



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Hartenberg/Münchfeld am
Dienstag, 09.05.2023, 18:30 Uhr,
Sitzungsraum der Ortsverwaltung, John-F.-Kennedy-Str. 7 B, 55122 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Berichterstattung des Bezirksbeamten für den Stadtteil Hartenberg/Münchfeld

Anträge

2. Fußgängerweg zur Brücke Friedrich-von Pfeiffer (SPD)
Vorlage: 0562/2023
3. Aufwertung Hartenbergpark (CDU)
Vorlage: 0644/2023
4. Einwohnerfragestunde

Anfragen

5. Kindergartenneubau im Bereich der Münchfeldschule (SPD)
Vorlage: 0554/2023
6. Eisstadion im Bruchwegareal (SPD)
Vorlage: 0555/2023
7. Sicherheitskonzept Hartenbergpark (CDU)
Vorlage: 0641/2023
8. Sachstandsanfrage: Umsetzung der Vorschläge und Anregungen der OBR Verkehrskommission (CDU)
Vorlage: 0642/2023
9. Gefährliche Situationen im Bereich Mombacher Straße (CDU)
Vorlage: 0643/2023

10. Zukunft der Kita St. Johannes Evangelist (Grüne)

Buslinien
Bauhofstraße/Landesmuseum: 6 | 28 | 62 | 64 | 65 | 68 | 78 | 79 | 93
Neubrunnenplatz/Römerpassage: 6 | 64 | 65 | 78

Rheinessen Sparkasse
IBAN: DE48 5535 0010 1800 0003 31
Swift-Bic. MALADE51WOR

Information zur
Verwendung Ihrer Daten:
www.mainz.de/dsgvo

Vorlage: 0646/2023

11. Bau eines Waschparks in der Mombacher Straße (Grüne)
Vorlage: 0647/2023
12. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 12.1. Hort-Betreuungsplätze in Hartenberg/Münchfeld (Grüne)
Vorlage: 0299/2023
13. Sachstandsberichte
14. Beschlussvorlagen
15. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 15.1. Sitzungsort Ortsbeiratssitzung am 27.06.2023
16. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

17. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
18. Sachstandsberichte
19. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 02.05.2023

gez. Christin Sauer
Ortsvorsteherin

Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld
John-F.-Kennedy-Straße
z. Hd. v. Frau Sauer
55122 Mainz



Mainz, den 12.04.23
CC: Luettig

Antrag der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

Sehr geehrte Frau Sauer,
sehr geehrte Frau Weimar,

der Zustand des öffentlichen Weges von der Eichendorff-Straße zu der Fußgängerbrücke und der Aufzugsanlage Friedrich-von-Pfeifer ist mittlerweile schlechter geworden aufgrund zahlreicher, wie man auf dem Bildmaterial erkennen kann, durchgeführter Arbeiten. In dem relativ schmalen Zugangsweg gab es Absenkungen und das eigentlich ausreichende Quergefälle ist nicht mehr so, wie es für den Weg benötigt wird. Dass dieser pfützenlos bleibt, ist nicht mehr realistisch. Der Bereich des Gefälletiefpunktes von dem Weg ist gegenüber den Grünanlagen teilweise deutlich tiefer mit ca. 3 bis 5 cm und demzufolge kann das Wasser nicht weiter in die Grünanlagen hinein sich entwässern, sondern es staut sich in dem Bereich des Grünstreifenzugs. Des Weiteren sind Unebenheiten in der Asphaltoberfläche vorhanden. Ebenso fehlt im direkten Zugang zur Brücke ein asphaltierter Streifen.

Wir bitten um Zustimmung, dass kurzfristig einer Verbesserung des vorgefundenen Zustandes des öffentlichen Fußwegbereiches hergestellt wird.

Begründung

Das Bildmaterial gibt eindeutig Auskunft über den derzeitigen Zustand des Weges. Das Bildmaterial resultiert aus einer durchgeführten Begehung vom 12.04. Immer wiederkehrend bei leichten Regenfällen ist der Zustand der Gleiche. Bei längeren Regenfällen ist die Pfützenbildung stärker und es ist mehr oder weniger schon ein Kunststück, den Weg ohne durch Wasser laufen zu müssen, überhaupt noch zu gehen. Man kommt nicht umhin, bei der ersten Barriere durch das Wasser der Pfützen hindurch laufen zu müssen. Der Zustand sollte so schnell als möglich geändert werden.

Für die Fraktionen der SPD im Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld

Jürgen Zaufke
SPD Ortsfraktion HaMü
E-Mail: hartenberg-muenchfeld@spd-mainz.de

Jürgen Zaufke
Dijonstraße 45
55122 Mainz
Mobil: 01 71 /71 40 131
E-Mail: zaufke@ing.twinwave.net



Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld

Frau Ortsvorsteherin Christin Sauer
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

Mainz, den 21.04.2023

Prüfantrag der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Erweiterung und Aufwertung Hartenbergpark durch Einbeziehung der ehemaligen Festungsanlagen am östlichen Hang des Hartenbergparks, oberhalb der Wallstraße.

Der Hartenbergpark ist für die Bürger von Hartenberg-Münchfeld, aber auch darüber hinaus, ein wichtiges Naherholungs- und Freizeitgelände. Leider sind bisher in der Gestaltung und Konzeption dieses wichtigen Freizeitgeländes, das inzwischen umgeben ist von dichter Wohnbebauung, die vorhandenen Reste der historischen Festungsanlagen am östlichen Hang des Hartenbergparks nicht eingezogen.

Das ist einerseits schade, weil hier weitere Flächen für die Freizeitgestaltung nutzbar gemacht werden könnten, aber auch deswegen, weil die vorhandenen Reste der ehemaligen Befestigung dem Verfall anheim gegeben werden und im Moment eher ein tristes Dasein fristen. (Siehe Anlage)

Es böte sich möglicherweise ein großes Potenzial, wenn die vorhandenen baulichen Überreste, die denen des Fort Hauptstein und Cavalier Holstein nicht unähnlich sind, mit in die Parkanlage einbezogen würden.

Wir beantragen daher, dass die Verwaltung eingehend prüfen mögen, wie man diesen Geländeteil und Gebäudebestand, zukünftig in die Parkgestaltung einbeziehen könnte.

Für die CDU-Fraktion

Jutta Lukas

Anlage:

CDU Fraktion

Ortsbeirat
Mainz-Hartenberg/Münchfeld





Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld
John-F.-Kennedy-Straße
z. Hd. v. Frau Sauer
55122 Mainz

Mainz, den 12.04.23
CC: Luettig

Anfrage der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

Sehr geehrte Frau Sauer,
sehr geehrte Frau Weimar,

es ist bereits ungefähr zwei Jahre her, dass zum ersten Mal gesprochen worden ist über den Kindergartenneubau im Bereich der Münchfeldschule. Nachdem die ersten Diskussionen abgeebbt sind und man dem Ortsbeirat mitteilte, dass zu gegebener Zeit eine Planung vorgestellt wird, ist dies allerdings bis zum heutigen Tage einschließlich nicht erfolgt. Wir bitten nunmehr die Verwaltung um Auskunft über den derzeitigen Stand der Planung und der Konzeption, wie sich sowohl der Kindergarten anschließt an den öffentlichen Straßenraum bzw. wie die Gesamtkonzeption für die zukünftige Anbindung des Kindergartens im Zusammenhang mit der Münchfeldschule bewerkstelligt wird.

Begründung

Zum erstmaligen Zeitpunkt in 2021 unserer Rückfrage vor über anderthalb Jahren lediglich mitgeteilt worden, dass von Seiten der GWM noch keine konkrete Planung begonnen worden ist und aus Kapazitätsgründen es keine Möglichkeiten gibt, kurzfristig eine Planung in Angriff zu nehmen. Nunmehr, nachdem ca. anderthalb Jahre vergangen sind, bitten wir um Klärung der tatsächlichen, momentanen Gegebenheiten. Auf Seiten der Schule gab es keine weitere Kontaktaufnahme durch z.B. die GWM oder das Stadtplanungsamt. Wie die weiteren Absichten sind und das Gesamtkonzept eines Kindergartens im Zusammenhang mit der Grundschule sich darstellen wird, ist noch immer unbekannt.

Für die Fraktionen der SPD im Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld

Jürgen Zaufke

Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld
John-F.-Kennedy-Straße
z. Hd. v. Frau Sauer
55122 Mainz



Mainz, den 12.04.23
CC: Luettig

Anfrage der SPD-Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

Eisstadion im Bruchwegareal

Sehr geehrte Frau Sauer,
sehr geehrte Frau Weimar,

bereits bei der Sitzung von 09.03.21 wurde die Situation des Zustandes des Eisstadions besprochen und erläutert, des Weiteren um Auskunft gebeten zur Zukunft des Eisstadions und vor allen Dingen, was passiert mit dem Sanierungsstau.

Die Antwort, die es am 02.03.21 dazu gab, war sehr schlicht gehalten. Eine definitive Aussage über die Zukunft wurde nicht gemacht. In Bezug auf das Fortführen des Pachtvertrages gab es ebenfalls keine Auskünfte. In Bezug auf die notwendigen Renovierungsarbeiten ebenfalls nicht. Es sind jetzt zwei Jahre seit dieser Anfrage vergangen und es konnte jetzt der Zeitung am 06.04. entnommen werden, dass es eine Benefizveranstaltung gegeben hat. Die Benefizveranstaltung war angedacht, um das Eisstadion nochmals in das Bewusstsein in Mainz zu rufen, nachdem in dem abgelaufenen Zeitraum sich niemand ernsthaft mehr mit dem Thema beschäftigte. Die Eissporthalle in Mainz ist die einzige in Rheinhessen und somit hat diese ein großes Einzugs Potenzial. Der Verein benötigt Sicherheit für seine weitere Planung und wie sich die Zukunft für ihn darstellen wird in Mainz

Begründung

Wir fragen die Verwaltung an, wie die Zukunft der Eissporthalle in Mainz nunmehr gesichert werden kann. Wir fragen an, welche konkrete Planung es zur Sicherung der Eissporthalle gibt. Wann werden konkrete Verhandlungen mit dem momentanen Betreiber geführt oder gibt es

Sozialdemokratische Partei Deutschlands
Ortsbeiratsfraktion Hartenberg-Münchfeld

die Absicht über ein Bewerbungsverfahren, mehrere Pächter aufzufordern für einen neuen Pachtvertrag. Gibt es die Absicht in den nächsten Jahren eine prinzipielle Sanierung des Eisstadions anzugehen.

Für die Fraktion der SPD im Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld

Jürgen Zaufke

Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld

Frau Ortsvorsteherin Christin Sauer
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

Mainz, den 20.04.2023

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Sicherheitskonzept Hartenbergpark:

Das Gelände des Hartenbergparks unterliegt als Freizeit- und Parkgelände zur Gefahrenabwehr Einschränkungen sowohl für Radverkehr wie auch für jeglichen privaten motorisierten Verkehr.

Das gesamte Gelände sollte eigentlich an allen Zugängen für nicht erlaubte Verkehrsmittel geschlossen sein, dennoch kommt es immer wieder vor, dass unerlaubt motorisierte Fahrzeuge ihren Weg in den Hartenbergpark finden.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Werden die Zuwegungen zum Hartenbergpark regelmäßig überprüft?
2. Wird durch die Errichtung geeigneter Absperrungen sichergestellt, dass kein unerlaubter Verkehr im Parkgelände möglich ist.
3. Wird auch überprüft, ob an anderen Stellen unerlaubte Zugänge zum Parkgelände genutzt werden?
4. Werden Bereiche, wie der Grillfeuer- und der Grillhüttenbereich, die in besonderer Weise das Bedürfnis entstehen lassen, dort motorisiert mit „Ausrüstung“ anzureisen, überprüft, bzw. in besonderer Weise abgesperrt, um den Zugang mit PKW gezielt zu unterbinden?

Für die CDU-Fraktion

Jutta Lukas

Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld

Frau Ortsvorsteherin Christin Sauer
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

Mainz, den 27.04.2023

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Sachstandsanfrage: Umsetzung der Vorschläge und Anregungen der OBR
Verkehrskommission:

Hier Begehung Verkehrskommission OBR HaMü vom 15.09.2022

Der Ortsbeirat Hartenberg-Münchfeld hat, wie von der Verwaltung erbeten, verkehrliche Fragestellungen aus Ortsbeirats- und Bürgeranfragen im Stadtbezirk gesammelt und mit der Verwaltung eine Begehung durchgeführt, um die angestrebten Lösungsvorschläge Vor-Ort direkt zu besprechen.

Bei einer Vorbesprechung am 21.07.22, mit verschiedenen Vertretern des Ortsbeirates, wurden einvernehmlich die Fragestellungen zusammengestellt, die man für die Begehung auf der Tagesordnung haben wollte und vorab dem zuständigen Dezernat zur Vorbereitung übermittelt.

Die Begehung mit einem Vertreter der Verwaltung und Mitgliedern des OBR und der Ortsvorsteherin fand am 15.09.2022 statt. Hier wurden einige der neuralgischen Punkte besucht. Aus Mangel an Zeit wurden auch einige zu Papier gebrachte ausgearbeitete Lösungsvorschläge dem Vertreter der Verwaltung übergeben.

Leider haben wir bisher weder von Seiten der Ortsvorsteherin oder der Verkehrsverwaltung eine Rückmeldung zum Sachstand erhalten.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Welche der besprochenen Vorschläge wurden bereits umgesetzt?
2. Welche Lösungsvorschläge können nur mittel- oder langfristig umgesetzt werden und sind in Planung?
3. Gibt es Punkte, die einer weiteren Begehung oder Abklärung mit der Verkehrskommission bedürfen?

Für die CDU-Fraktion

Jutta Lukas

Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld

Frau Ortsvorsteherin Christin Sauer
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

Mainz, den 20.04.2023

Anfrage der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Gefährliche Situationen im Bereich Mombacher Straße:

Auf dem tieferliegenden Teilstück der (dort zweispurigen) Mombacher Straße im Bereich hinter der Osteinunterführung, werden Randflächen unterhalb der Mauer, die den auf höherem Niveau liegenden Teil der Mombacher Straße befestigt, ganzjährig als PKW-Parkplätze genutzt. Dies ist für einen Teil des Bereiches möglich. Allerdings verringert sich die Breite dieses Geländestreifens im Bereich der ansteigenden Mombacher Straße auf den letzten 12 - 15 Metern erheblich und ist dort, wo beide Fahrbahnen auf einem Niveau sind, nur noch wenige Zentimeter breit. Nichtsdestotrotz parken auch in dem schmalen Bereich stetig PKW, die weit in die Fahrbahn der vielbefahrenen Mombacher Straße hineinragen.

Im Bereich der Mombacher Straße, dort wo die Fritz-Kohl-Straße einmündet, wird von vielen Autofahrern, die zunächst in Fahrtrichtung Mombach unterwegs sind, trotz der aufgebrachten Pylone die Einmündung zum Wendemanöver genutzt. Je nach fahrerischem Können und Wendekreis des genutzten Fahrzeuges, kommt es auf dem für Radfahrer und Fußgänger schraffierten Bereich der Einmündung immer wieder zu gefährlichen Begegnungen.

Manche Autofahrer übersehen beim Wendemanöver, da sie sehr auf den Gegenverkehr der Mombacher Straße konzentriert sind, aus der Fritz-Kohl-Straße kommenden Verkehr, so dass auch hierdurch regelmäßig gefährliche Situationen entstehen im Einmündungsbereich.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wird im Rahmen der Umbau-Planungen der Mombacher Straße diesen beiden Gefährdungspotenzialen Rechnung getragen?
2. Wann werden die Umbaupläne für die Mombacher Straße dem Ortsbeirat und der interessierten Öffentlichkeit vorgestellt?
3. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, vor der Umsetzung des Umbaues der Mombacher Straße, diese Gefahrenstellen kurzfristig zu entschärfen?

Für die CDU-Fraktion

Jutta Lukas

GRÜNE Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

An die
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld
z.Hd. Frau Sauer



Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Zukunft der Kita St. Johannes Evangelist

Der Berichterstattung der Allgemeinen Zeitung vom 21. April war zu entnehmen, dass auch die Kita St. Johannes Evangelist im Münchfeld von den Sparmaßnahmen des Bistums betroffen sein wird. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- 1) Ist die Übernahme der Kita in städtische Trägerschaft denkbar und laufen hierzu eventuell bereits Gespräche?
- 2) Mit welchen Folgen wäre hierbei für Mitarbeitende und Eltern zu rechnen?
- 3) Wie sähe der zeitliche Ablauf einer Übernahme aus?

Mainz, 09.05.2023

gez. Ann Kristin Pfeifer

GRÜNE Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

An die

Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

z.Hd. Frau Sauer



Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Bau eines Waschparks in der Mombacher Straße

Die Entwicklungen rund um den Abriss der Hochbrücke und die nachhaltige Gestaltung des entstehenden Freiraums sind von großem Interesse für Anlieger*innen und benachbarte Stadtteile.

Zum unten abgebildeten Werbebanner eines neu entstehenden Waschparks ergeben sich daher folgende Fragen:

- 1) Wäre ein Zurückstellen der Genehmigung und Ansiedlung bis zum Abschluss der Abrissarbeiten möglich gewesen? Wenn ja, weshalb wurde diese Möglichkeit nicht in Betracht gezogen?
- 2) Ist durch die Ansiedlung dieses Waschparks mit Verzögerungen oder Beeinträchtigungen rund um den Abriss der Hochbrücke und die zukünftige Entwicklung des entstehenden Freiraums zu rechnen? Wenn ja, inwiefern?
- 3) Die Ansiedlung des Waschparks ging offenbar mit deutlichen Eingriffen in den Grünbestand des Hartenberg-Parks einher. Wie umfangreich waren diese Eingriffe genau und müssen Ersatz-Leistungen durch den Bauträger vorgenommen werden? Wenn ja, in welchem Umfang?
- 4) Auf einem Werbebanner vor Ort wird auf die finanzielle Förderung durch europäische bzw. rheinland-pfälzische Mittel hingewiesen. Ist der Verwaltung bekannt, auf welcher Grundlage diese Förderung zugebilligt wird? Wenn ja, wie lautet diese?



Abbildung 1: Hinweis: „Waschpark Mainz / Auto-Waschstraße / wurde von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung und dem Land Rheinland-Pfalz gefördert.“

Mainz, 09.05.2023

gez. Ann Kristin Pfeifer

Antwort zur Anfrage Nr. 0299/2023 der BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat betreffend
Hort-Betreuungsplätze in Hartenberg/Münchfeld (Grüne)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1) Wann und warum soll die Schließung des Horts in der Dr.-Martin-Luther-King-Grundschule erfolgen?

Der Hort in der Dr.-Martin-Luther-King-Grundschule war als Interimseinrichtung für die zukünftige Kita am Heiligenhaus geplant. Er soll zum Ende des Kitajahres geschlossen werden. Bis zum Neubau der Kita Heiligenhaus sollten an diesem Interimsstandort bereits Kindergärten- und Hortplätze geschaffen werden. Letztlich ließ sich aufgrund der baulichen Gegebenheiten aber nur eine Hortgruppe realisieren.

Der eingruppige Hort hatte fortwährend mit Personalausfällen zu kämpfen, sodass auch Öffnungszeiten eingeschränkt oder der Hort tageweise geschlossen wurde. Eine dauerhafte Aufstockung des Personalschlüssels weit über das gesetzliche Maß hinaus führte nicht zum Erfolg. Bei einer eingruppigen Einrichtung ist es strukturell bedingt, dass durch den Ausfall von ein oder zwei Mitarbeiter:innen das Angebot nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

2. Wie viele Betreuungsplätze fallen dadurch weg?

Es entfallen 21 Hortplätze.

3. Wie viele Betreuungsplätze für Grundschulkinder gibt es im Stadtteil insgesamt?

In der Betreuenden Grundschule der Martin-Luther-King-Schule stehen 25 Plätze und in der Betreuenden Grundschule der Münchfeldschule 142 Plätze für zur Verfügung. Die Astrid-Lindgren-Schule mit 103 Kindern ist eine verpflichtende Ganztagschule.

In der städtischen Kita Eduard-Frank-Straße gibt es 40 Hortplätze. Im Angebot der offenen Kinder- und Jugendarbeit der AWO ("Parkhaus") stehen 18 Plätze zur Verfügung. Weiterhin gibt es im Sozialraum das Förderangebot "Spiel- und Lernstube" des SKF/Hildegard Hauses (gehört formal zur Oberstadt) mit 25 Plätzen.

4. Gibt es Pläne neue Hortplätze zu schaffen? Wenn ja, wann, wo und wie viele?

Die Inbetriebnahme des Neubaus der Kita Am Heiligenhaus ist derzeit frühestens für 2025/26 geplant. Eine abschließende Planung welche Plätze dort geschaffen werden ist derzeit noch nicht erfolgt.

Mainz, 02.05.2023

gez.

Dr. Eckart Lensch
Beigeordneter

GRÜNE Fraktion im Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld

An die

Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

z.Hd. Frau Sauer



Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 07.03.2023

Hort-Betreuungsplätze in Hartenberg/ Münchfeld

Die in Aussicht gestellte Schließung des Horts im Schulgebäude der Dr.-Martin-Luther-King-Grundschule stellt Eltern im Stadtteil kurzfristig vor Probleme, neue geeignete Betreuungsplätze zu finden. Im Kontext dieser Thematik bitten wir um Beantwortung folgender Fragen:

- 1) Wann und warum soll die Schließung des Horts in der Dr.-Martin-Luther-King-Grundschule erfolgen?
- 2) Wie viele Betreuungsplätze fallen dadurch weg?
- 3) Wie viele Betreuungsplätze für Grundschulkinder gibt es im Stadtteil insgesamt?
- 4) Gibt es Pläne neue Hort-Plätze zu schaffen? Wenn ja, wann, wo und wie viele?

Herzlichen Dank.

Mainz, 26.02.2023

Für die Fraktion

gez. Ann Kristin Pfeifer



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 0482/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61 30 02 002/2022	Datum 23.03.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 18.04.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	04.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Anhörung	09.05.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.05.2023	Ö

Betreff:

Veränderungssperre "H 101-VS/I"
Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfs
"Ludwigsburger Straße (H 101)", Satzung "H 101-VS/I"

hier: Beschluss gemäß § 16 BauGB in Verbindung mit § 14 BauGB

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 30.03.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Mainz, 24.04.2023

gez.

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand**, der **Ortsbeirat Hartenberg/Münchfeld** der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt gemäß § 16 BauGB in Verbindung mit § 14 BauGB für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)" die Veränderungssperre als Satzung "H 101-VS/I".

Sachverhalt

1. Sachverhalt

Der Stadtrat der Stadt Mainz hat in seiner Sitzung am 29.09.2021 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Ludwigsburger Straße (H 101)" gefasst, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für eine geordnete städtebauliche Entwicklung in diesem Areal zu gewährleisten.

Zur Sicherung der Bauleitplanung wurde für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "H 101" eine Veränderungssperre gemäß § 16 BauGB i. V. m. § 14 BauGB als Satzung erlassen. Auf der Grundlage dieser Veränderungssperre wird erreicht, dass Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB, die den städtebaulichen Zielen entgegenstehen würden, nicht durchgeführt und bauliche Anlagen nicht beseitigt werden dürfen. Die Veränderungssperre "H 101-VS" ist seit dem 07.10.2022 rechtskräftig und läuft bis zum 06.10.2024.

Am 22.03.2023 wurde ein erneuter Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "H 101" gefasst, um den Geltungsbereich im Osten und Süden zu erweitern. Der Beschluss wurde am 31.03.2023 im Amtsblatt der Stadt Mainz bekanntgemacht.

Die frühzeitige Bürgerbeteiligung für den Bebauungsplanentwurf soll im April 2023 durchgeführt werden. Auf Grund der noch ausstehenden erforderlichen Verfahrensschritte sowie zu erstellenden Gutachten ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Bauleitplanverfahrens "H 101" noch nicht exakt zu bestimmen.

Aufgrund der zu erwartenden Verfahrensdauer ist eine Weiterführung der Veränderungssperre erforderlich. Wegen der Erweiterung des Geltungsbereiches ist ein erneuter Erlass der Veränderungssperre als eigenständige Satzung "H 101-VS/I" erforderlich.

2. Erneuter Erlass einer Veränderungssperre

Da aus den oben angegebenen, zeitlichen Gründen absehbar ist, dass das Bauleitplanverfahren "H 101" bis zum Ablauf der Veränderungssperre "H 101-VS" für das auslösende Bauvorhaben am 14.10.2023 noch nicht vollständig abgeschlossen sein wird, soll zur weiteren Sicherung der Planung für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)" erneut eine Veränderungssperre gemäß § 16 BauGB i. V. m. § 14 BauGB als Satzung erlassen werden.

Der räumliche Geltungsbereich des "H 101" wurde aufgrund der durchgeführten Bestandsaufnahme und in Abstimmung mit dem Grün- und Umweltamt im laufenden Verfahren erweitert. Durch den Stadtrat wurde daher am 22.03.2023 die erneute Aufstellung mit dem erweiterten Geltungsbereich beschlossen. Die bestehende Veränderungssperre "H 101-VS" basiert auf dem ursprünglichen Geltungsbereich des "H 101" vom 29.09.2021 und umfasst damit nicht mehr den gesamten Geltungsbereich des "H 101". Bei einer Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre um ein Jahr wäre damit künftig also nicht mehr der gesamte Geltungsbereich abgedeckt. Zur Erweiterung des Geltungsbereiches der Veränderungssperre bedarf es daher des Erlasses einer erneuten Satzung.

Auf der Grundlage dieser Veränderungssperre wird erreicht, dass Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB, die den städtebaulichen Zielen des Bebauungsplanes entgegenstehen würden, nicht durchgeführt und bauliche Anlagen nicht beseitigt werden dürfen.

Die Geltungsdauer der Veränderungssperre bemisst sich nach § 17 BauGB. Für ein Grundstück erfolgte bereits eine Zurückstellung von 12 Monaten. Für den überwiegenden Teil des Geltungsbereiches "H 101" war bereits eine Veränderungssperre mit einer Laufzeit von zwei Jahren gemäß § 16 BauGB i. V. m. § 14 BauGB als Satzung "H 101-VS" erlassen. Die individuelle Anrechnung des

Zurückstellungszeitraums bewirkt eine Verkürzung der Wirkung der Veränderungssperre in Bezug auf das Grundstück, für welches eine Zurückstellung ausgesprochen wurde. Daher erhält die nunmehr zu beschließende Veränderungssperre "H 101-VS/I" für den neuen, erweiterten Geltungsbereich gem. § 17 Abs. 1 BauGB eine Laufzeit von einem Jahr.

Die Veränderungssperre "H 101-VS/I" für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)" tritt nach einem Jahr, bzw. automatisch außer Kraft, sobald und soweit das Bauleitplanverfahren "Ludwigsburger Straße (H 101)" rechtsverbindlich abgeschlossen wird.

3. Abgrenzung des räumlichen Geltungsbereiches

Der räumliche Geltungsbereich der Veränderungssperre "H 101-VS/I" entspricht dem erweiterten räumlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)", liegt in der Gemarkung Mainz-Gonsenheim, Flur 13 und 14, und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die "Jakob-Steffan-Straße" und die Straße "Am Judensand",
- im Osten durch den bestehenden Grünzug,
- im Süden durch die Straße "Am Fort Gonsenheim" und die "Kerschensteinerstraße"
- im Westen durch die "Jakob-Steffan-Straße".

4. Kosten

Für die Stadt Mainz entstehen keine Kosten.

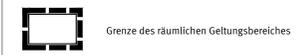
5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Der o. g. Beschluss hat keine geschlechtsspezifischen Folgen.

Finanzierung

Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)" - Satzung H 101-VS/I

Legende



Satzung der Stadt Mainz Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Ludwigsburger Straße (H 101)" Satzung H 101-VS/I

Auf Grund der §§ 14 und 16 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I 2017, S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 4. Januar 2023 (BGBl. I Nr. 6) und des § 24 Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. 1994, S. 153), zuletzt geändert durch § 21 des Gesetzes vom 07.02.2023 (GVBl. S. 29) hat der Stadtrat der Stadt Mainz in seiner öffentlichen Sitzung am 17.05.2023 folgende Veränderungssperre als Satzung "H 101-VS/I" beschlossen.

§ 1 Erlass der Veränderungssperre

Zur Sicherung der Planung für den künftigen Bereich des vom Stadtrat am 29.09.2021 und erneut am 22.03.2023 zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes "Ludwigsburger Straße (H 101)" wird eine Veränderungssperre erlassen.

§ 2 Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich der Veränderungssperre ist mit dem Geltungsbereich des o. a. Bebauungsplanes "Ludwigsburger Straße (H 101)" identisch, liegt in der Gemarkung Mainz-Gonsenheim, Flur 13 und 14, und wird wie folgt begrenzt:

- im Norden durch die "Jakob-Steffan-Straße" bzw. der Straße "Am Judensand", bzw. die Straße "Am Judensand",
- im Osten durch den bestehenden Grünzug,
- im Süden durch die Straße "Am Fort Gonsenheim", einen Teilbereich der "Ludwigsburger Straße" sowie durch den Fuß- und Radweg,
- im Westen durch die "Jakob-Steffan-Straße".

Der Geltungsbereich ergibt sich ebenfalls aus dem beiliegenden Lageplan 1 : 1000. Dieser Plan ist Bestandteil der Satzung.

§ 3 Sachlicher Inhalt

Im räumlichen Geltungsbereich der Veränderungssperre dürfen

1. Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB nicht durchgeführt oder bauliche Anlagen nicht beseitigt werden;
2. erhebliche oder wesentlich wertsteigernde Veränderungen von Grundstücken und baulichen Anlagen, deren Veränderungen nicht genehmigungs-, zustimmungs- oder anzeigepflichtig sind, nicht vorgenommen werden.

Die gesetzlichen Regelungen des § 14 Abs. 2 und 3 BauGB über die Zulässigkeit von Ausnahmen und Grenzen der Veränderungssperre bleiben unberührt.

§ 4 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt am 07. Oktober 2023 in Kraft. Die Geltungsdauer der Veränderungssperre beträgt ein Jahr.

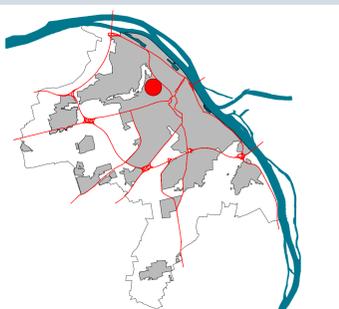
Plattentitel	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Satzung H 101-VS-I.dwg	16.03.2023
Digitale Stadtgrundkarte	Sgk-H101.UTM.dwg	29.11.2022
Satzungstext	3-027.ch.docx	15.03.2023

Verfahren	Genehmigung
1. Beschluss der Veränderungssperre durch den Stadtrat als Satzung gemäß § 16 Abs. 1 BauGB	
2. Ausfertigung	
3. Bekanntmachung der Satzung im Bebauungsplan und Veröffentlichung der Veränderungssperre gemäß § 16 Abs. 2 i. V. m. § 19 Abs. 1 BauGB	
Veröffentlichung der Geltungssperre der Veränderungssperre gemäß § 17 BauGB	
1. Beschluss zur 1. Verlängerung durch den Stadtrat gemäß § 17 Abs. 1 BauGB	
2. Ausfertigung	
3. Bekanntmachung des Beschlusses und Inkrafttreten der 1. Verlängerung gemäß § 16 Abs. 2 i. V. m. § 19 Abs. 1 BauGB	
4. Beschluss zur 2. Verlängerung durch den Stadtrat gemäß § 17 Abs. 2 BauGB	
5. Ausfertigung	
6. Bekanntmachung des Beschlusses und Inkrafttreten der 2. Verlängerung gemäß § 16 Abs. 2 i. V. m. § 19 Abs. 1 BauGB	

Bearbeiter/in	Groh	
	Breitkopf	
Zeichner/in	Garter	
Abteilungsleiter	Rosenkranz	
Amtsleiter	Strobach	
Maßstab		Ausgefertigt, Mainz
Beigeordnete		Oberbürgermeister

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt
Veränderungssperre Satzung H 101-VS/I

Im Bereich des
Bebauungsplanentwurfes
"Ludwigsburger Straße (H 101)"



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamts der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 29.11.2022
*Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung





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, 25.04.2023

gez. Haase

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

Standortauswahl

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

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

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

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

Vergabeverfahren

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

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

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

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

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

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

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

E-Carsharing

Das Angebot von lokal emissionsfreien, elektrisch angetriebenen Carsharing-Fahrzeugen wird von Seiten der Landeshauptstadt Mainz besonders begrüßt und gefördert. So ist die Teilnahme an dem Vergabeverfahren an die Bedingung geknüpft, mindestens 20 % der ausgeschriebenen Carsharing-Stellplätze mit rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen zu betreiben. Zudem wird für Stellplätze auf denen Carsharing mit Elektrofahrzeugen betrieben wird, eine stark reduzierte Sondernutzungsgebühr (5€ für 2 Stellplätze und die dazugehörige E-Ladesäule pro Monat) 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 CO²-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie (als

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

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

Finanzierung



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 **sorgsamen Umgang mit natürlichen Ressourcen und Rohstoffen** aus?
Qualität von Boden, Wasser, Luft, Natur- und Landschaft, Suffizienz (z.B. Rohstoffschonung), Erhalt der Regenerationsfähigkeit des Naturhaushalts, Abfallvermeidung

<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)

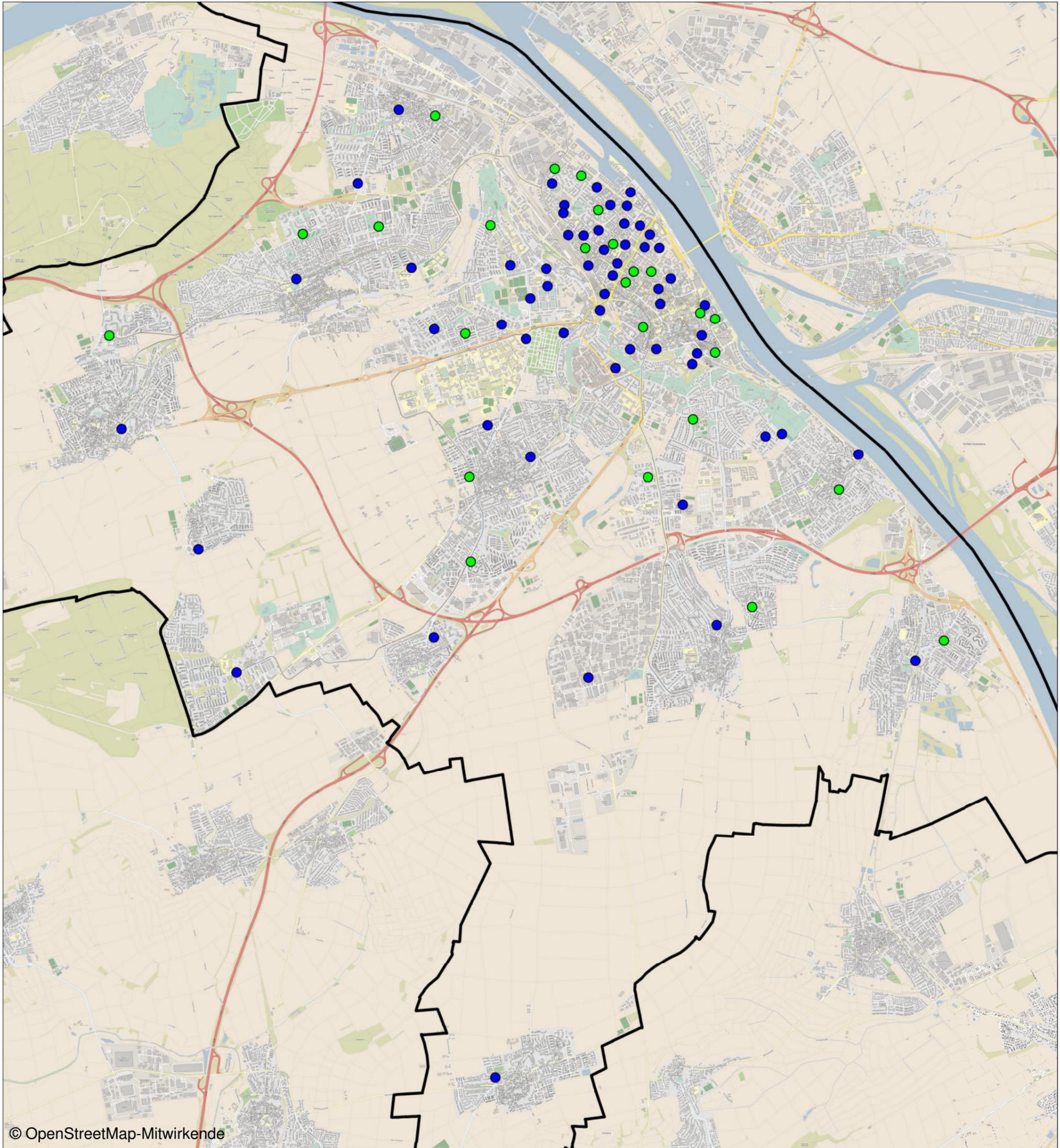
Gesamteinschätzung

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

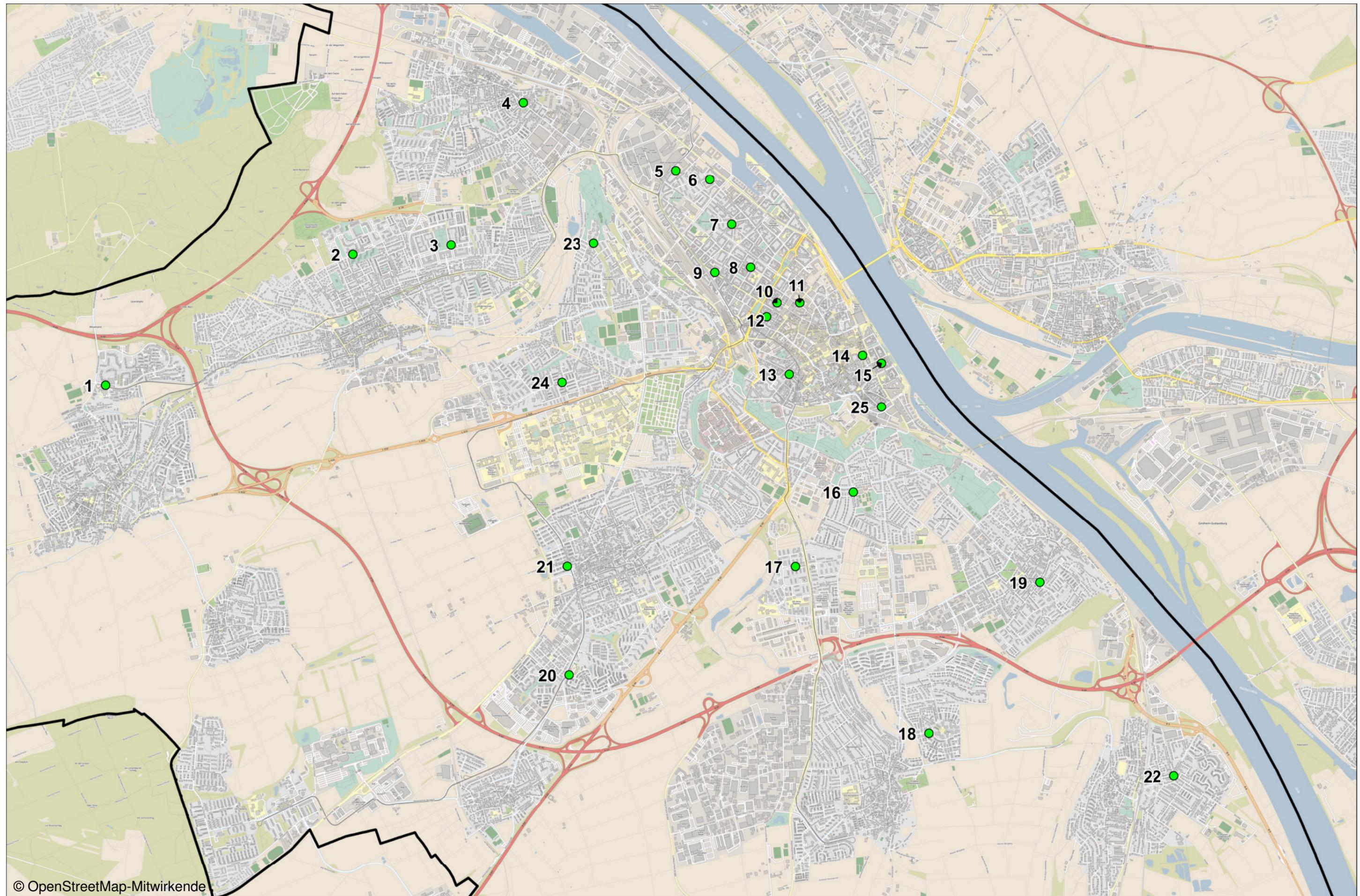
Die Gesamteinschätzung wird **Bestandteil der Stadtratsbeschlussvorlage** unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ Gesamteinschätzung

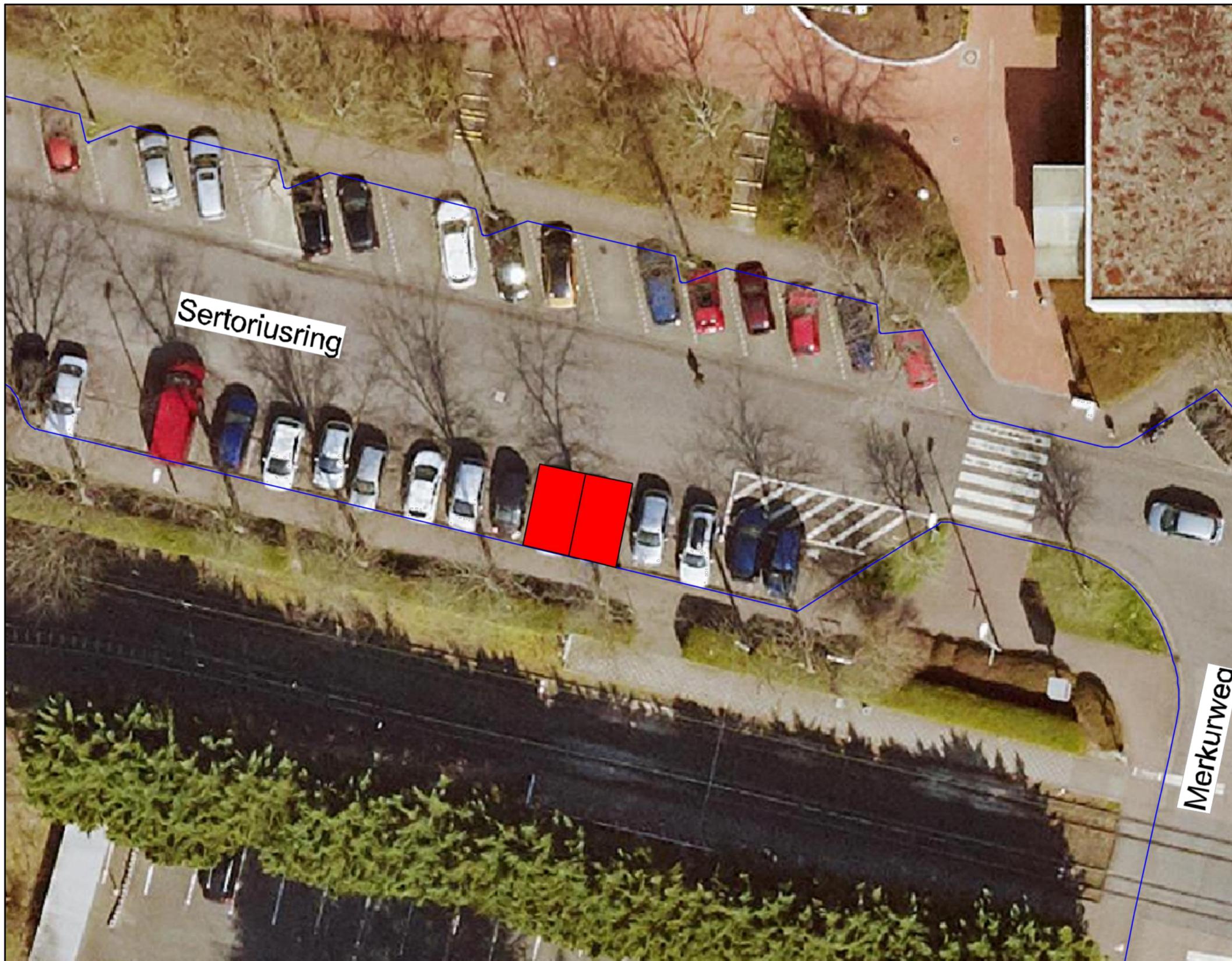
Stellen Sie hier kurz zusammenfassend die Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz dar. Gehen Sie dabei auf das Ausmaß fördernder oder hemmender Effekte sowie auf evtl. im Vorfeld geprüfte Lösungsansätze ein.

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

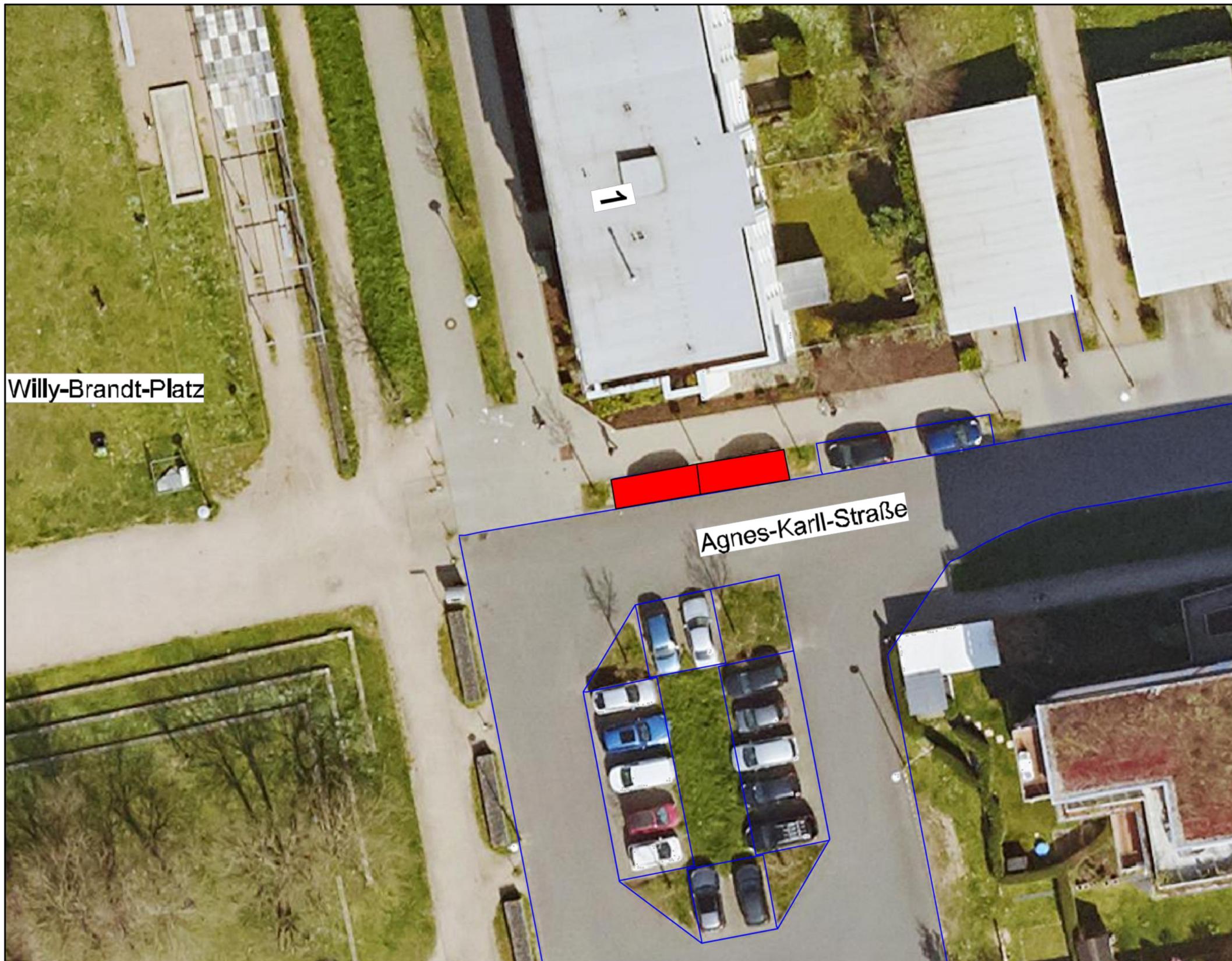
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Agnes-Karll-Straße

Gonsenheim

Standort 3



Landeshauptstadt
Mainz

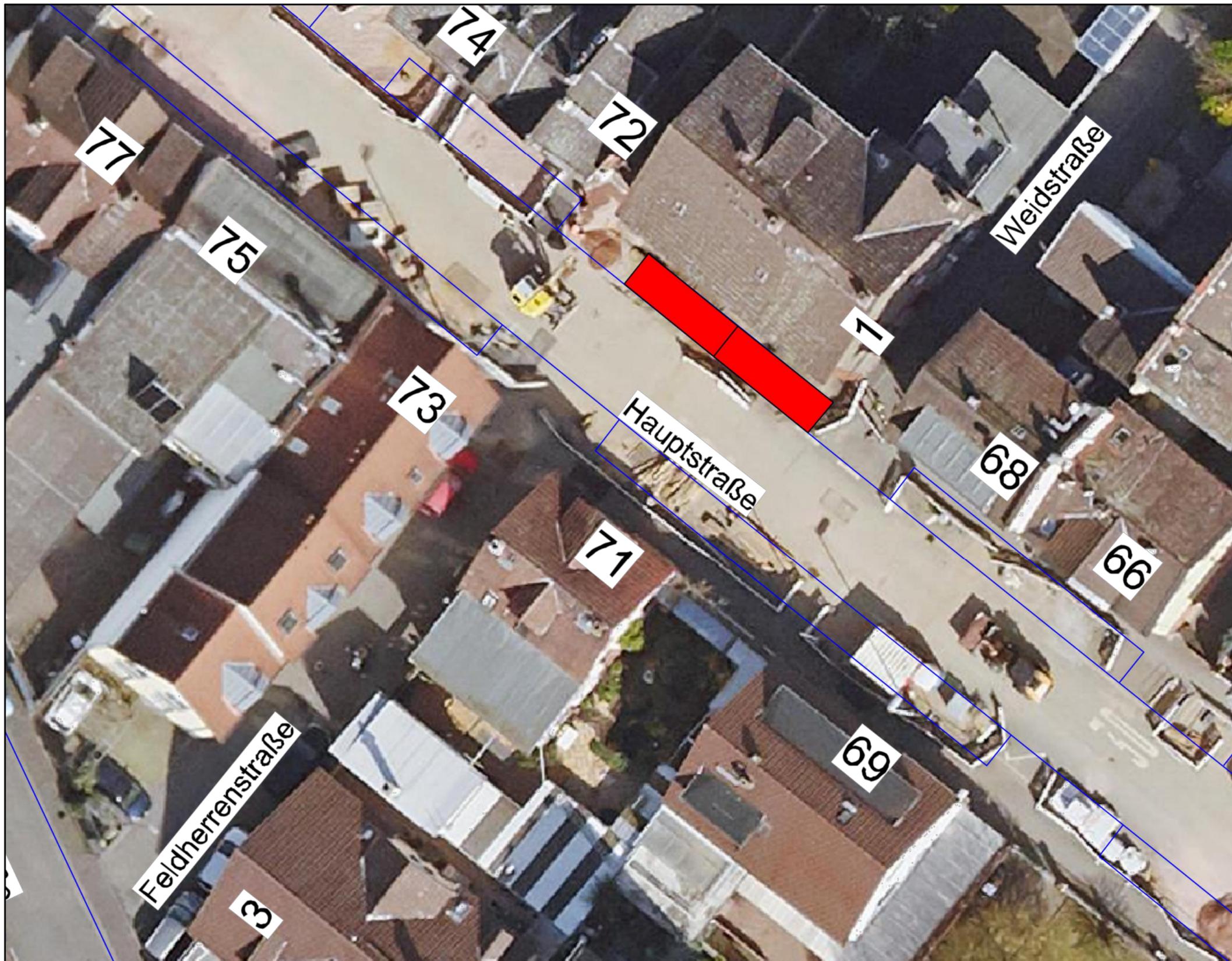
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hauptstraße

Mombach

Standort 4



Landeshauptstadt
Mainz

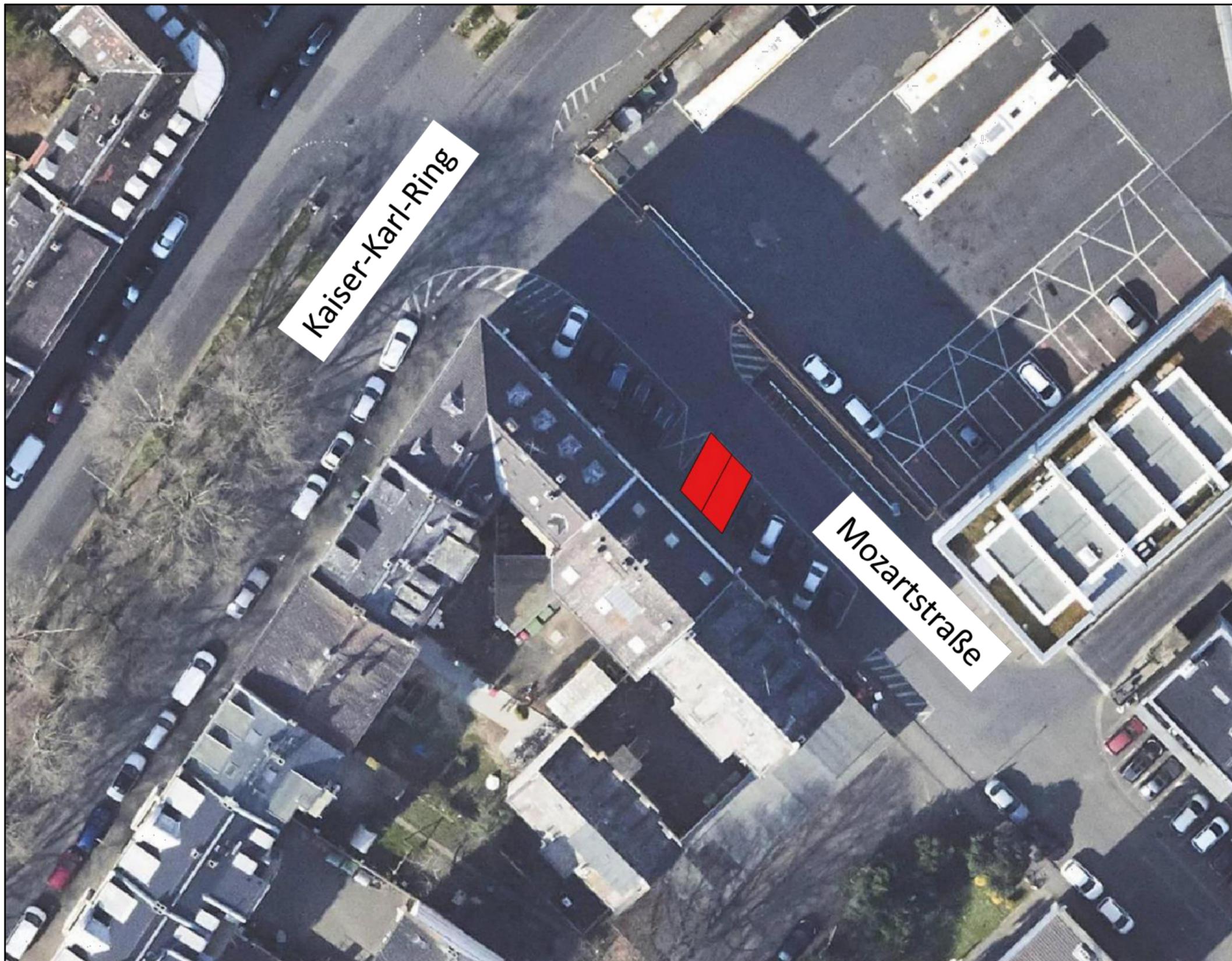
Legende



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

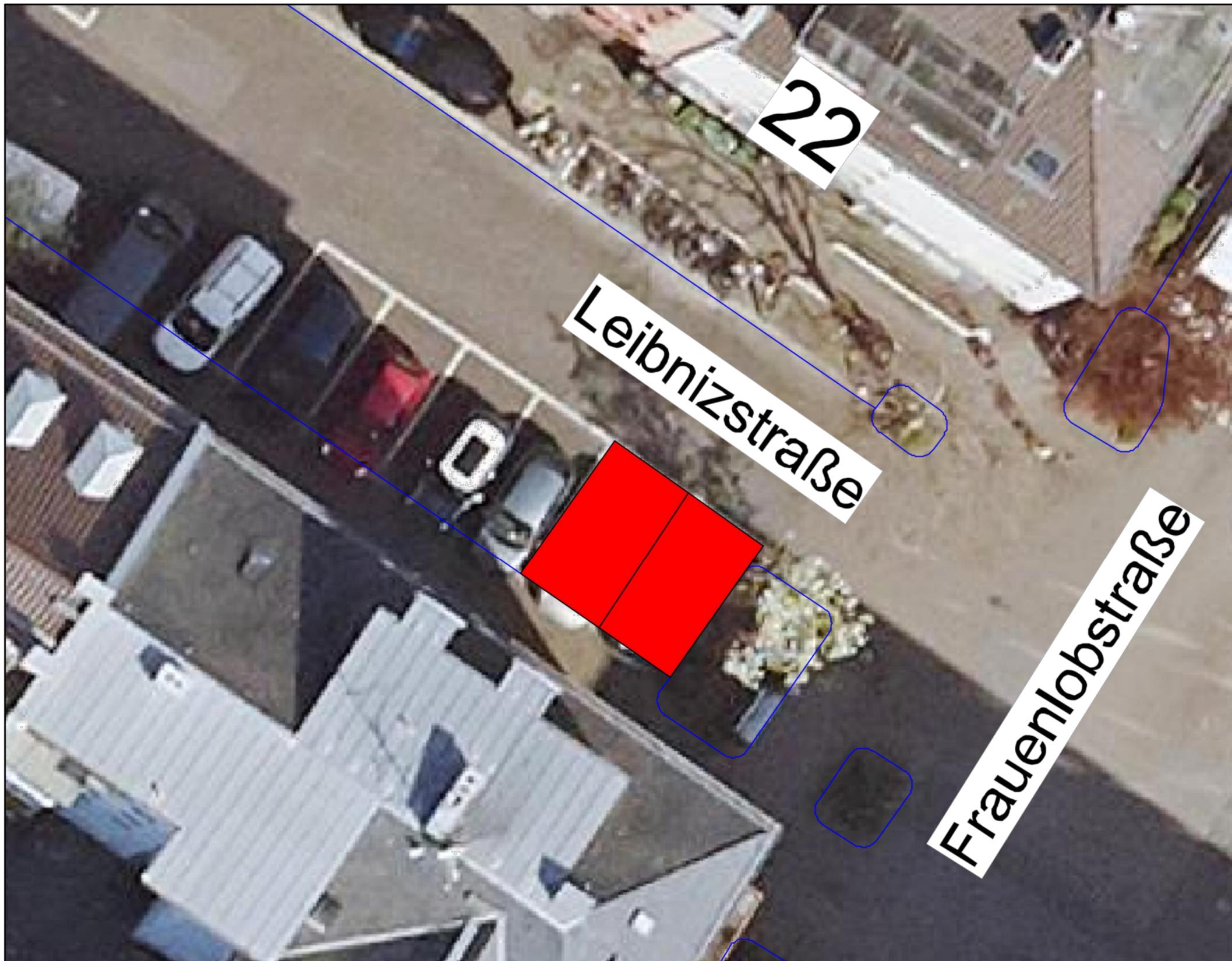
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Leibnizstraße

Neustadt

Standort 8



Landeshauptstadt
Mainz

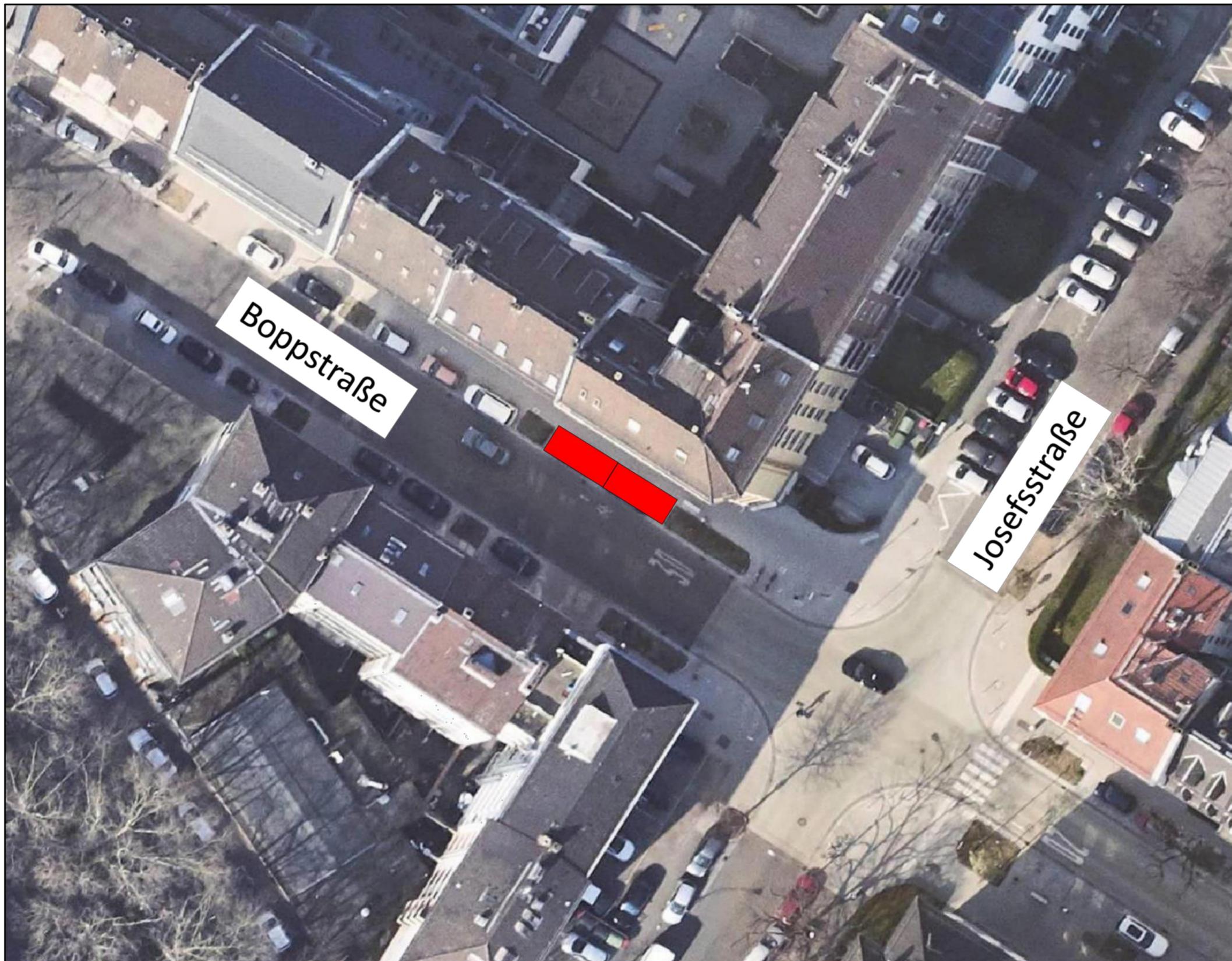
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Boppstraße

Neustadt

Standort 9



Landeshauptstadt
Mainz

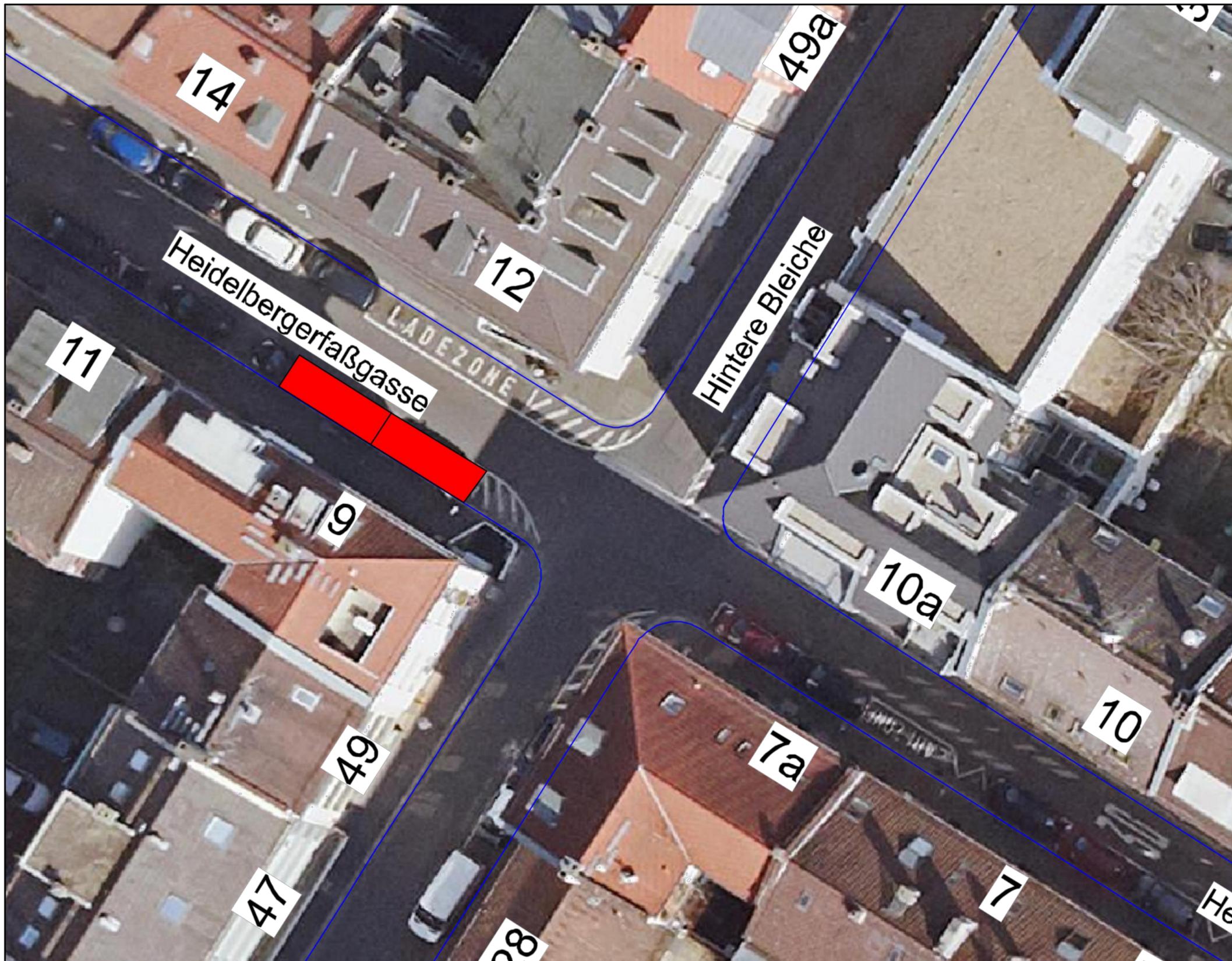
Legende



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

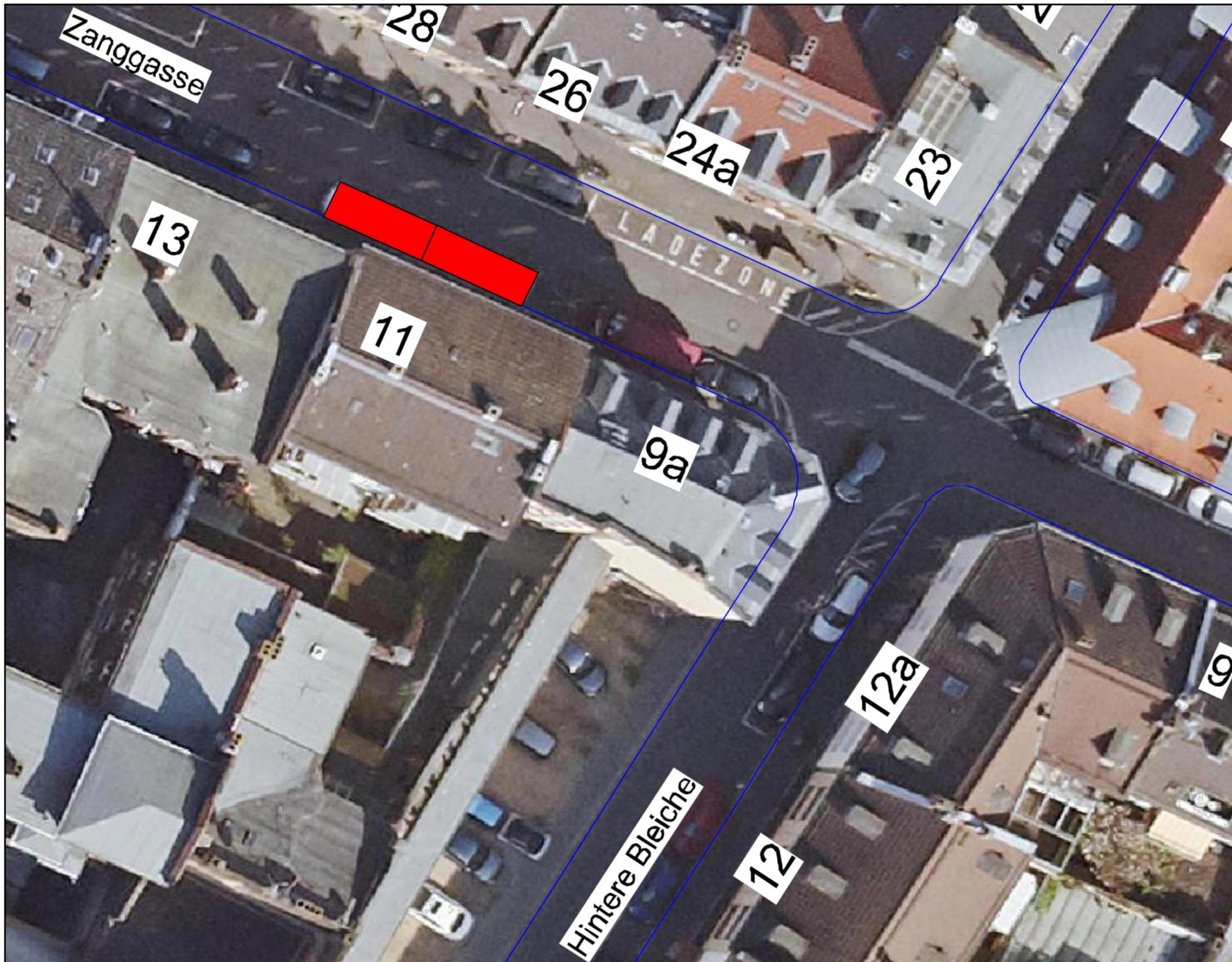
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Zanggasse

Altstadt

Standort 12



Landeshauptstadt
Mainz

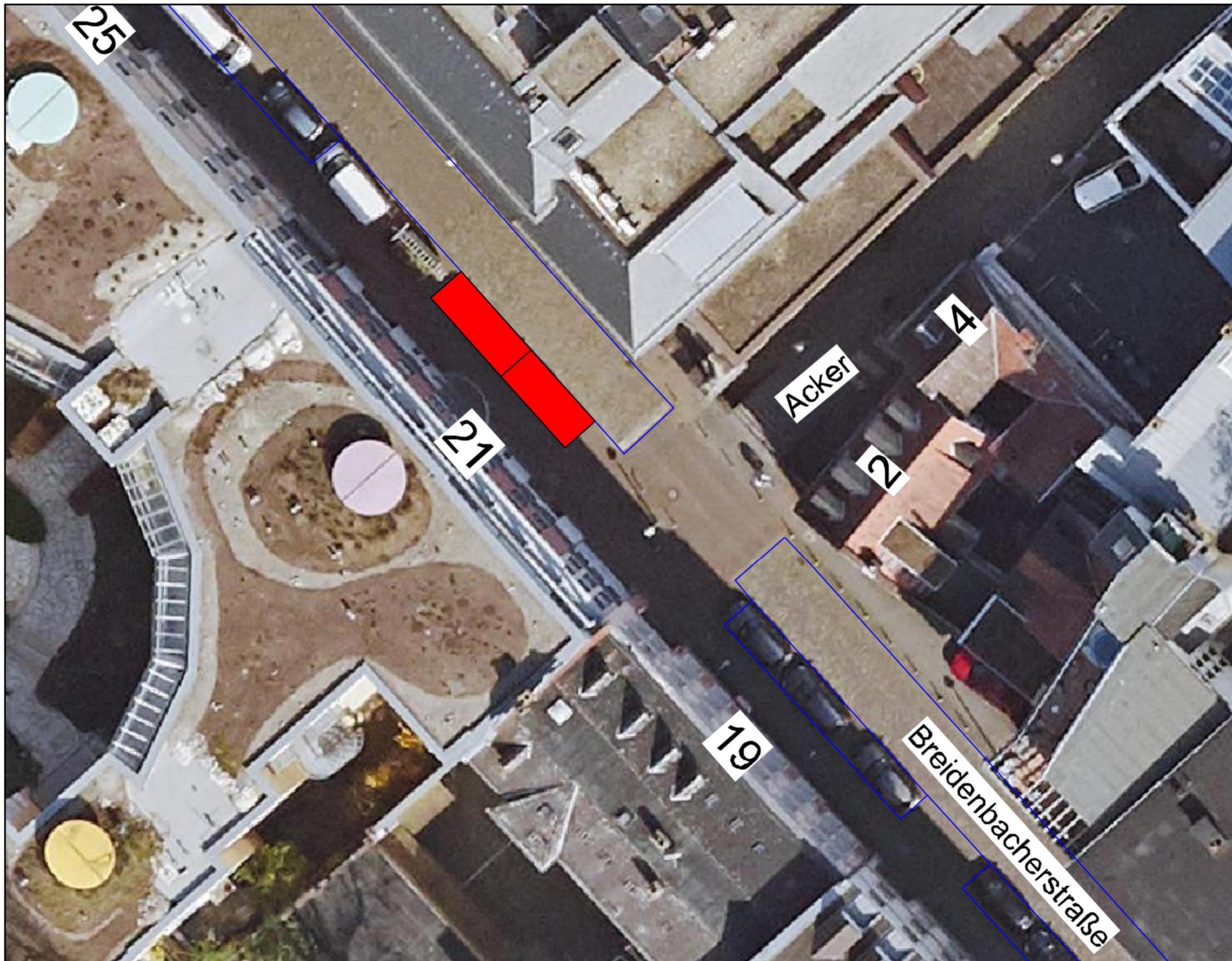
Legende



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

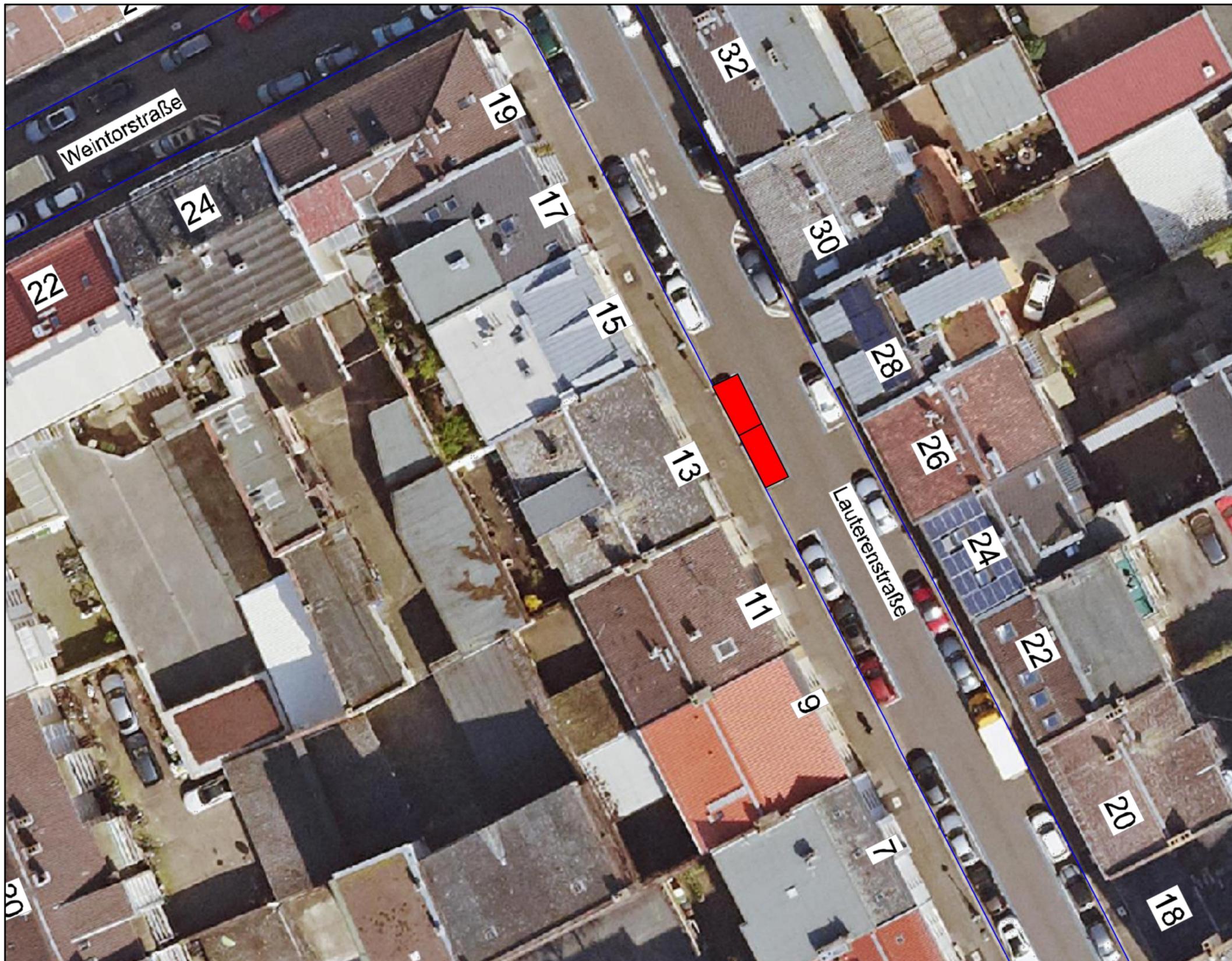
Legende



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

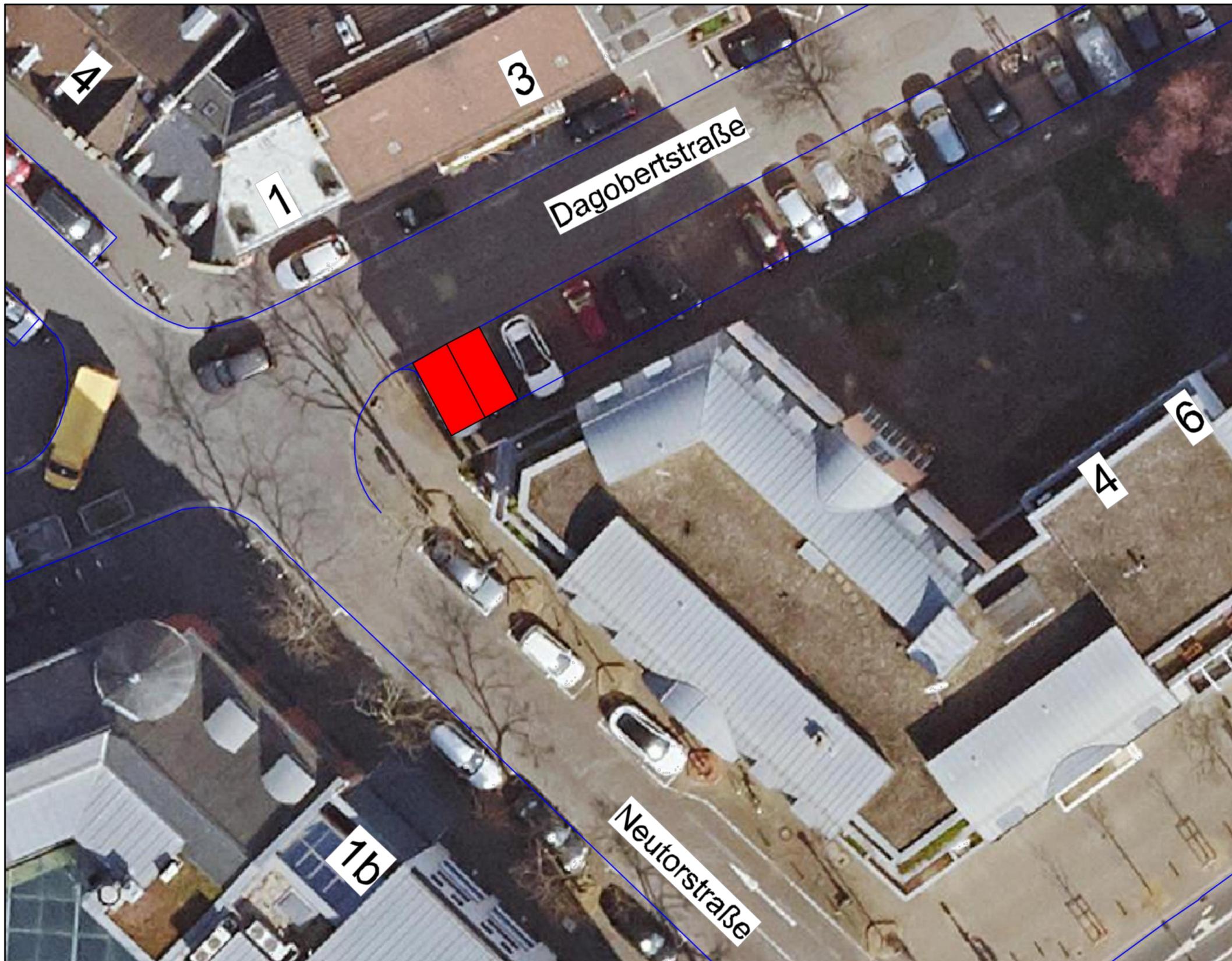
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Dagobertstraße

Altstadt

Standort 25



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand

Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld

Frau Ortsvorsteherin Christin Sauer
Ortsverwaltung Hartenberg/Münchfeld

Mainz, den 21.04.2023

Antrag der CDU-Ortsbeiratsfraktion zur Ortsbeiratssitzung am 09.05.2023

Rück-Verlegung Sitzungsort für OBR HaMü vom 27.06.2023 in den Stadtteil Hartenberg-Münchfeld.

Mit einer E-Mail vom 20.04.2023 teilte uns Ortsvorsteherin C. Sauer mit:

„...aus organisatorischen Gründen musste der **Bericht zum Alten jüdischen Friedhof** nun leider doch um eine Sitzung verschoben werden. Aufgrund der fehlenden Präsentationsmöglichkeiten in der Ortsverwaltung wird die Sitzung **am 27.6. um 18:30 Uhr im Stadthaus in der Großen Bleiche** im Marc-Chagall-Raum im 5. Stock stattfinden. Der Sitzungstermin wurde vom 04.07. vorverlegt, um das Tagen **VOR dem Bauausschuss** zu gewährleisten, wie es Ihrerseits vielfach gewünscht war.“

Die terminliche Verlegung der Ortsbeiratssitzung ist, da sie rechtzeitig angekündigt wurde, nicht zu kritisieren. Jedoch halten wir es für bürgerunfreundlich und kontraproduktiv eine öffentliche Ortsbeiratssitzung, in deren Rahmen einer größeren Öffentlichkeit Planungen zu einem wichtigen Projekt in Hartenberg-Münchfeld zugänglich gemacht werden sollen, in das Stadthaus zu verlegen. Damit wird die Möglichkeit der Bürger sich direkt zu informieren und Fragen in der Einwohnerfragestunde des OBR zu stellen unnötig erschwert.

Wir beantragen daher, dass die OBR-Sitzung am 27.06.2023 im Stadtteil Hartenberg-Münchfeld abgehalten wird und die Bürger in geeigneter Form über den Sitzungsort und die terminliche Verlegung der OBR-Sitzung informiert werden.

Da es im Stadtteil eine ganze Reihe von Schulen gibt, sollte es möglich sein, einen Veranstaltungsort im Stadtteil zu finden, in dem die technischen Voraussetzungen zur Durchführung der Präsentation vorhanden sind.

Für die CDU-Fraktion

Jutta Lukas

CDU Fraktion

Ortsbeirat

Mainz-Hartenberg/Münchfeld