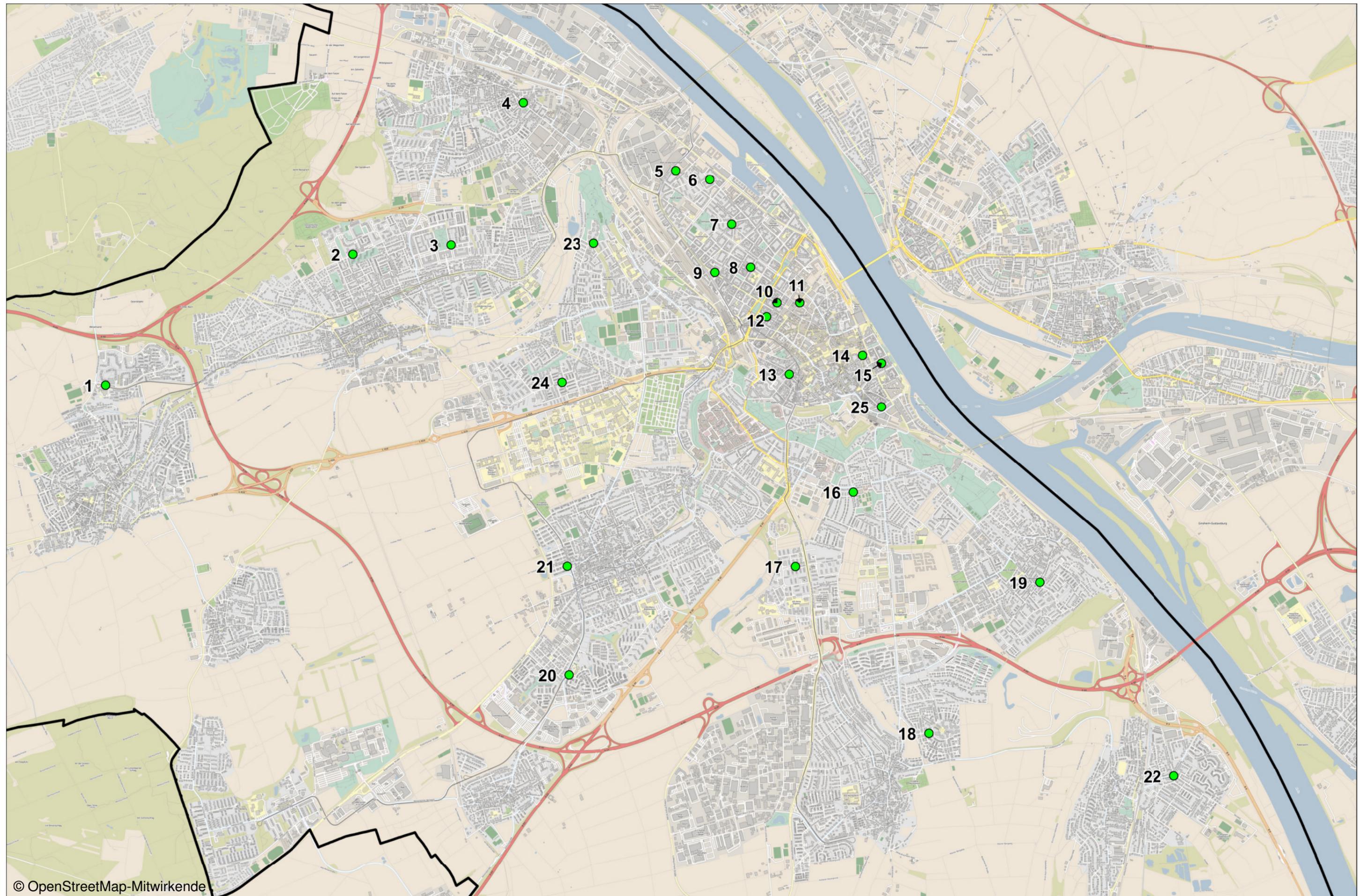
Die Gesamteinschätzung wird **Bestandteil der Stadtratsbeschlussvorlage** unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ Gesamteinschätzung

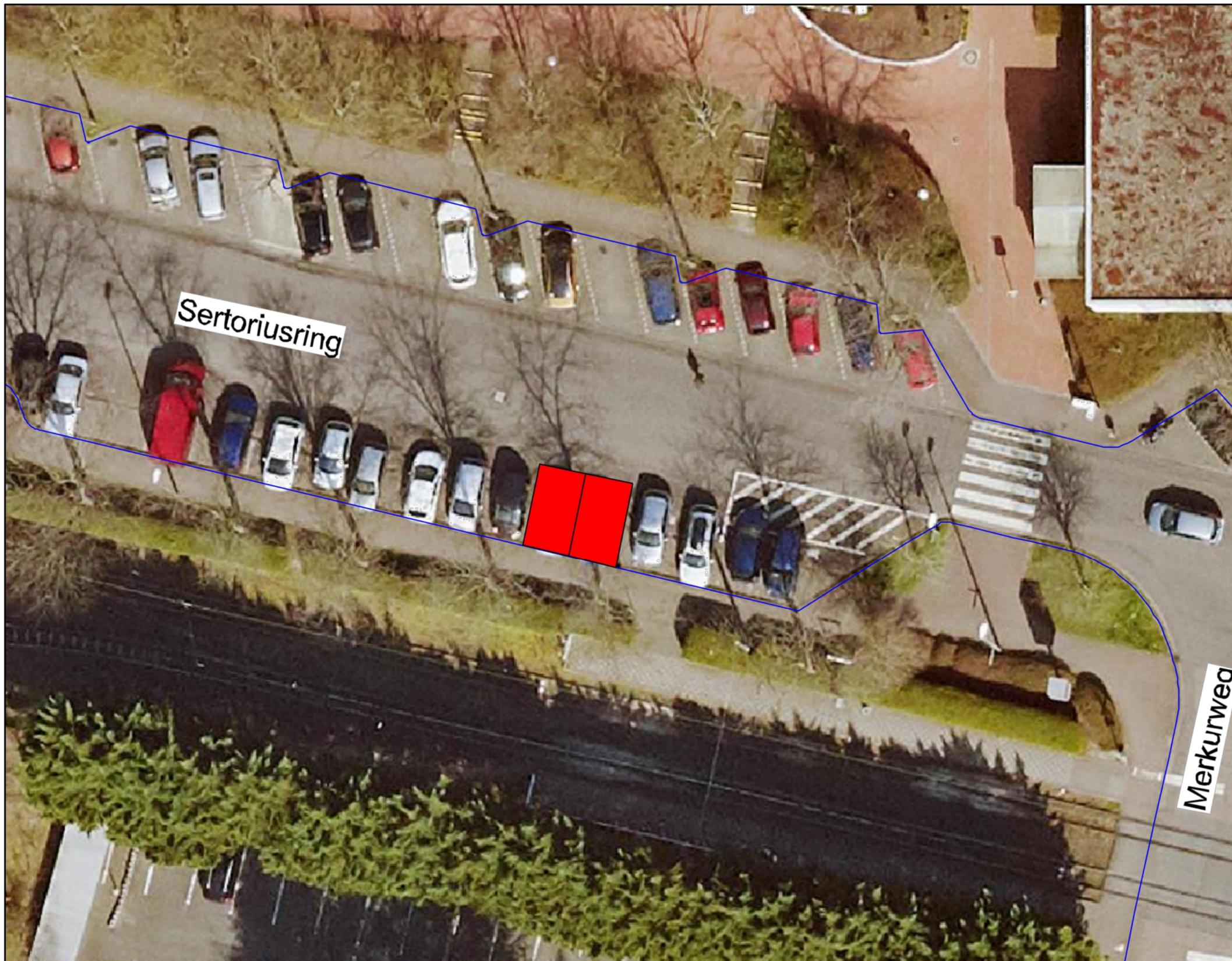
**Stellen Sie hier kurz zusammenfassend die Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz dar. Gehen Sie dabei auf das Ausmaß fördernder oder hemmender Effekte sowie auf evtl. im Vorfeld geprüfte Lösungsansätze ein.**

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

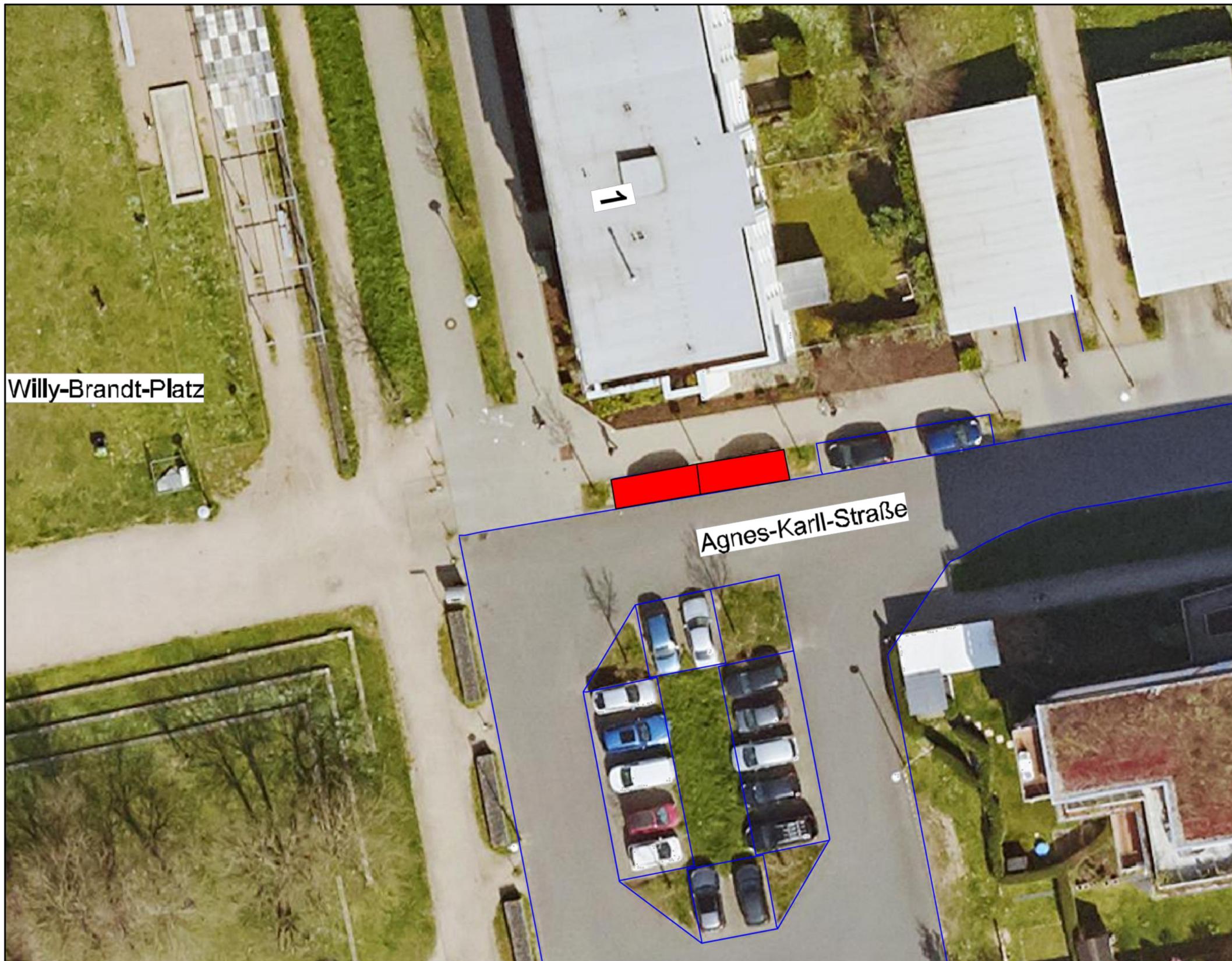
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Agnes-Karll-Straße**

Gonsenheim

Standort 3



Landeshauptstadt  
Mainz

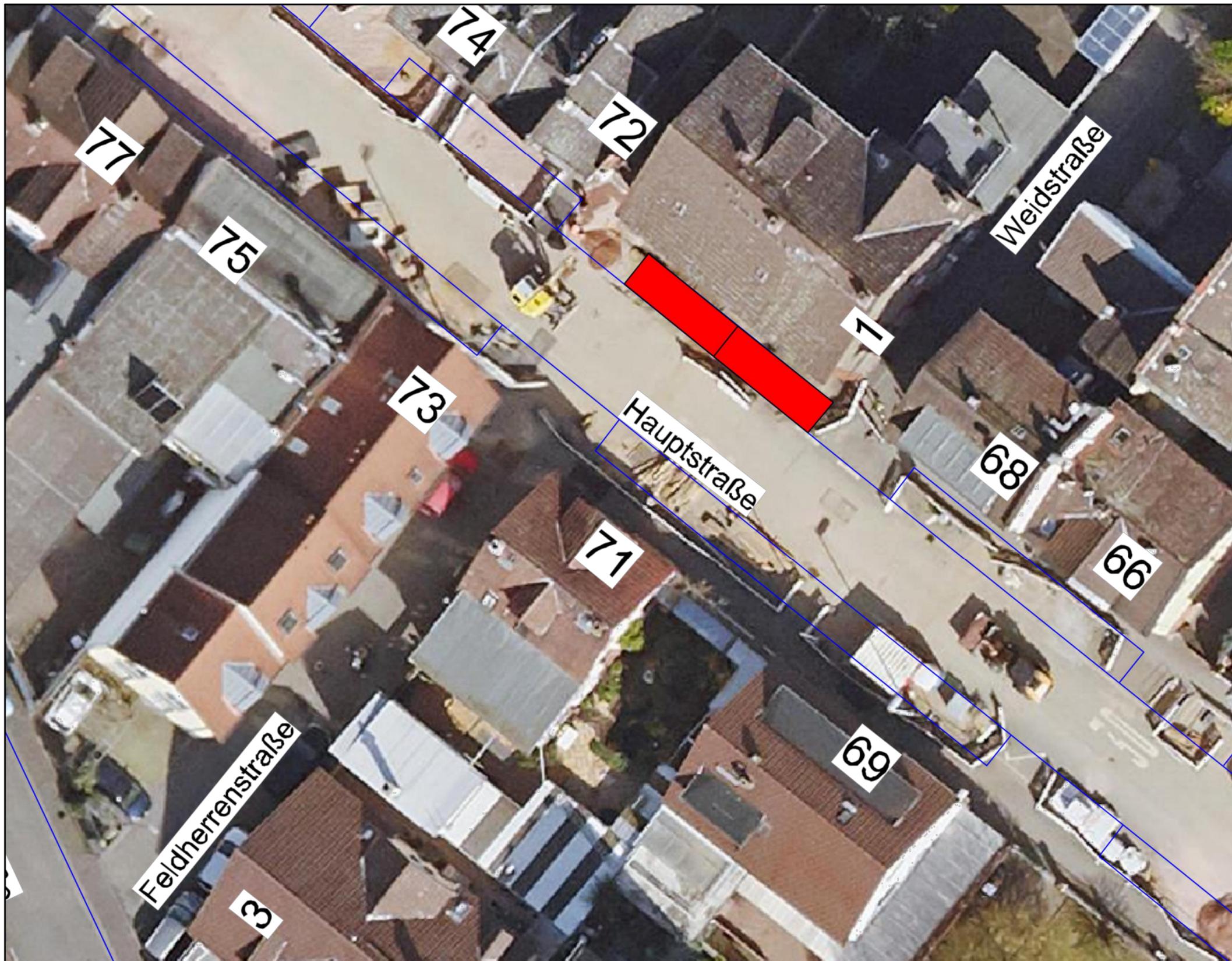
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Hauptstraße**

Mombach

Standort 4



Landeshauptstadt  
Mainz

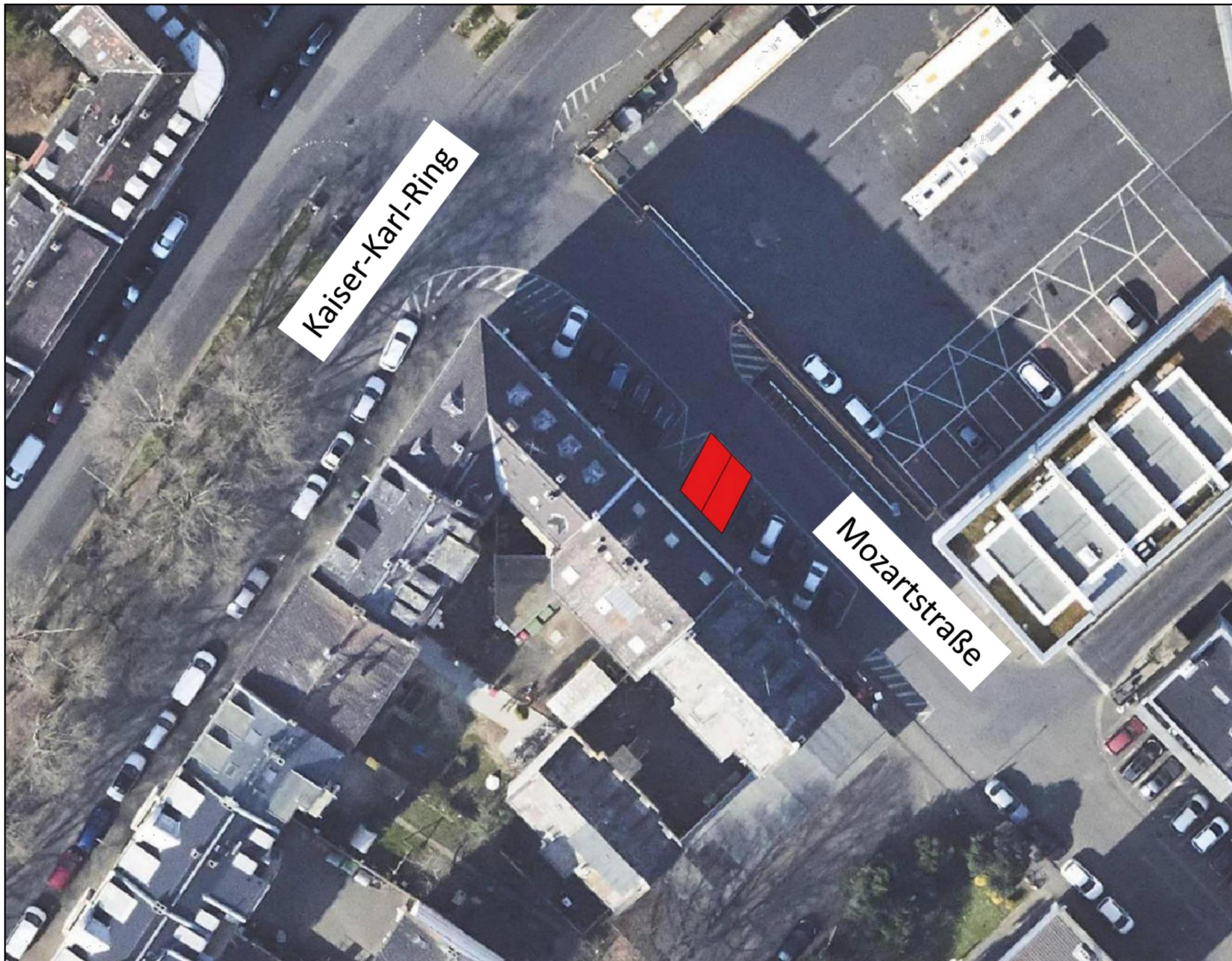
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Mozartstraße**

Neustadt

Standort 5



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Wallaustraße**

Neustadt

Standort 6



Landeshauptstadt  
Mainz

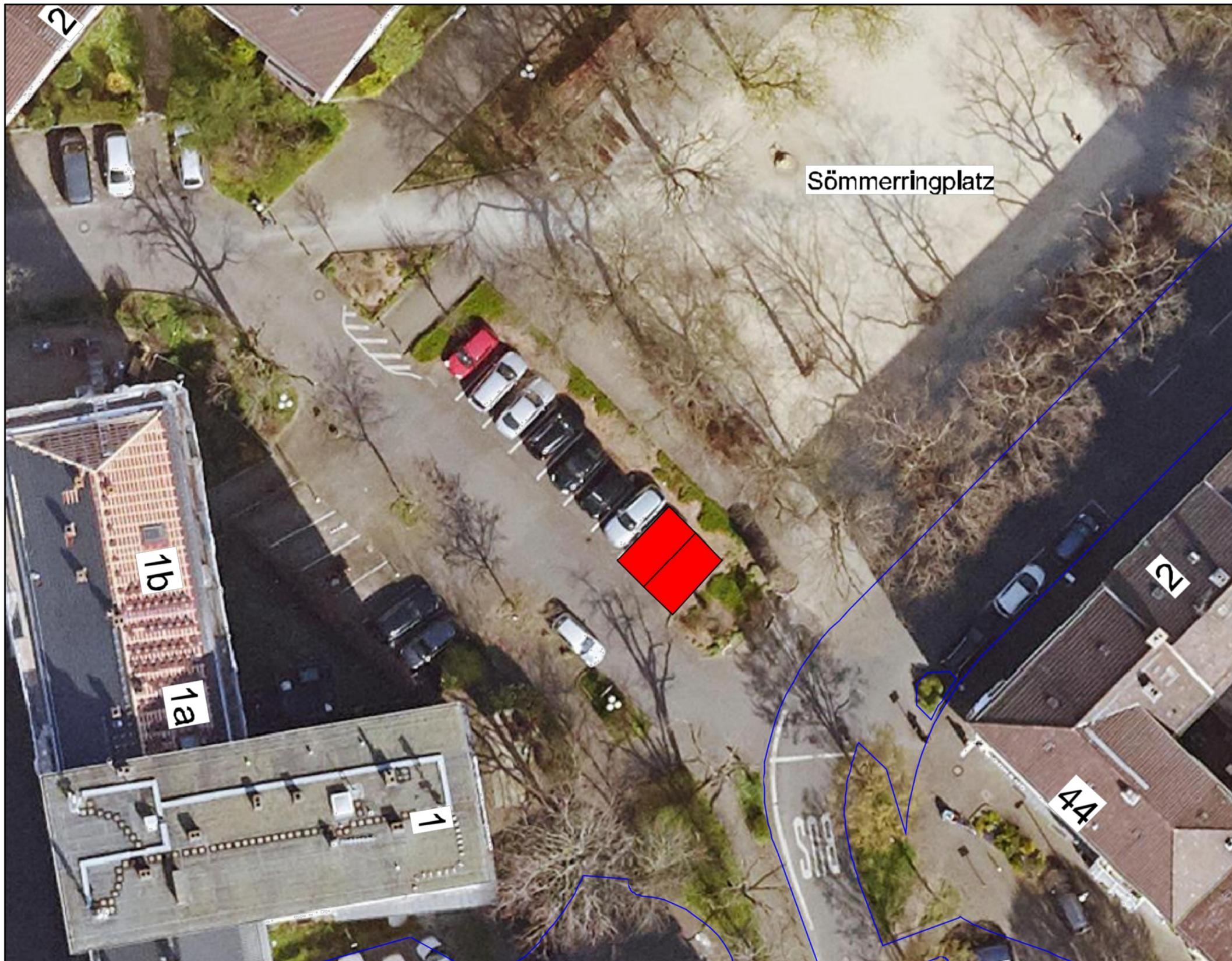
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Sömmerringplatz**

Neustadt

Standort 7



Landeshauptstadt  
Mainz

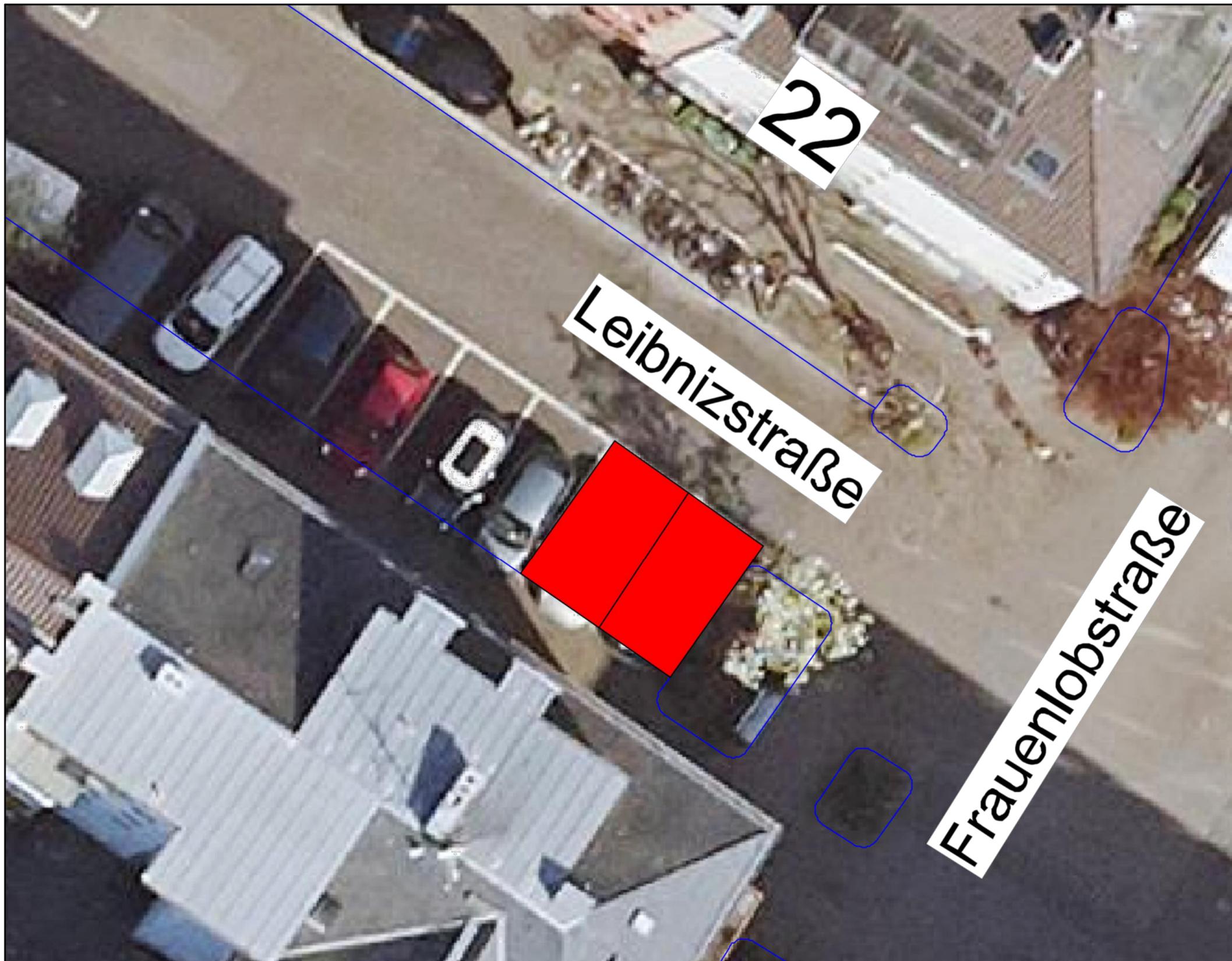
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Leibnizstraße**

Neustadt

Standort 8



Landeshauptstadt  
Mainz

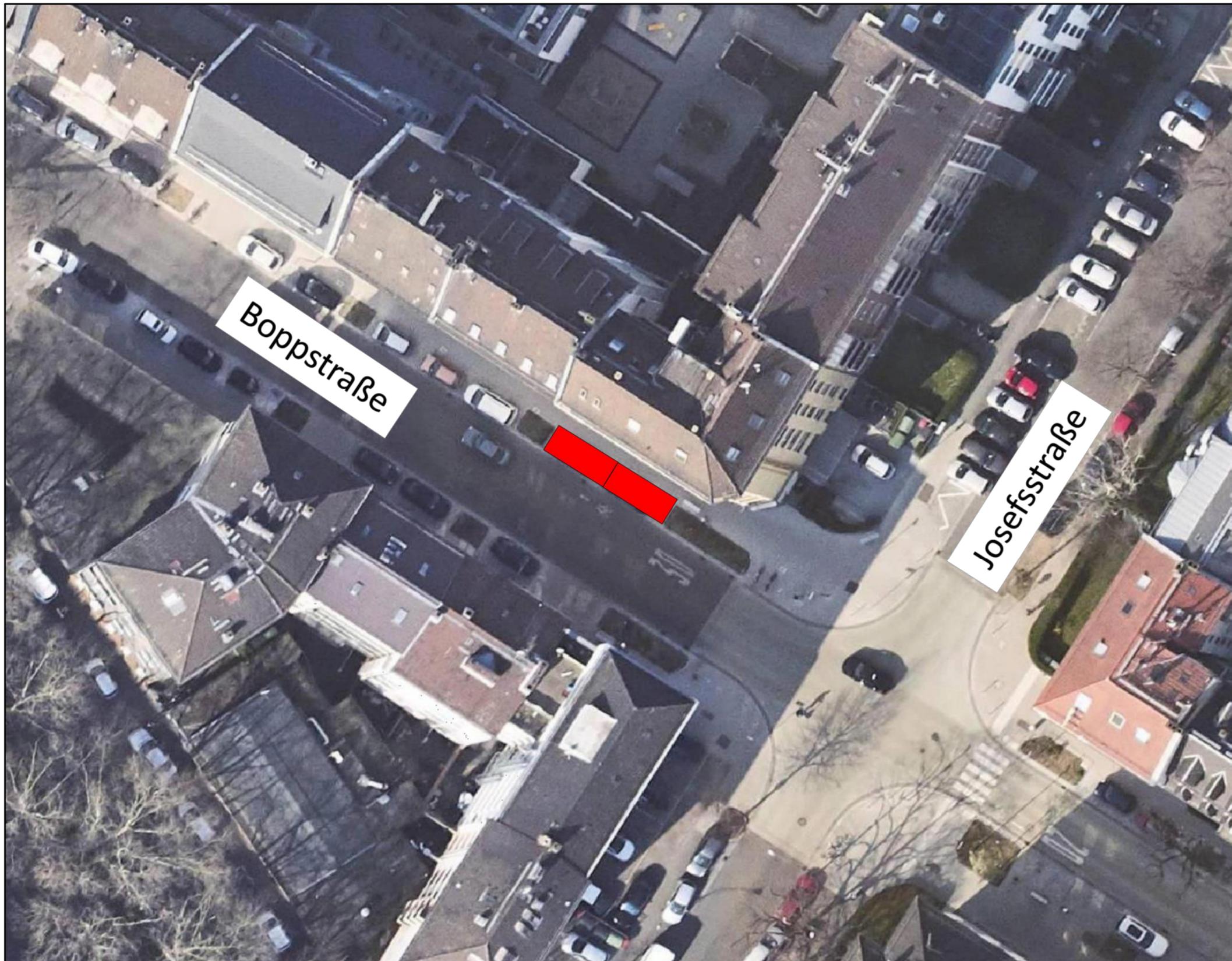
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Boppstraße**

Neustadt

Standort 9



Landeshauptstadt  
Mainz

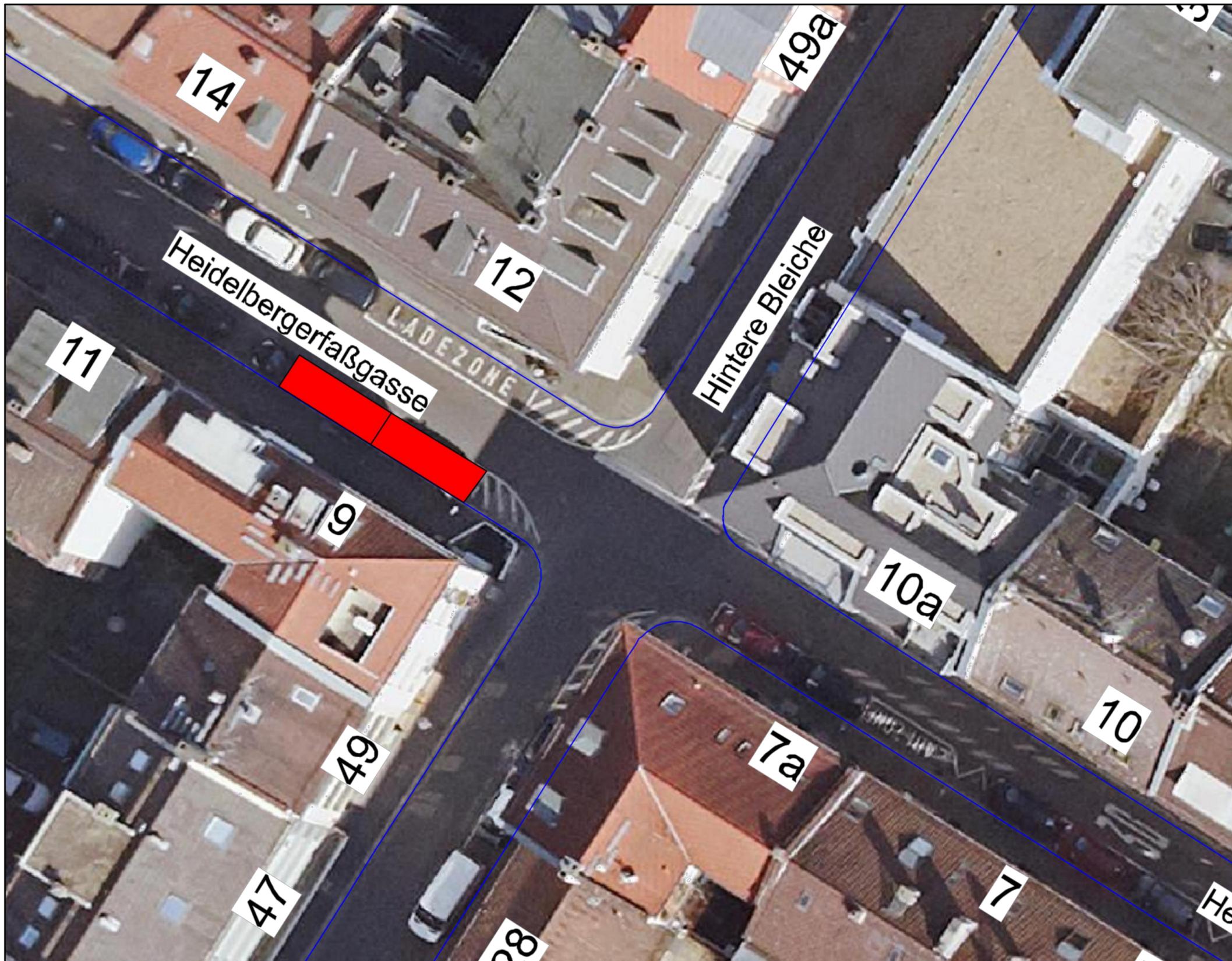
### Legende



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

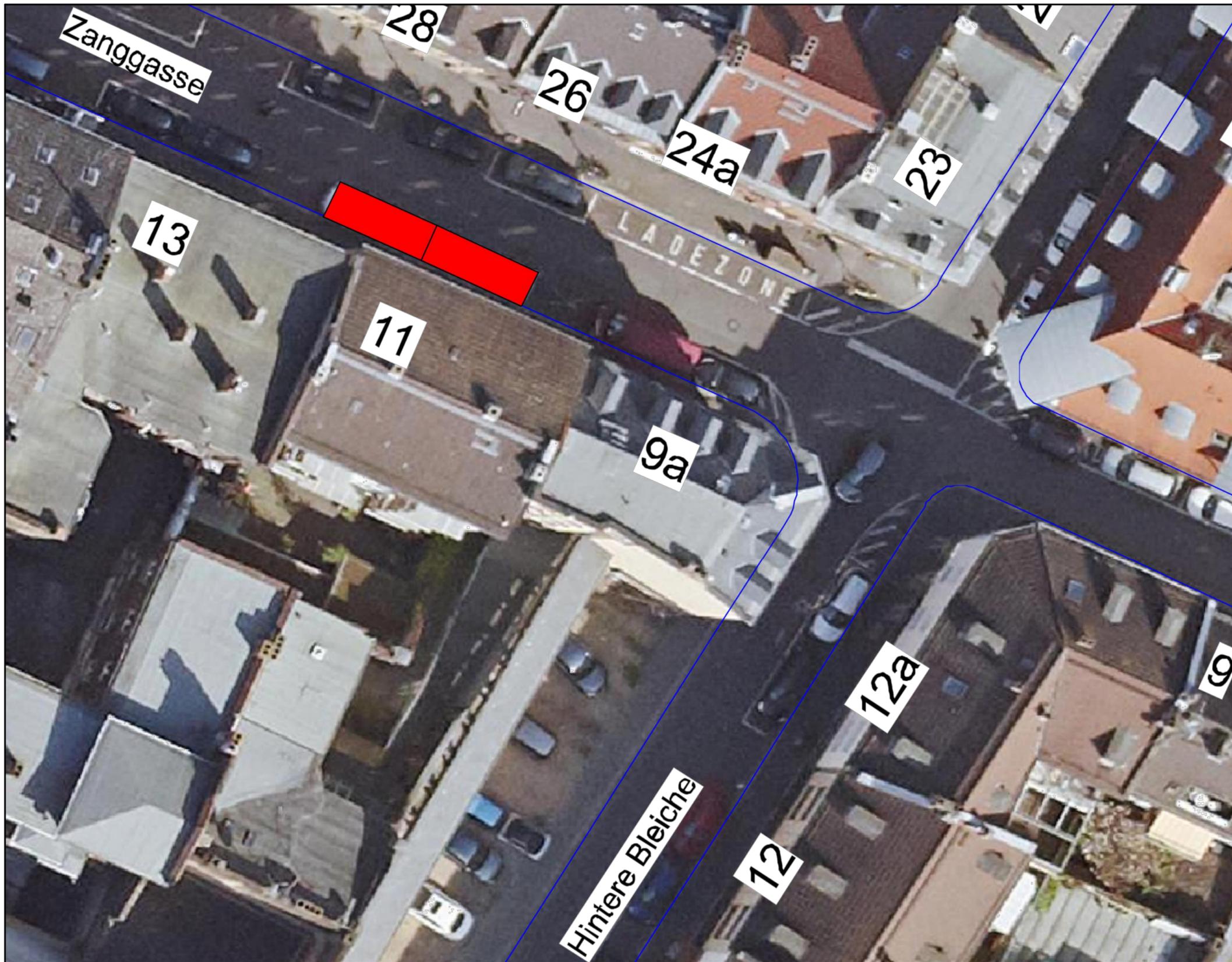
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Zanggasse**

Altstadt

Standort 12



Landeshauptstadt  
Mainz

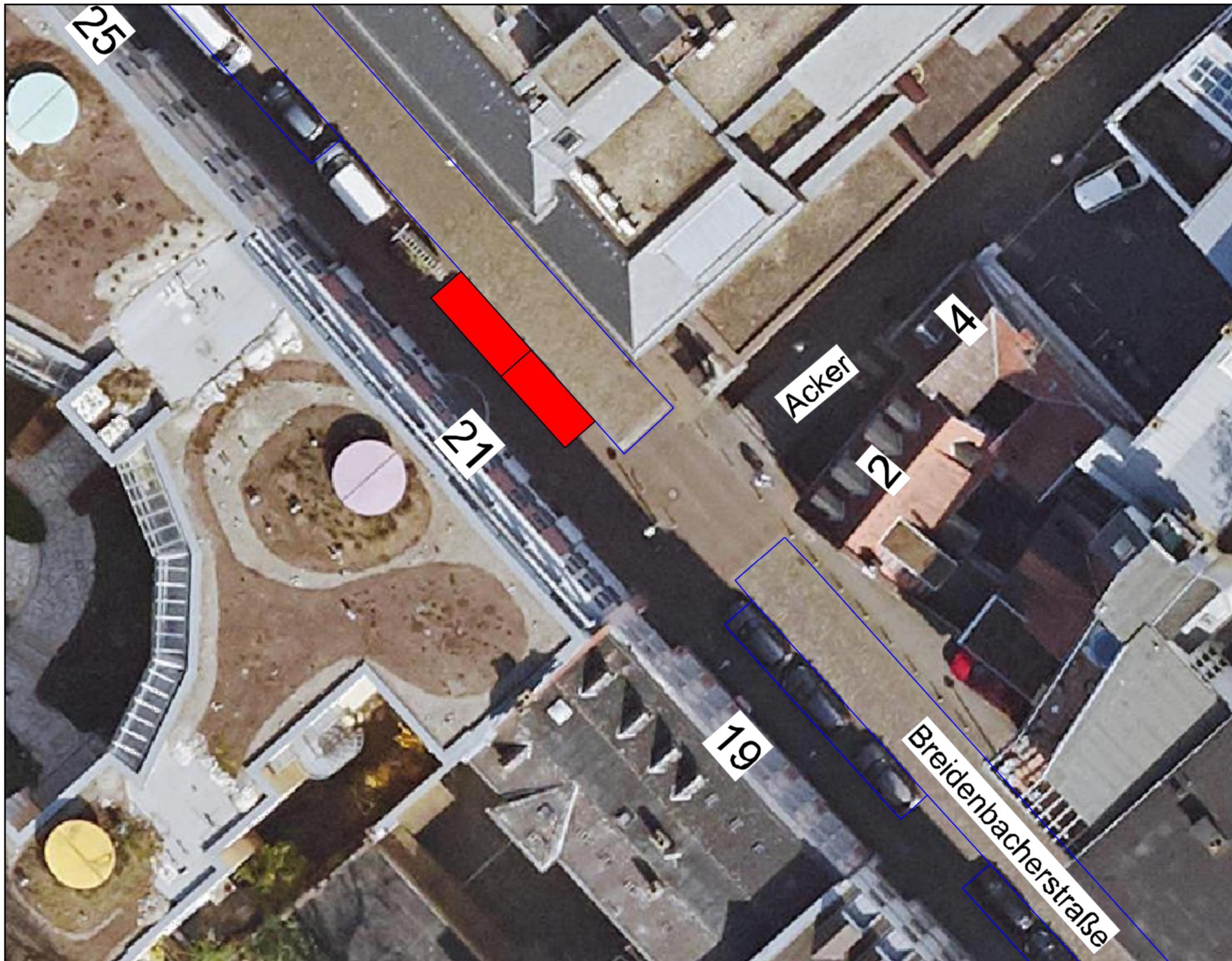
### Legende



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

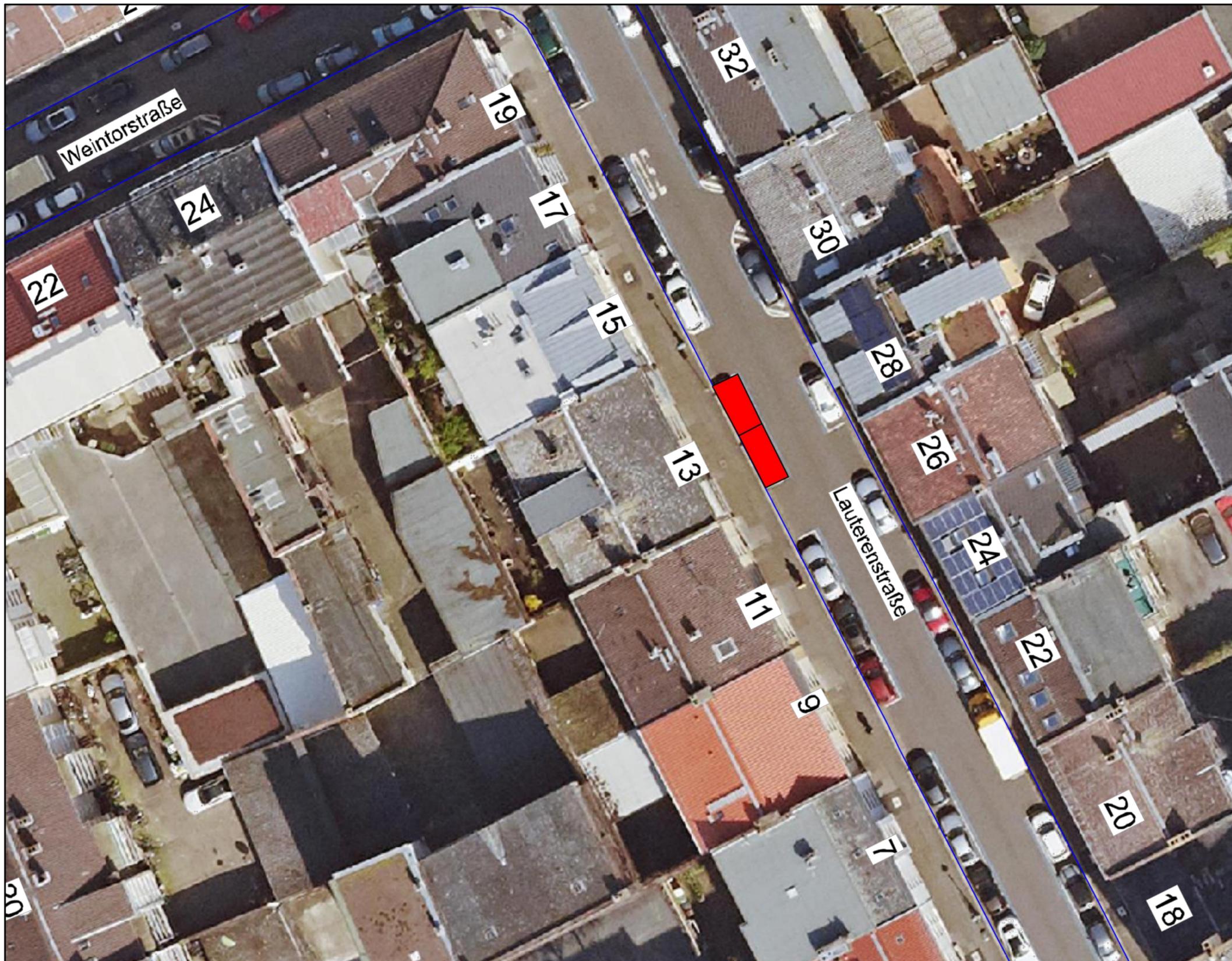
### Legende



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

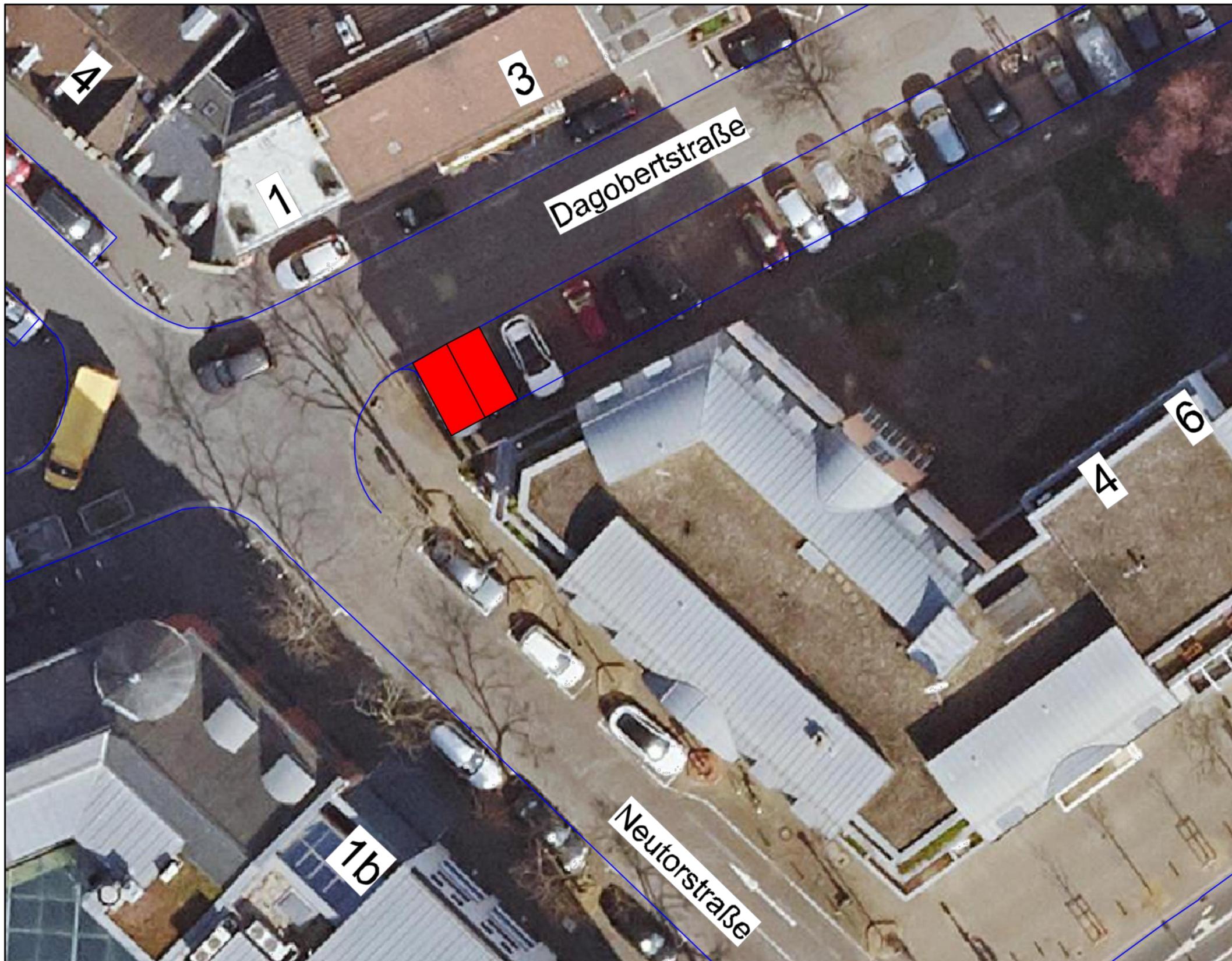
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Dagobertstraße**

Altstadt

Standort 25



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand