Landeshauptstadt
Mainz

Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Laubenheim am Freitag, 05.05.2023, 17:00 Uhr, Sitzungsraum, W.-Spies-Haus, W.-Leuschner-Str. 14, 55130 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Barrierefreier Zugang zur AWO Laubenheim (SPD)
   Vorlage: 0575/2023

2. Sportgeräte Laubenheimer Park (CDU)
   Vorlage: 0586/2023

3. Neue Mitte Laubenheim endlich auf den Weg bringen (SPD,CDU,Grüne,FDP,ÖDP)
   Vorlage: 0628/2023

4. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
   4.1. Planung Grundschule Laubenheim (CDU)
   Vorlage: 0346/2023

5. Sachstandsberichte

6. Beschlussvorlagen

7. Mitteilungen und Verschiedenes
   7.1. Sachstand Sportzentrum Laubenheim (Riedhalle)
   7.2. Sachstand Jubiläumsjahr - Bericht des Ortsvorstehers

8. Stadtteilmittel

9. Einwohnerfragestunde

b) <u>nicht öffentlich</u>

10. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

11. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 04.05.2023

gez. Gerhard Strotkötter
Ortsvorsteher

SPD
im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Antrag zur
Ortsbeiratssitzung am 05.05. 2023

Barrierefreier Zugang zur AWO Laubenheim

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, im Treppenbereich der Begegnungsstätte der Laubenheimer AWO eine Hebebühne für Rollstühle installieren zu lassen.

Begründung:

Die Laubenheimer Arbeiterwohlfahrt ist in Zusammenarbeit mit der Stadt Mainz ein bedeutender Träger der örtlichen Seniorenarbeit. Da in der Begegnungsstätte über die beiden Treppen ein Zugang für mobilitätseingeschränkte Bürger:innen nicht möglich ist, war beabsichtigt, dass die AWO in die ehemalige Hausmeisterwohnung auf dem Gelände der Grundschule umzieht. Durch die Neuplanung einer Ganztagsschule steht die ehemalige Hausmeisterwohnung jedoch nicht mehr für AWO-Zwecke zur Verfügung.
Die Begegnungsstätte wird darüber hinaus auch für Informationsveranstaltungen der Stadt Mainz sowie für Versammlungen und Vorträge der Vereine genutzt, da in Laubenheim kein Bürgerhaus vorhanden ist. Auch der Pflegestützpunkt, die Seniorensicherheitsberater:innen sowie Digitalbotschafter:innen sowie zukünftig die „Gemeindeschwester plus“ und andere soziale Einrichtungen nutzen die AWO-Räume.
Auch der Ortsbeirat könnte in der Begegnungsstätte öffentlich tagen, so wie es vorgesehen ist.
Aus vielerlei Hinsicht ist daher die Realisierung des behindertengerechten Zugangs möglichst zeitnah erforderlich. Es wird vorgeschlagen, die Hebebühne auf dem rückwärtigen Parkplatz zu installieren.

In Anlehnung an Abschnitt C. Ziffern 1.2 der RBBau wird zur Beschleunigung angeregt, dass die Hebebühne im Wege der Bauunterhaltung als investive Maßnahme mit Kosten von weniger als 50.000 € ausgeführt wird.

Für die SPD
Wolfgang Stampp

Ö 2

CDU Laubenheim

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 05.05.2023
Mainz-Laubenheim

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung möge prüfen, ob es möglich ist, in dem neu gestalteten Laubenheimer Park Sportgeräte aufzustellen. Diese könnten neben den Wegen montiert werden, damit keine Rasenflächen oder Bäume in Mitleidenschaft gezogen werden.

Begründung:

Die Menschen treiben in ihrer Freizeit vermehrt Sport, was der Gesund Erhaltung des Körpers dient. Der Park bietet ideale Voraussetzungen um Übungsgeräte aufzustellen. Außerdem blieben den Bürgern weite Fahrstrecken für andere Anlaufstellen erspart.

CDU Laubenheim
Fraktionsvorsitzender
Norbert Riffel

SPD, CDU, B90/Die Grünen, FDP und ÖDP im Ortsbeirat Mainz-Laubenheim

Gemeinsamer Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates Laubenheim am 05.05.2023

Neue Mitte Laubenheim endlich auf den Weg bringen

Die Realisierung einer Neuen Mitte Laubenheim ist seit vielen Jahren vordringlicher und einhelliger Wunsch aller Fraktionen im Ortsbeirat Laubenheim. Die entsprechenden Gestaltungsmöglichkeiten wurden breit und intensiv mit allen Beteiligten der Verwaltung diskutiert. Das Ergebnis mündete in einen Planungsvorschlag, der im Jahre 2016 dem Ortbeirat vorgestellt wurde und auf Zustimmung aller Fraktionen traf. Seitdem ist aus vielerlei Gründen nichts mehr Wesentliches geschehen. Vor kurzem gab es von Seiten der Verwaltung das Signal an den Ortsbeirat Laubenheim, dem Vorhaben mittels eines weiteren entsprechenden Antrages neues Leben einzuhauchen und das Projekt endlich auf den Weg einer Realisierung zu bringen.

Der Ortsbeirat möge daher beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, die Planungen zur Neuen Mitte Laubenheim, die dem Ortsbeirat bereits im Jahr 2016 vorgestellt wurden, zu aktualisieren und dem Ortsbeirat zeitnah erneut vorzustellen. Im Rahmen dieser Vorstellung soll es dem Ortsbeirat ermöglicht werden, ggfs. weitere Gestaltungswünsche in die Planungen einfließen zu lassen.

Darüber hinaus wird die Verwaltung gebeten, die finanziellen Mittel für die Aktualisierung der Gestaltungsplanung, die Erstellung der Ausführungsplanung und deren anschließenden Realisierung bereitzustellen.

Für die SPD	Für die CDU	Für B90/Grüne	Für die FDP	Für die ÖDP
Wolfgang Stampp	Norbert Riffel	Gabriele Müller	Dr. Christian Hecht	Ulrich Frings

Landeshauptstadt Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0346/2023 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Planung Grundschule Laubenheim (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wie weit ist die Baumaßnahme „Grundschule Laubenheim" fortgeschritten?
2. Welche Gewerke sind vergeben?
3. Welche Maßnahmen sind ausgeschrieben?
Die Ausschreibung der Abbrucharbeiten läuft derzeit. Eine frühere Ausschreibung war nicht möglich, da vor Beginn der Abbrucharbeiten die Baustraße in Verlängerung der Weinstraße fertiggestellt sein muss. Hier bedurfte es weiterer Abstimmungen, die den Planungsprozess verzögert haben. Sobald die zu beauftragende Firma feststeht, wird ein konkreter Zeitplan abgestimmt und der Starttermin rechtzeitig vorher den Anliegern mitgeteilt. Die Rohbauausschreibung ist fertiggestellt. Sie wird in Kürze veröffentlicht.

4. In wieviel Jahren ist mit dem Abschluss der Arbeiten für die neue Grundschule zu rechnen?
Mit dem Abschluss der Arbeiten ist nach derzeitigem Kenntnisstand in 2026 zu rechnen.

Mainz, 03.05.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Ö 4.1

Vorlage-Nr. 0346 / 2023

CDU Laubenheim

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10.03. 2023
Mainz-Laubenheim

Anfrage an die Verwaltung zur „Planung Grundschule Laubenheim“

Wir fragen die Verwaltung:

1. Wie weit ist die Baumaßnahme „Grundschule Laubenheim“ fortgeschritten?
2. Welche Gewerke sind vergeben?
3. Welche Maßnahmen sind ausgeschrieben?
4. In wieviel Jahren ist mit dem Abschluss der Arbeiten für die neue Grundschule zu rechnen?

Begründung:

Die Eltern in Laubenheim sind über den Fortgang der Baumaßnahme der Laubenheimer Grundschule sehr besorgt. Ein Abbruch ist noch immer nicht erfolgt und folge dessen wird ein Neubau sich um weitere Jahre verzögern. Die Interimslösung ist aber zeitlich begrenzt.

In dieser Baumaßnahme ist auch eine neue Turnhalle integriert, die auch für Laubenheimer Vereine genutzt werden könnte. Damit wäre die untragbare Hallensituation in Laubenheim etwas entschärft.

CDU Laubenheim
Fraktionsvorsitzender
Norbert Riffel

Ö 5.1

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0418/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 09.03.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0139/2023 der SPD-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Laubenheim;
hier: Der Vermüllung Laubenheims Einhalt gebieten

Mainz, 28.04.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der **Ortsbeirat Mainz-Laubenheim** nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Vor einiger Zeit hat die Mainzer Mobilität (MM) begonnen, bisherige Haltestellenstelen durch „Digitale Haltestellensäulen“ zu ersetzen. An verschiedenen Stellen z.B. in der Mainzer Oberstadt entlang der Göttelmannstraße ist diese neue technische Infrastruktur in Form einer Vitrine bereits errichtet. Durch den Entfall der Haltestellensäule kann nunmehr auch kein Mülleimer wie bisher montiert werden. Es kommt daher der so genannte „Abfallhai“ zum Einsatz, eine groß dimensionierter Edelstahlzylinder, der neben einem wesentlich größeren Abfallvolumen auch ein Fach zur Entsorgung von Zigarettenstummeln bietet.
Die MM beabsichtigt, in den kommenden Jahren eine beträchtliche Zahl weiterer Haltestellen mit digitaler Stele und Abfallhai auszustatten, allerdings werden zunächst vorrangig innenstadtnahe Haltestellen umgerüstet, sodass die Stadtteile erst mittelfristig angegangen werden.
Die Verwaltung wird dennoch mit der MM und dem Entsorgungsbetrieb nach Möglichkeiten suchen, um den beschriebenen Missständen in Laubenheim entgegenzuwirken. Über die Ergebnisse und eventuelle Lösungsmöglichkeiten wird die Verwaltung zu gegebener Zeit Bericht erstatten.

Ö 5.2

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0625/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Lau	Datum 26.04.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0141/2023 SPD, CDU, Grüne, FDP, ÖDP, Ortsbeirat Mainz-Laubenheim;
hier: Neue Laubenheimer Mitte

Mainz, 28.4.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:
Der Ortsbeirat nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis. Der Antrag ist erledigt.

Sachverhalt:
Der Ortsbeirat hat in seiner Sitzung vom 12.11.2021 laut Niederschrift in Aussicht gestellt, „einen Antrag mit planerischen Veränderungen [zu] formulieren, damit das Grün- und Umweltamt mit diesen neuen Ideen in die Planung einsteigen […] kann“. Ein solcher Antrag liegt der Verwaltung bislang nicht vor. Auf die Antwort zur Anfrage 0461/2022 wird verwiesen.

Die Beschlussfassung des städtischen Haushalts ist gemäß Gemeindeordnung Aufgabe des Stadtrates. Der Haushaltsplan enthält alle im Haushaltsjahr für die Erfüllung der Gemeinde voraussichtlich entstehenden Aufwendungen. Der Haushalt 2023/24 wurde am 21.09.2022 durch die Verwaltung eingebracht. Der Haushaltsplan lag bis zu seiner Beschlussfassung des Stadtrates in seiner Sitzung am 13.12.2022 zur Einsichtnahme aus. Die Genehmigung liegt seit März 2023 vor und wurde öffentlich bekannt gemacht. Eine nachträgliche Aufnahme des Vorhabens ist nicht geplant und nicht möglich.

Grundsätzlich kann in Aussicht gestellt werden, dass eine Bearbeitung des Vorhabens erneut geprüft wird, sobald sich neue Kapazitäten ergeben und die Wünsche des Ortsbeirats zu den „planerischen Änderungen“ vorliegen.

Auch Ausschreibung, Vergabe und Betreuung externer Planungsleistungen, die Durchführung von Bürgerbeteiligungen sowie die verwaltungsseitige Betreuung der Vorhaben verursachen einen Bearbeitungsaufwand, der durch einen entsprechenden Personaleinsatz zu gewährleisten ist.

Ö 5.3

Landeshauptstadt Mainz

Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0680/2023
Amt/Aktenzeichen 60/61 33 Lau	Datum 02.05.2023	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am ----------

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zum Antrag Nr. 1545/2022 (CDU), Ortsbeirat Mainz-Laubenheim
hier: Installation Trinkwasserbrunnen

Mainz, 03.05.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Im Januar 2023 wurde festgelegt, zukünftig alle städtischen Einrichtungen mit Trinkwasserbrunnen auszustatten. Somit werden auch die Grundschule und die Kita Mini-Max mit Trinkbrunnen ausgestattet.

Ö 6.1

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0490/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61 20 02 Ä34	Datum 27.03.2023	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
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Vorberatung	26.04.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Vorberatung	03.05.2023	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	04.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Ebersheim	Vorberatung	04.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Vorberatung	05.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Vorberatung	11.05.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.05.2023	Ö

Betreff:
Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie", Rotor-Out-Regelung

hier: - Kenntnisnahme der Hinweise zum Artenschutz und zum Immissionsschutz
- Beschluss einer Rotor-Out-Regelung gemäß § 5 Abs. 4 WindBG für den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie"

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 **Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie** / der **Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Ebersheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Laubenheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Marienborn** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** / der **Stadtrat** nimmt die Hinweise zum Artenschutz und zum Immissionsschutz zur Kenntnis. Der **Stadtvorstand** / der **Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie** / der **Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Ebersheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Laubenheim** / der **Ortsbeirat Mainz-Marienborn** / der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt, eine Rotor-Out-Regelung gemäß § 5 Abs. 4 Windenergieflächenbedarfsgesetz für den Geltungsbereich der Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie".

Sachverhalt

1. Anlass

In den vergangenen Jahren nahm das Ziel einer klimaschonenden und nachhaltigen Entwicklung der Energieversorgung stetig zu und hat sich seit dem Krieg gegen die Ukraine zu Beginn des Jahres 2022 im Hinblick auf die Energiesicherheit in Deutschland nochmals deutlich verschärft.

Im Hinblick auf die nationalen Klimaziele kann dies nur mit der Förderung von erneuerbaren Energien und dem Beschluss entsprechender Gesetze erreicht werden. Die Windenergie bietet dabei für die Stromerzeugung die größten Potenziale und deckt bereits den überwiegenden Anteil erneuerbaren Stroms in Deutschland ab. Als „Masterplankommune 100% Klimaschutz“ strebt die Landeshauptstadt Mainz an bis 2050 klimaneutral zu werden. Durch den Beschluss des Stadtrates zum. „Klimanotstand“ wurde der Zeitpunkt auf 2035 vorgezogen. Der Ausbau regenerativer Energien ist eine Strategie des im Bericht "Masterplan 100 % Klimaschutz für die Landeshauptstadt Mainz" aufgeführten Zielpfads für die Klimaneutralität 2050. Um den Ausbau der Windenergie auch in Mainz weiter zu fördern, wurden zusätzliche planungsrechtliche Schritte unternommen.

Die FNP-Änderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie" wurde am 05.09.2012 vom Stadtrat der Stadt Mainz beschlossen und der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd zur Genehmigung (gem. § 6 Abs. 1 BauGB) vorgelegt. Der Plan wurde mit dem Bescheid vom 10.10.2012 in Teilen genehmigt. Der nördliche Teilbereich wurde von der Genehmigung ausgenommen, da der Flächennutzungsplan insoweit nicht dem Vorranggebiet 01 des am 09.12.2011 von der Regionalvertretung beschlossenen Regionalplans Rheinhessen-Nahe Teilplan Windenergie (ROP) entsprach und somit einer raumordnerischen Zielaussage widersprach. Die Stadt Mainz hat daraufhin am 09.11.2012 fristgerecht Widerspruch eingelegt.

Im Nachgang hierzu wurde die Erste Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP IV) am 11.05.2013 rechtsverbindlich. Hiermit wurde den Kommunen mehr Planungsfreiheit eingeräumt, da Konzentrationsflächen auch außerhalb der Vorranggebiete ermöglicht wurden. Die FNP-Änderung Nr. 34 stimmte somit schon faktisch mit dem LEP IV überein. Aufgrund dieser Änderungen des LEP IV und des daraufhin angepassten Regionalen Raumordnungsplan Rheinhessen konnte die im Rahmen der FNP-Änderung Nr. 34 zunächst von der Genehmigung ausgenommene Fläche mit einem Abhilfe- und Genehmigungsbescheid von der Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd genehmigt werden. Die Erteilung der Genehmigung wurde am 18.11.2022 bekannt gemacht. Somit steht für die Errichtung von Windenergieanlagen eine zusätzliche Fläche von ca. 29,2 ha zur Verfügung. Das entspricht bei einer Konzentrationsfläche von ca. 77,6 ha rund 38 % der Gesamtfläche und somit einer prozentualen Flächenerweiterung von rund 60 %.

Derweil ist im Juli 2022 das Wind-an-Land-Gesetz als Artikelgesetz v. a. mit Änderungen im Raumordnungsgesetz (ROG), Baugesetzbuch (BauGB) sowie des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) beschlossen worden. Ziel der Neuregelungen ist es, die Ausweisung der erforderlichen Flächen sicherzustellen, zu beschleunigen und die Pla-

nungsverfahren deutlich zu vereinfachen. Zusätzlich führte dieses Artikelgesetz auch das Windenergieflächenbedarfsgesetz (WindBG) ein, welches am 01.02.2023 in Kraft getreten ist. Für Rheinland-Pfalz legt das WindBG als Bundesgesetz Windenergie-Flächenbeitragswerte für Ende 2027 von 1,4 % und Ende 2032 von 2,2 % der Landesfläche fest.

Um die Flächenbeitragswerte des WindBG zu erreichen und gleichzeitig eine effiziente Nutzung bereits ausgewiesener Flächen für Windenergie zu ermöglichen, hat der Gesetzgeber im § 5 Abs. 4 WindBG eine zusätzliche Regelung getroffen:

> *„Bei einem Raumordnungs- oder Flächennutzungsplan, der keine Bestimmung im Hinblick auf die Platzierung der Rotorblätter von Windenergieanlagen außerhalb einer ausgewiesenen Fläche trifft, kann der Planungsträger, der den Beschluss über den Plan gefasst hat, durch Beschluss bestimmen, dass die Rotorblätter nicht innerhalb der ausgewiesenen Fläche liegen müssen, wenn der Plan bis zum 1. Februar 2024 wirksam geworden ist. Der Beschluss ist öffentlich bekannt zu geben oder zu verkünden." (§ 5 Abs. 4 WindBG)*

Gleichzeitig werden Flächen, die vorsehen, dass die Rotorblätter einer Windenergieanlage innerhalb der Gebietsgrenzen liegen müssen (Rotor-Innerhalb-Regelung), gemäß § 4 Abs. 3 WinBG bei der Ermittlung der Flächenbeitragswerte nur anteilig angerechnet. Welchen Flächenbeitrag die einzelnen Kommunen und damit auch die Stadt Mainz leisten muss oder ob der Regionalplanungsträger sich der Aufgabe zur Erreichung der Flächenbeitragswerte übergeordnet annimmt, steht zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht fest. In beiden Fällen sollten die möglichen Flächenpotenziale der Stadt Mainz aktiviert werden, um die Förderung der Erneuerbaren Energien und damit einhergehend ein Verfehlen der Flächenbeitragswerte zu verhindern. Denn werden diese nicht erreicht, wären ab dem 31.12.2032 (bzw. ab dem 31.12.2027) Windenergieanlagen gemäß § 249 Abs. 7 BauGB im gesamten Außenbereich privilegiert zulässig. Damit würde die ausgewiesene Konzentrationsfläche keine Wirkung mehr entfalten und somit die Steuerungsmöglichkeit der Stadt Mainz nicht mehr gegeben sein.

2. Ziel, weiteres Vorgehen

Der Stadt Mainz liegt aktuell ein Antrag für den Bau einer weiteren Windenergieanlage vor, welche nach aktuellen Planungen mit dem Rotor jedoch leicht außerhalb der Gebietsgrenzen der FNP-Ä34 liegt. Weder in der Planzeichnung selbst, in der Begründung noch in den Gutachten zur FNP-Ä34 werden Aussagen bezüglich einer „Rotor-In" oder „Rotor-Out" Regelung getroffen. Nach geltendem Planungsrecht wäre diese Windenergieanlage daher aktuell unzulässig.

Mit der vierten Teilfortschreibung des Landesentwicklungsprogramms (LEP IV) sind zum 01.02.2023 zudem einige Änderungen im Bereich Erneuerbare Energien in Kraft getreten. So ist künftig der von neu errichteten Windenergieanlagen einzuhaltende Mindestabstand zu Siedlungsgebieten von bisher 1.000 m (bzw. 1.100 m bei Anlagen mit einer Gesamthöhe von mehr als 200 m) – wie auch in der FNP-Ä Nr. 34 angewendet – ohne Höhenstaffelung auf 900 m reduziert worden. In der Begründung wird klargestellt, dass die Einhaltung des Mindestabstands zu den aufgeführten Baugebieten ausschließlich für die konkrete Windenergieanlage selbst, gemessen ab Mastfußmitte, gilt.

Mit dem Beschluss einer Rotor-Out-Regelung für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Bereich Windenergie" können die planungsrechtlichen Vorrausetzungen für den Bau einer weiteren Windenergieanlage in Mainz geschaffen werden. Gleichzeitig wird die Nutzung mit einer klarstellenden Regelung der ausgewiesenen Flächen effizienter gestaltet und damit ein Beitrag zur möglichst frühzeitigen Erreichung der festgelegten Flächenziele für Rheinland-Pfalz und damit für den Klimaschutz und die Energieversorgung im Allgemeinen geleistet.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Es sind keine geschlechtsspezifischen Folgen zu erwarten.

4. Kosten

keine

5. Alternative

Da für die Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie" keine eindeutige Regelung hinsichtlich einer Rotor-Out- oder Rotor-In-Regelung existiert, sind Vorhaben zur Errichtung einer Windenergieanlage mit Rotorflächen außerhalb des Geltungsbereiches der FNP-Ä 34 aus planungsrechtlichen Gründen unzulässig.

Anlagen

- *Hinweise zum Arten- und Immissionsschutz*
- *Flächennutzungsplanänderung Nr. 34 "Teilfortschreibung des wirksamen Flächennutzungsplanes für den Teilbereich Windenergie"*

Finanzierung

Hinweise zum Arten- und Immissionsschutz

Neben der Betrachtung der vorhandenen Unterlagen und der aktuellen Regelungen auf Landesebene wurden seitens des Grün- und Umweltamtes nachfolgende Hinweise zum Arten- bzw. Immissionsschutz gegeben.

Hinweise zum Artenschutz
Im Bauleitplanverfahren der FNP-Ä Nr. 34 wurde ein Umweltbericht erstellt und eine Umweltprüfung durchgeführt. Einzelne Umweltbelange z. B. zum Feldhamster und zu Brutvögeln wurden, den gesetzlich möglichen Vorgaben entsprechend, auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren abgeschichtet.

Am 03.03.2023 hat der Bundestag das "Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG)" beschlossen. Artikel 13 ändert das Windenergieflächenbedarfsgesetz dahingehend, dass bis zum 30.06.2024 in Genehmigungsanträgen für die Errichtung einer Windenergieanlage in einem Windenergiegebiet abweichend von den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung und abweichend von den Vorschriften des § 44 BNatSchG keine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt wird. Dies betrifft in Mainz in erster Linie den streng geschützten Feldhamster, die einzelnen Individuen und den Lebensraum. Die Population unterliegt unterjährig starken Schwankungen, der Erhaltungszustand ist der Rheinland-Pfalz-weit beste und wird vom verantwortlichen Land Rheinland-Pfalz als ungünstig-schlecht bezeichnet.

Ob eine räumliche Erweiterung des Vorranggebietes auch praktisch zu mehr Windenergieanlagen und damit zu mehr Flächenversiegelung führt, ist nicht sicher. Hier spielen auch weitere Faktoren wie z. B. Abstände zu bestehenden Anlagen oder die Grundstücksverfügbarkeit eine Rolle. Unsicher ist auch, ob dies sodann zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Feldhamsters führt.

Hinweise zum Immissionsschutz
Gegen eine Rotor-Out-Regelung bestehen keine Bedenken. Der bei Errichtung und Betrieb der jeweiligen Anlage erforderliche Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. BImSchG durch die jeweilige Anlage ist unabhängig von Rotor-Out- oder Rotor-In-Regelung im betreffenden Gebiet in jedem einzelnen BImSchG-Verfahren durch den Antragstellenden nachzuweisen.

Hinweise zum Arten- und Immissionsschutz

Neben der Betrachtung der vorhandenen Unterlagen und der aktuellen Regelungen auf Landesebene wurden seitens des Grün- und Umweltamtes nachfolgende Hinweise zum Arten- bzw. Immissionsschutz gegeben.

Hinweise zum Artenschutz
Im Bauleitplanverfahren der FNP-Ä Nr. 34 wurde ein Umweltbericht erstellt und eine Umweltprüfung durchgeführt. Einzelne Umweltbelange z. B. zum Feldhamster und zu Brutvögeln wurden, den gesetzlich möglichen Vorgaben entsprechend, auf das nachgelagerte Genehmigungsverfahren abgeschichtet.

Am 03.03.2023 hat der Bundestag das "Gesetz zur Änderung des Raumordnungsgesetzes und anderer Vorschriften (ROGÄndG)" beschlossen. Artikel 13 ändert das Windenergieflächenbedarfsgesetz dahingehend, dass bis zum 30.06.2024 in Genehmigungsanträgen für die Errichtung einer Windenergieanlage in einem Windenergiegebiet abweichend von den Vorschriften des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung keine Umweltverträglichkeitsprüfung und abweichend von den Vorschriften des § 44 BNatSchG keine artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt wird. Dies betrifft in Mainz in erster Linie den streng geschützten Feldhamster, die einzelnen Individuen und den Lebensraum. Die Population unterliegt unterjährig starken Schwankungen, der Erhaltungszustand ist der Rheinland-Pfalz-weit beste und wird vom verantwortlichen Land Rheinland-Pfalz als ungünstig-schlecht bezeichnet.

Ob eine räumliche Erweiterung des Vorranggebietes auch praktisch zu mehr Windenergieanlagen und damit zu mehr Flächenversiegelung führt, ist nicht sicher. Hier spielen auch weitere Faktoren wie z. B. Abstände zu bestehenden Anlagen oder die Grundstücksverfügbarkeit eine Rolle. Unsicher ist auch, ob dies sodann zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Feldhamsters führt.

Hinweise zum Immissionsschutz
Gegen eine Rotor-Out-Regelung bestehen keine Bedenken. Der bei Errichtung und Betrieb der jeweiligen Anlage erforderliche Schutz gegen schädliche Umwelteinwirkungen i. S. d. BImSchG durch die jeweilige Anlage ist unabhängig von Rotor-Out- oder Rotor-In-Regelung im betreffenden Gebiet in jedem einzelnen BImSchG-Verfahren durch den Antragstellenden nachzuweisen.

Ö 6.2

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

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

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

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	02.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	02.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	03.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	03.05.2023	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	03.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	05.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	09.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	11.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	11.05.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	16.05.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	17.05.2023	Ö

Betreff:
Weiterentwicklung Carsharing

Mainz, 11.04.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete,

Mainz, 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 Grundvorrausetzung für ein attraktives Carsharing-Angebot, welches den Nutzer:innen vollumfängliche Mobilität, ohne die Notwendigkeit eines eigenen PKW, ermöglicht.

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

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

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

In den Mainzer Vororte hingegen besteht die Problematik, dass, aufgrund des noch verhältnismäßig geringen Carsharing-Angebots, die nächste Carsharing-Station ggf. weiter entfernt liegt und deren Nutzung dadurch weniger attraktiv ist. Durch das 2021 auf Grundlage des Carsharinggesetzes (CsgG) durchgeführte Vergabeverfahren konnte zwar das Angebot von Carsharing in allen Mainzer Stadteilen 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 Stadteilen 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 Stadteilen 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 Carshariggesetz (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 Vergabeverfahren 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^2-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

Internes Formular
61- Stadtplanungsamt
Abt. Verkehrswesen
Tel. 06131 12-3065
christoph.kerbeck@stadt.mainz.de
Aktenzeichen:

Ö 6.2

Kopf fixieren

Klima-Check der Landeshauptstadt Mainz

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

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

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

Vorgehen und Anleitung zum Ausfüllen des Klima-Checks

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

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

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

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

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

Klima-Check für Stadtratsbeschlussvorlagen der Landeshauptstadt Mainz

Vorprüfung

Negativliste

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

☐ **ja** –› KC beendet, Umweltprüfung findet in BLP statt
☒ **nein** –› weiter zu Frage 2)

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

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

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

☐ **ja** –› KC beendet
☒ **nein** –› weiter zur Hauptprüfung

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

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

Hauptprüfung

1 Treibhausgas-Emissionen
Wie wirkt sich das Vorhaben auf die **Senkung der Treibhausgas-Emissionen** aus?
Falls stark hemmend: Wird eine **vertiefte Betrachtung** empfohlen?
Die Empfehlung **vertiefte Betrachtung** bedeutet, dass eine externe Expertise eingeholt (eingekauft) werden muss.

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

2 Mikroklima
Wie wirkt sich das Vorhaben auf die **mikroklimatischen Verhältnisse** aus?
Rücknahme oder Hinzufügen von städtischem Grün, Verschattung, Beeinflussung von Durchlüftung und Befeuchtung, Ver- oder Entsiegelung von Flächen, Begrünung von Dächern und Fassaden, neue Baumstandorte.

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

5 Flächeninanspruchnahme
Wie wirkt sich das Vorhaben auf den **nachhaltigen Umgang mit Flächen** aus?
Erhalt der Natur- /Kulturlandschaft, Erhalt und Qualität innerstädtischer Freiflächen, sparsame Flächenbebauung, Versiegelung

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

Kurzbegründung/Anmerkung

6 Natürliche Ressourcen

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

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

7 Biologische Vielfalt

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

8 Anpassung an den Klima wandel

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

9 Mobiltiät

Wie wirkt sich das Vorhaben auf eine umweltverträgliche Mobilität aus?

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

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

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

Maßnahme aus dem M³

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

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

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

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

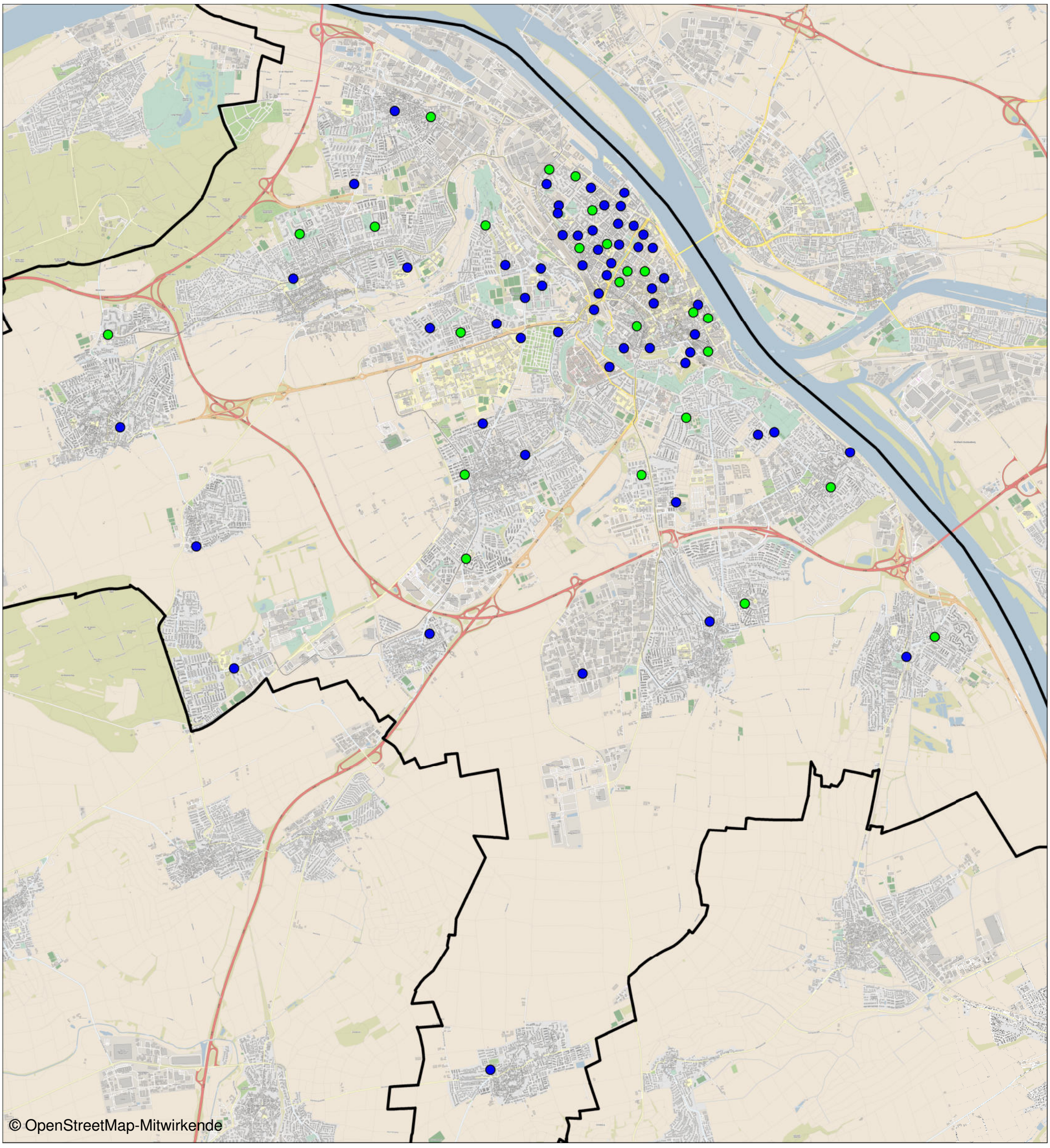
Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO2-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie die Förderung der Verkehrsmittel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

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

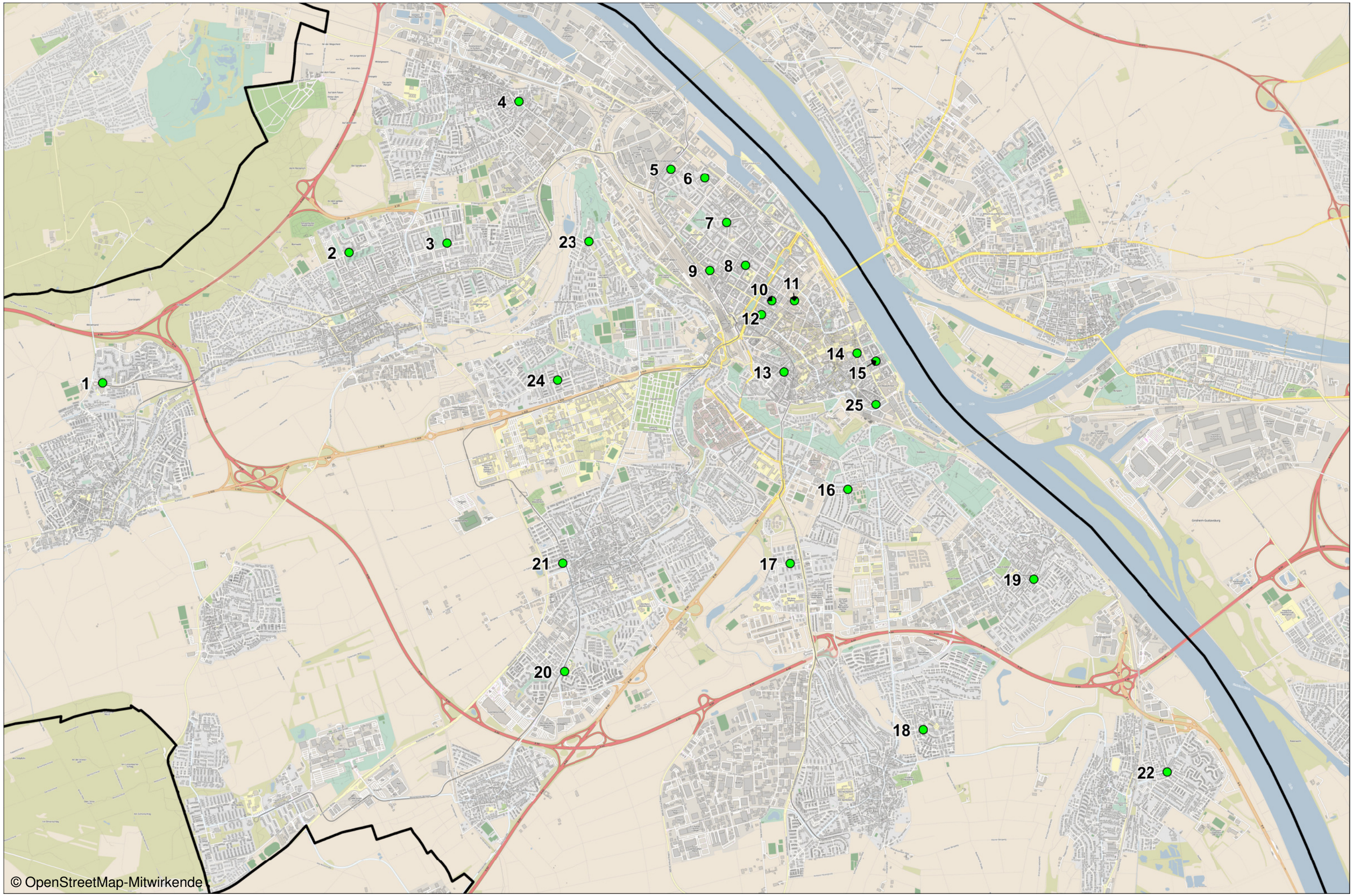
Übersichtskarte

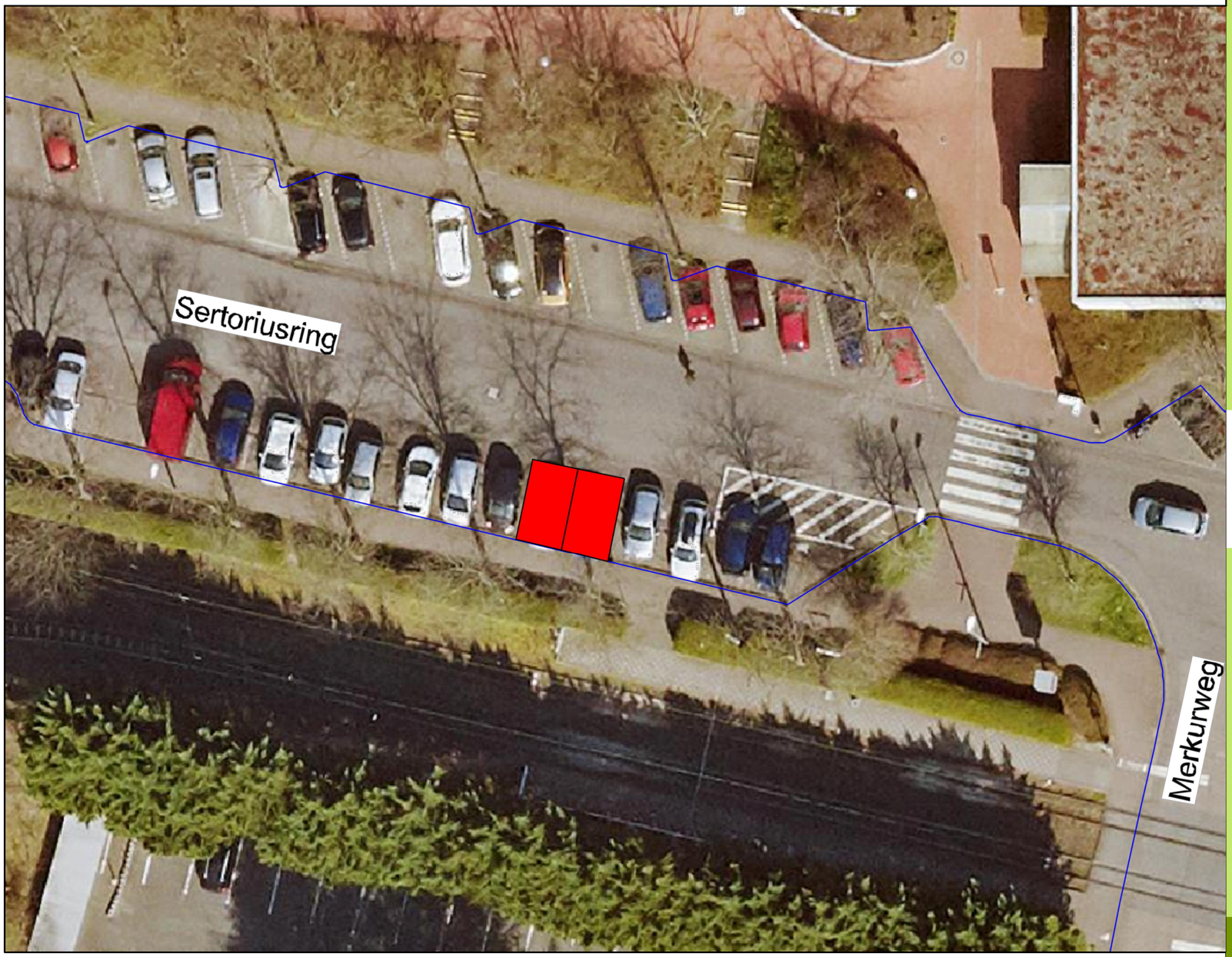
Ö 6.2

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

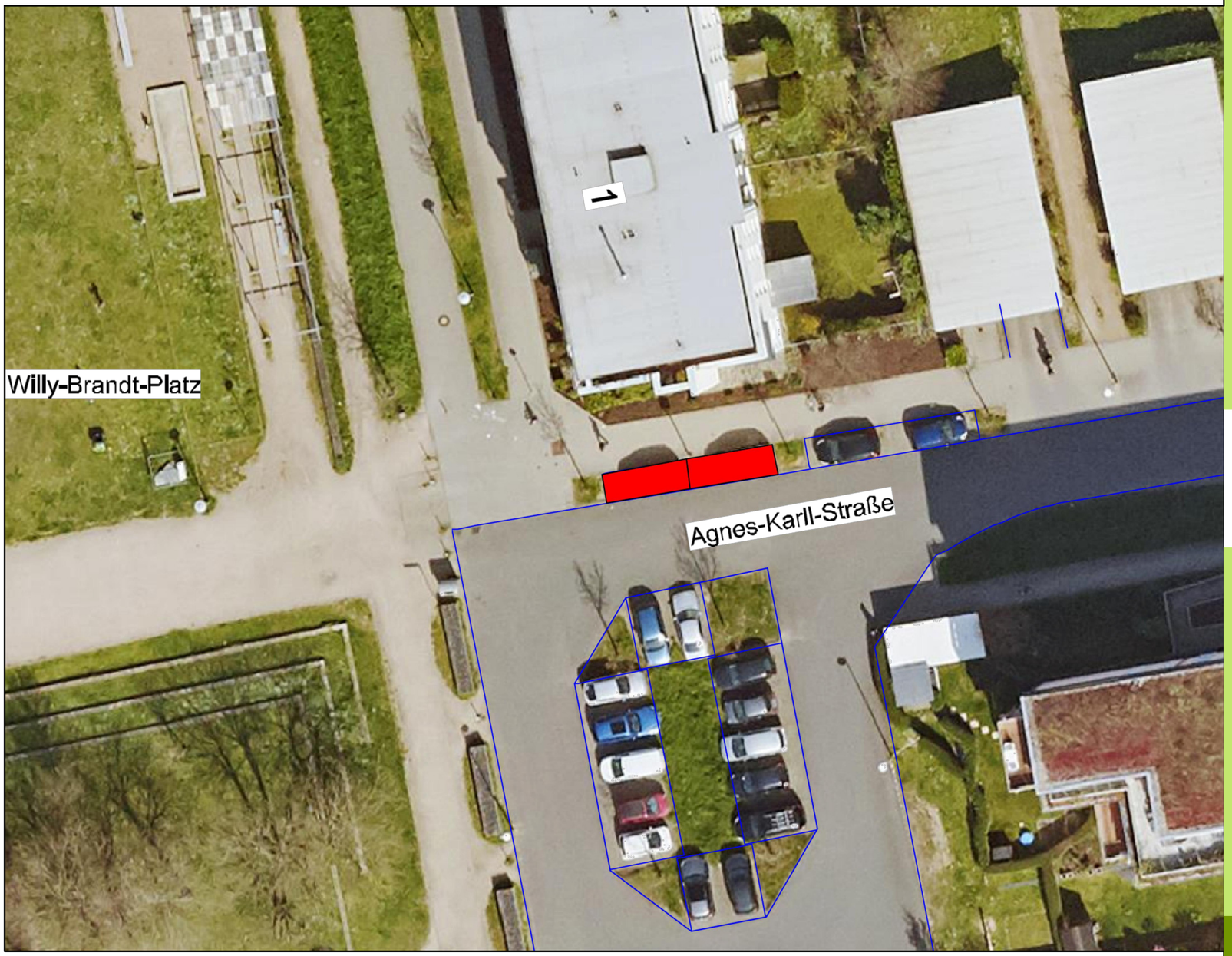
Standort 2

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Agnes-Karll-Straße

Gonsenheim

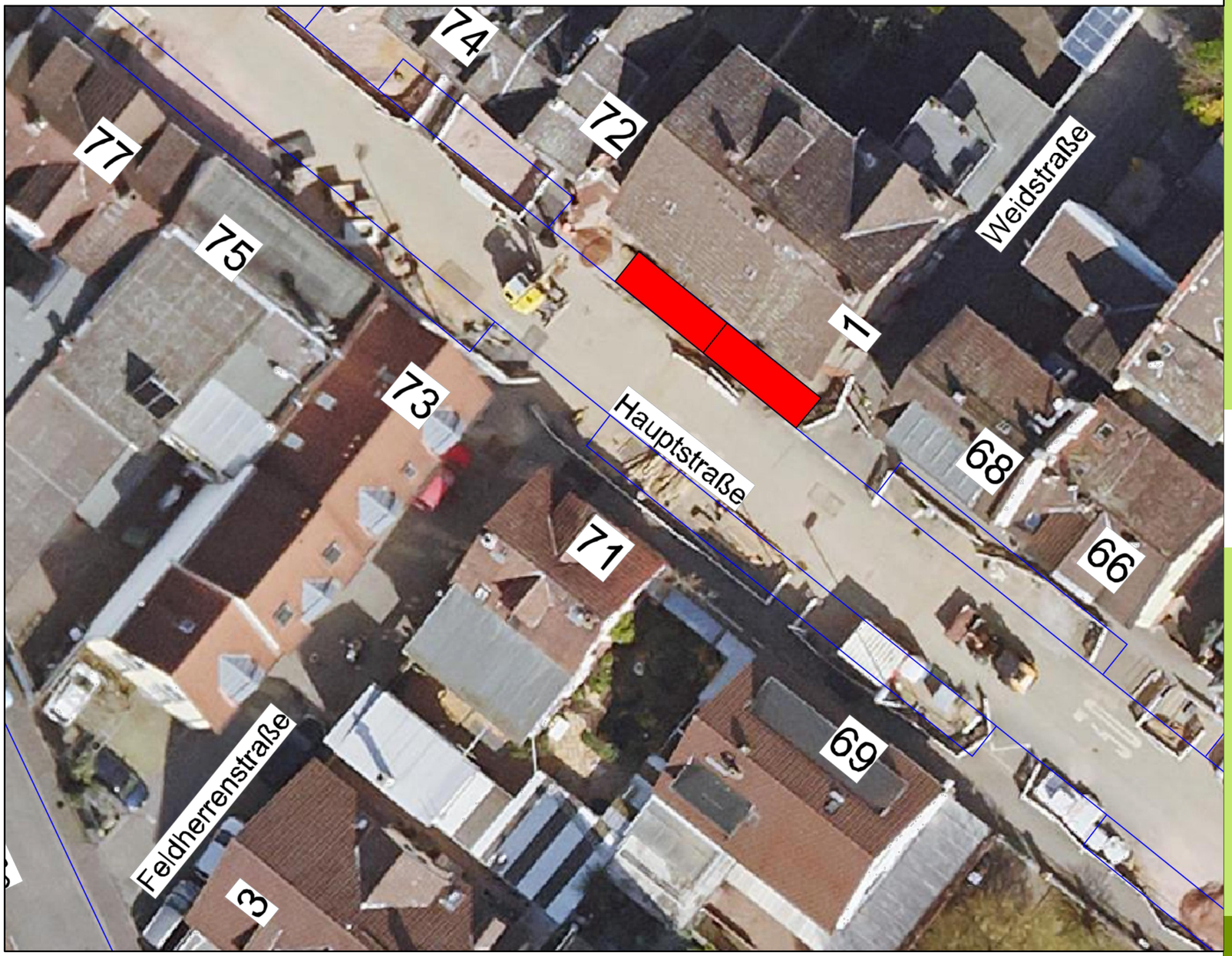
Standort 3

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hauptstraße

Mombach

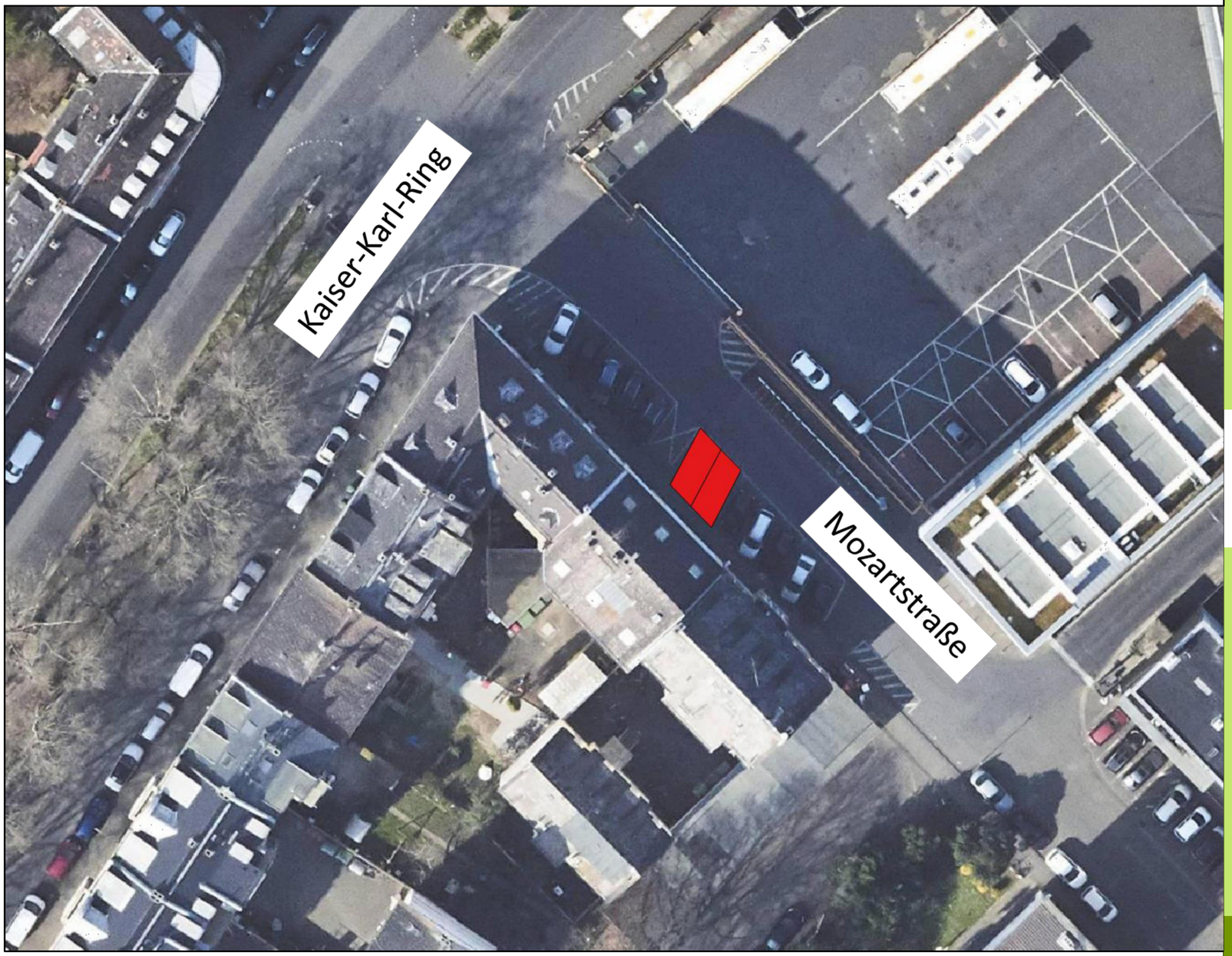
Standort 4

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

Sömmeringplatz

Neustadt

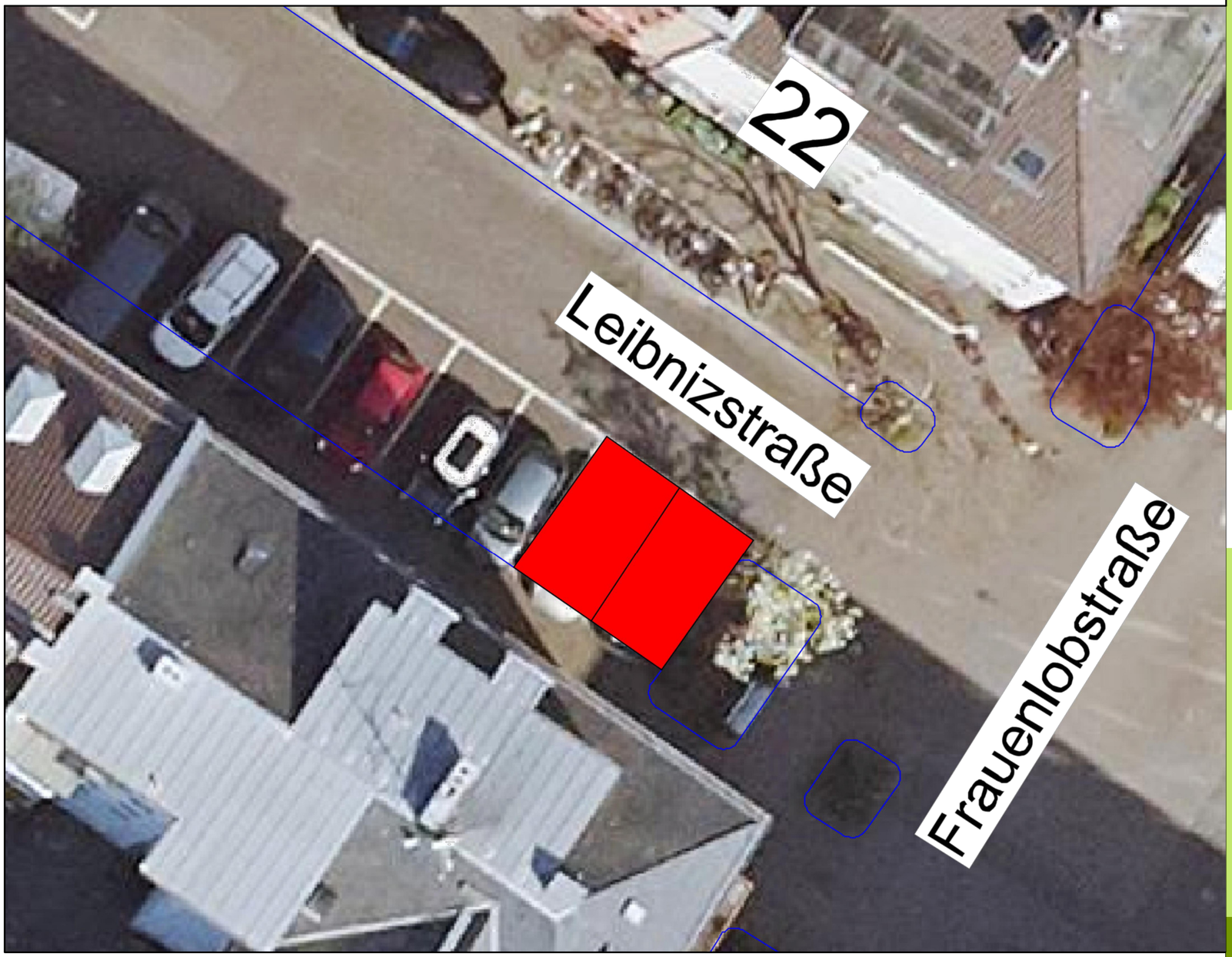
Standort 7

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Leibnizstraße

Neustadt

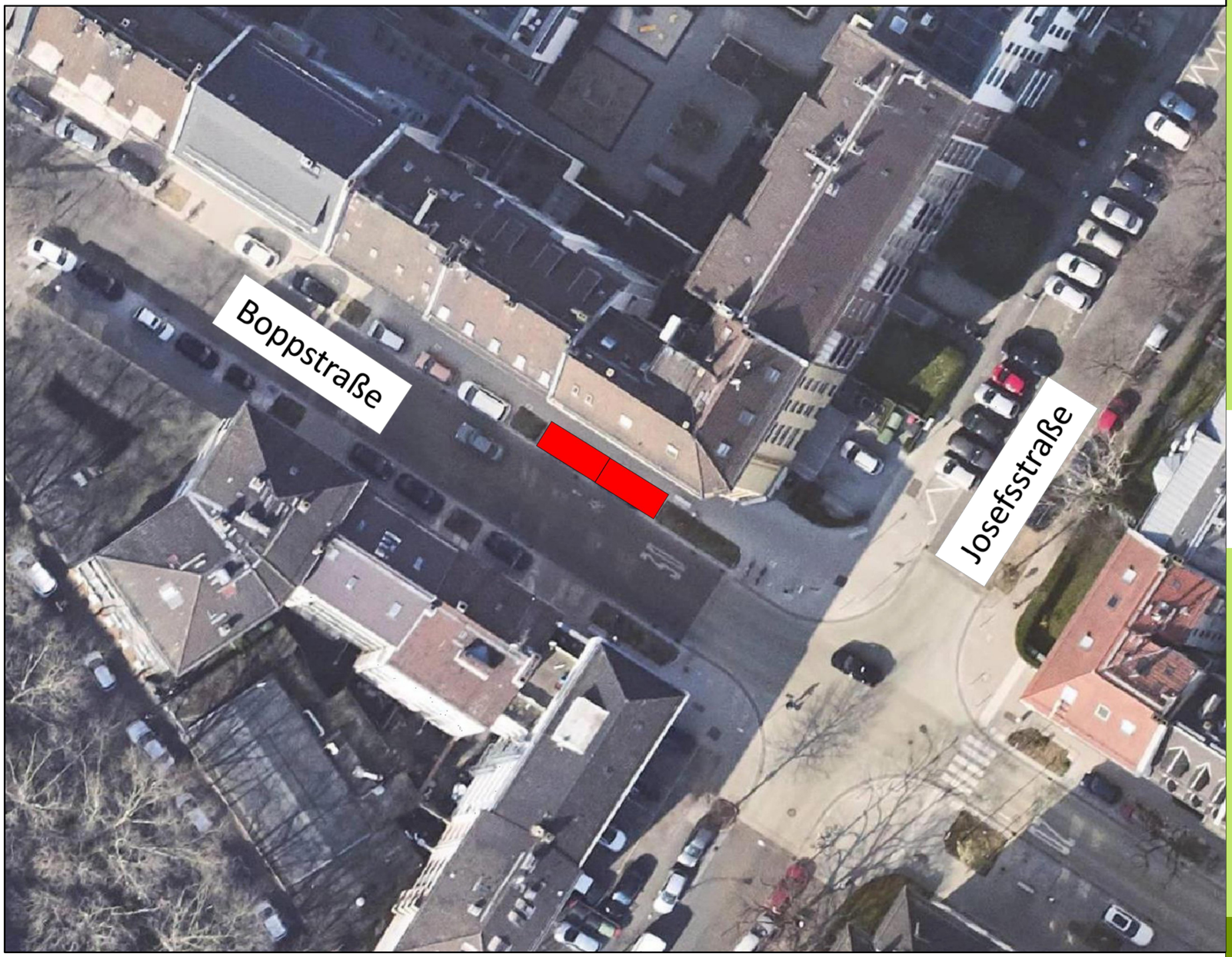
Standort 8

Landeshauptstadt
Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Boppstraße

Neustadt

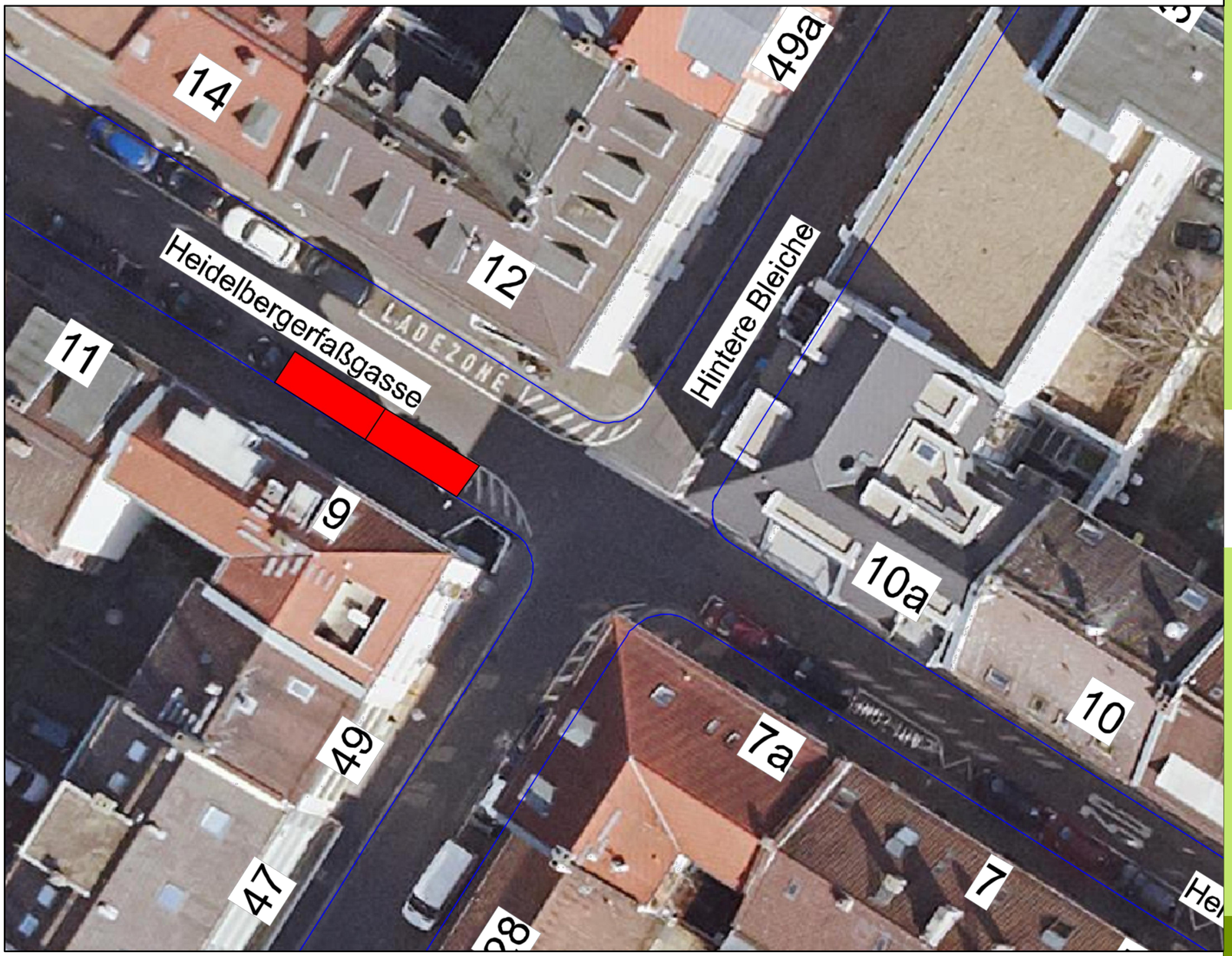
Standort 9

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Heidelbergerfaßgasse

Altstadt

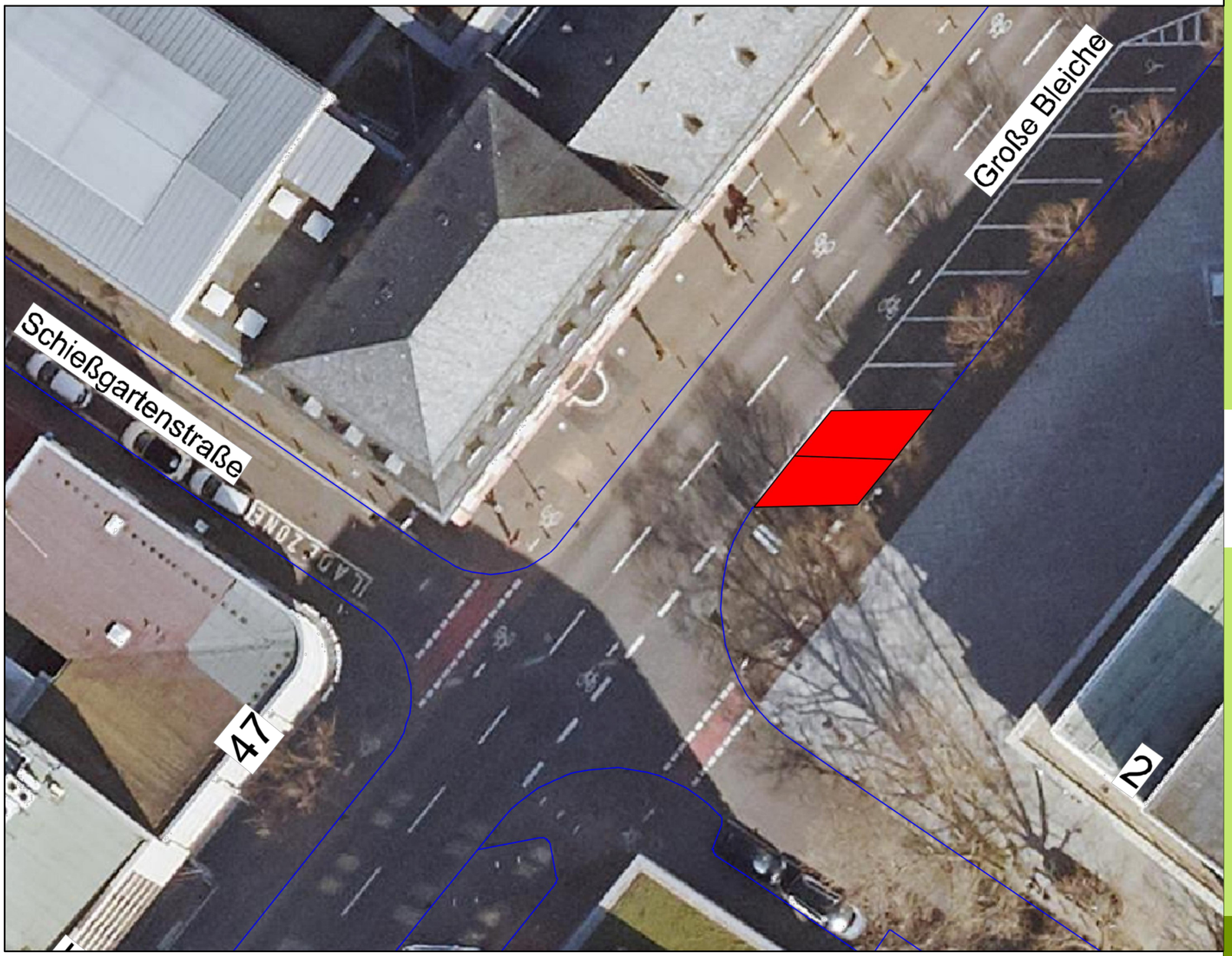
Standort 10

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Große Bleiche

Altstadt

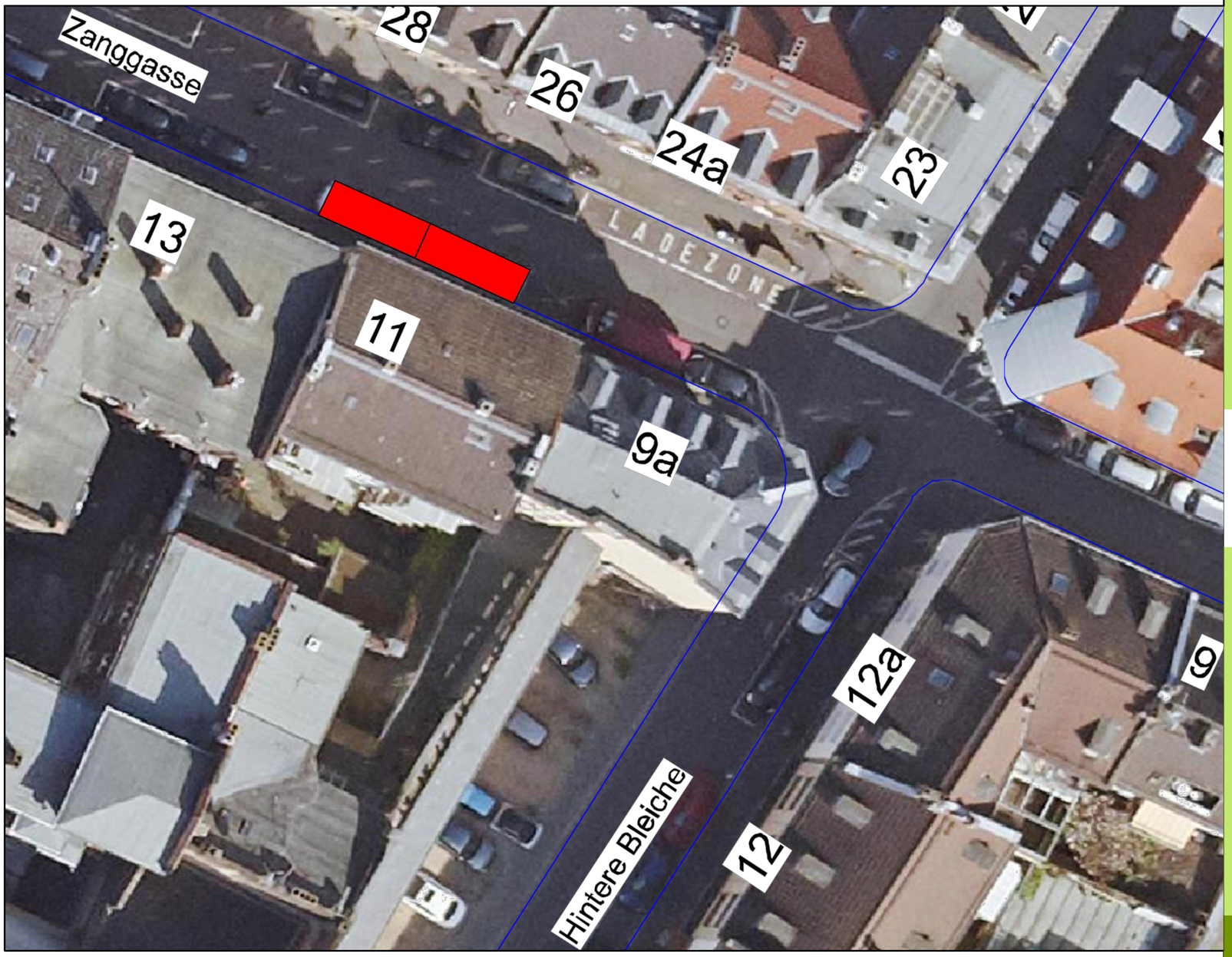
Standort 11

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Zanggasse

Altstadt

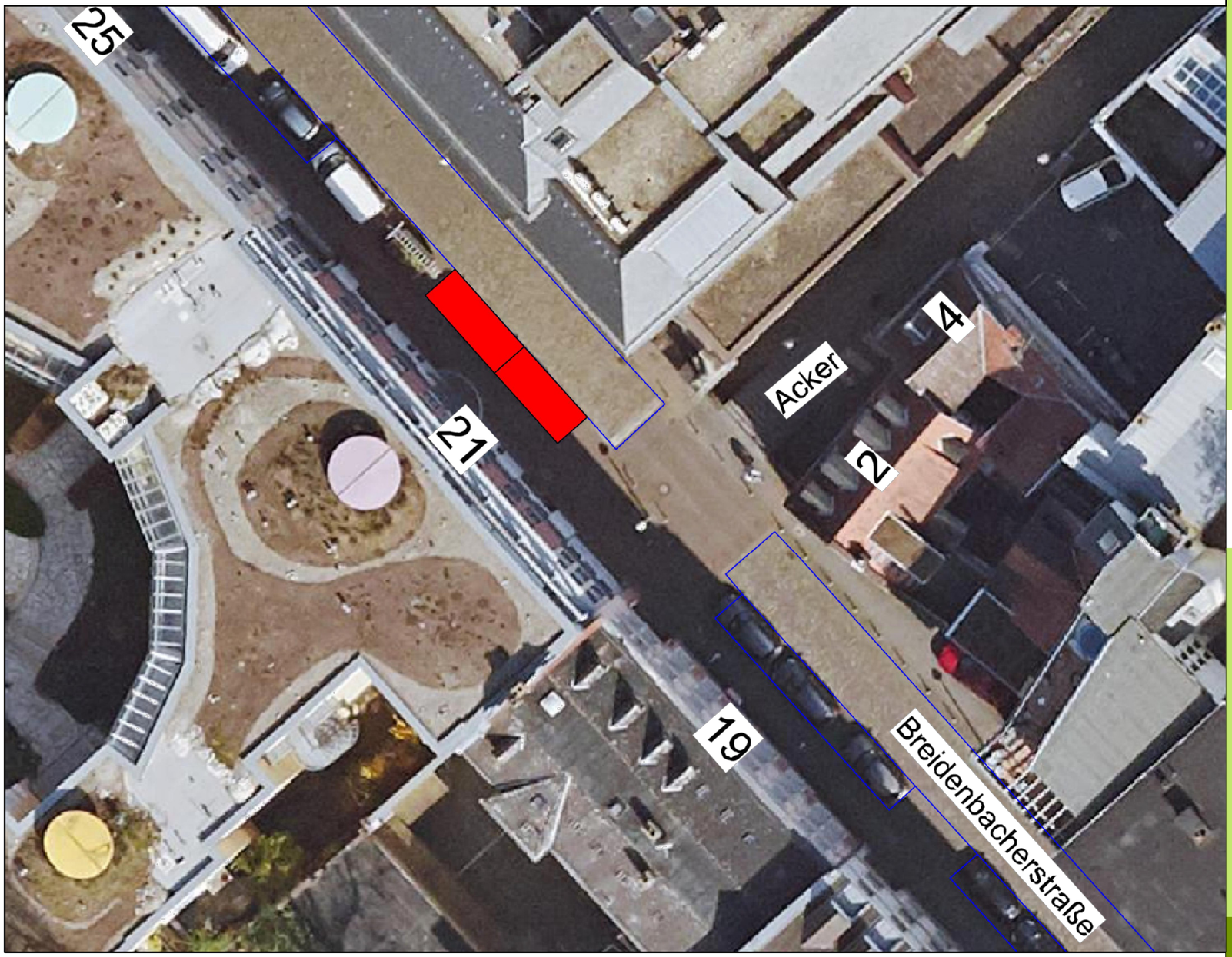
Standort 12

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

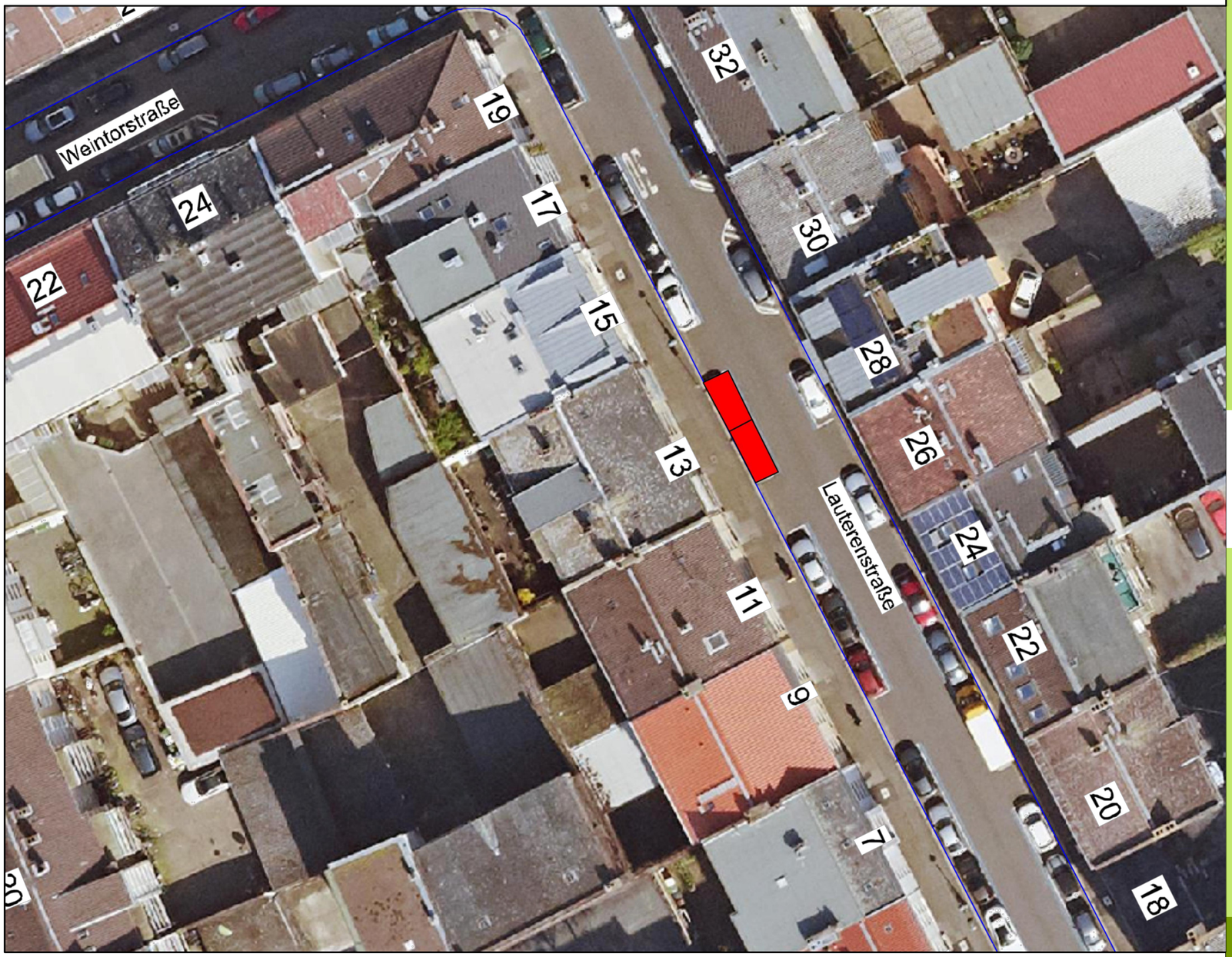
Standort 14

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

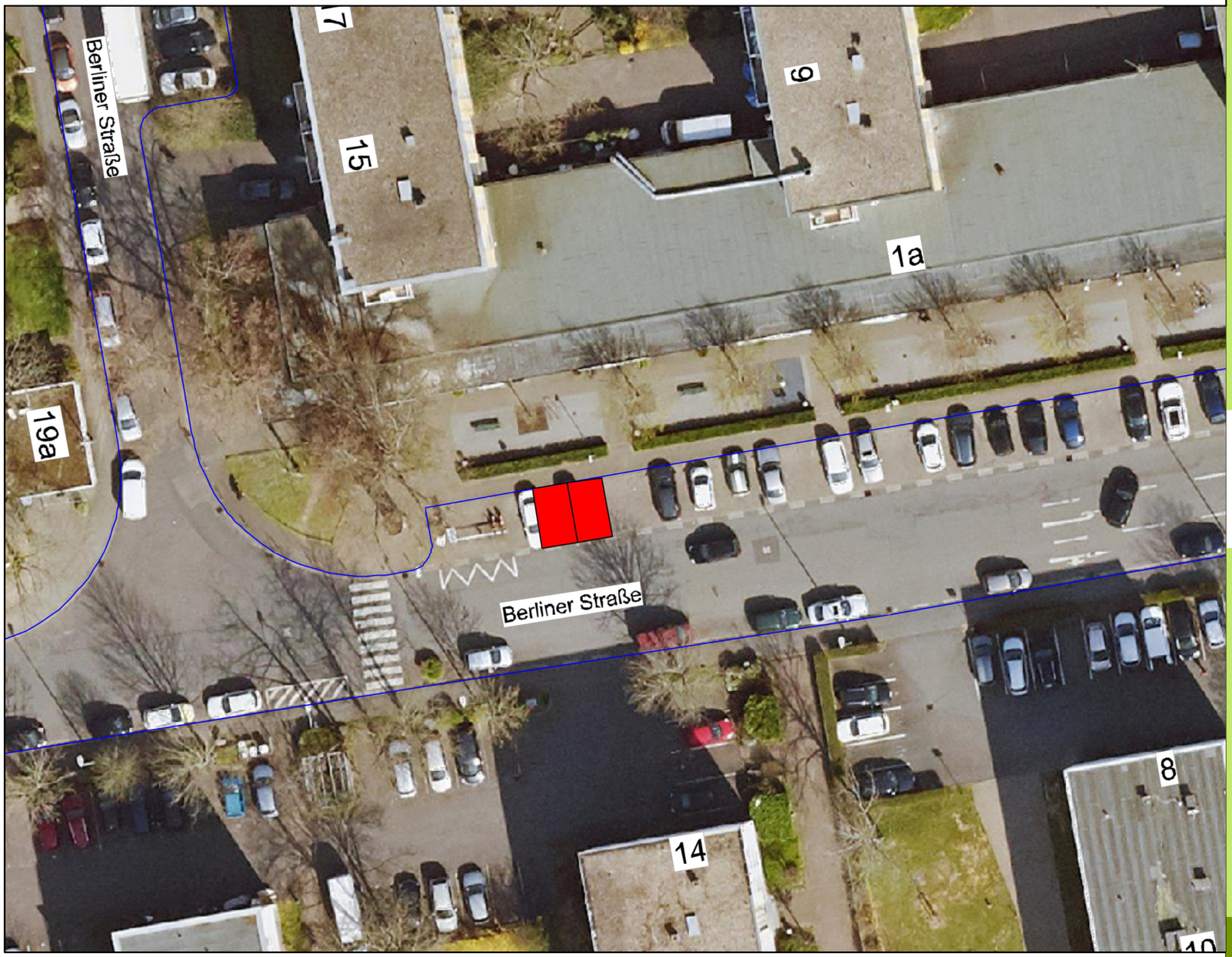
Standort 16

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

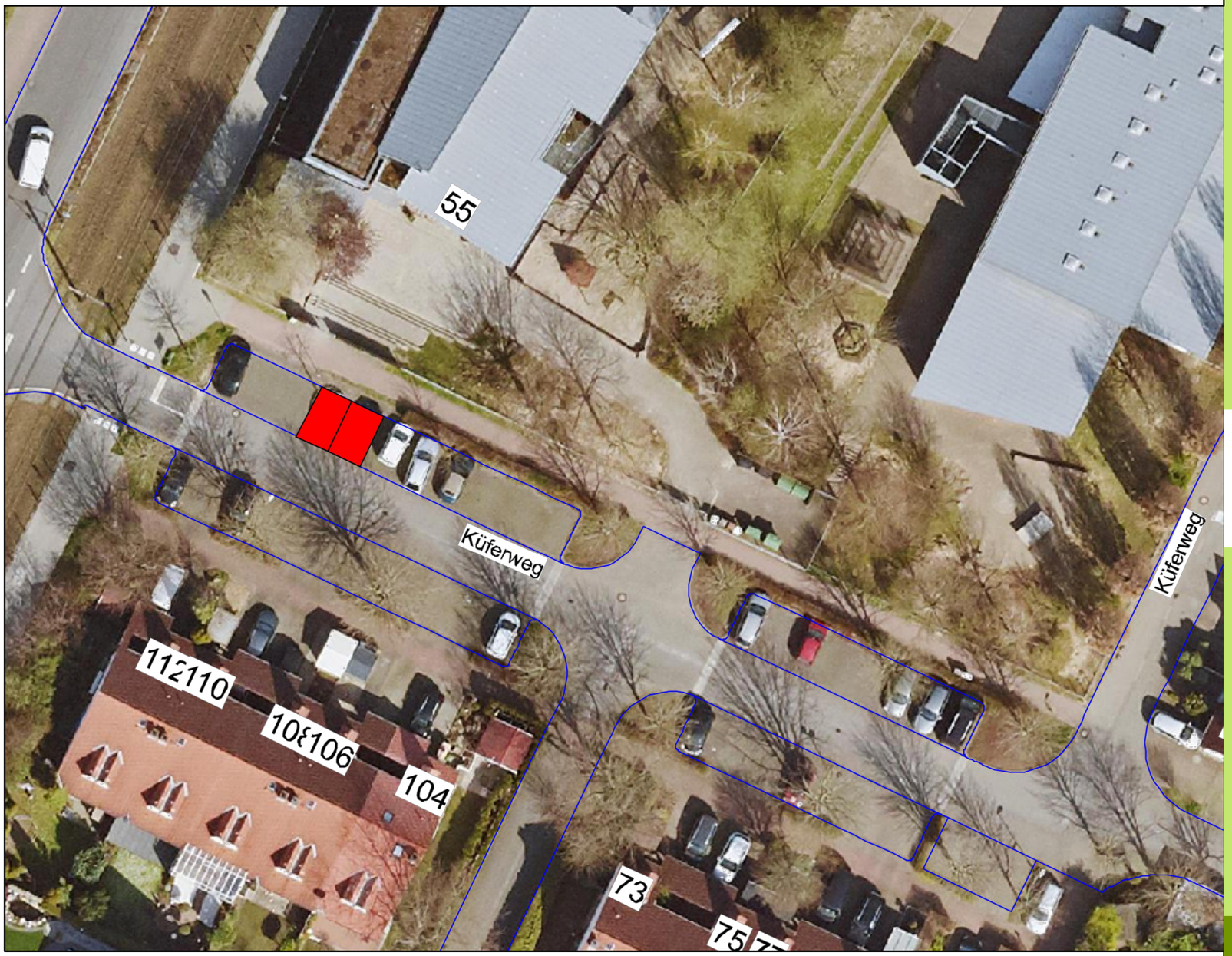
Standort 19

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

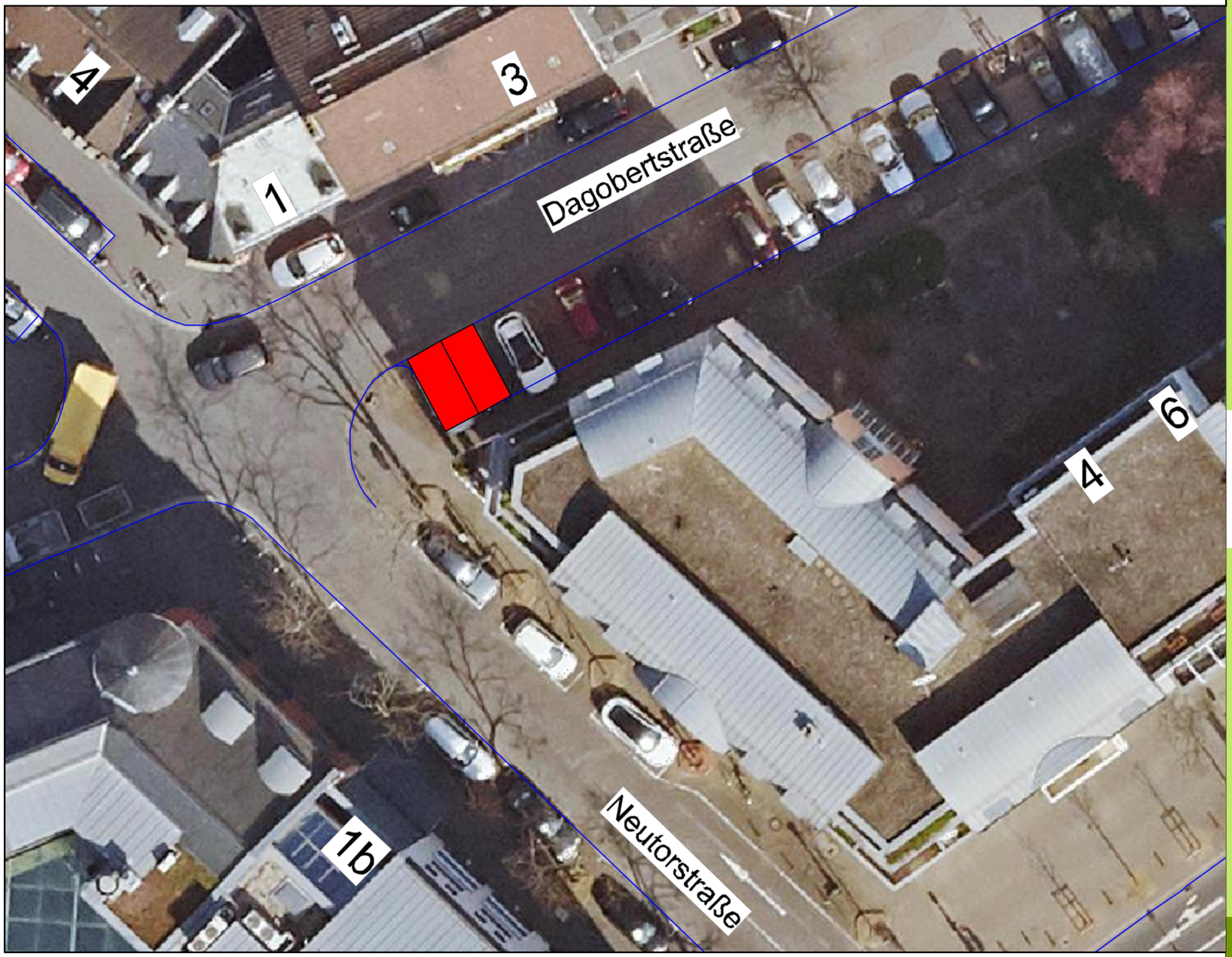
Standort 24

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Dagobertstraße

Altstadt

Standort 25

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand