



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Mombach am
Donnerstag, 11.05.2023, 19:00 Uhr,
Haus Haifa (Mombacher Zimmer), Zeustr. 5, 55120 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Kleiner Mombacher Kreisel (SPD)
2. Bürgerinformation zum Schulzentrum Mombach (SPD)
3. Mehr Transparenz beim Schulneubau (FDP)
4. Weitere Planungen zum Schulzentrum Mombach (Grüne)
5. Einwohnerfragestunde

Anfragen

6. Bäume in Mombach (FDP)
7. Kontrollen der verkehrsberuhigten Bereiche in Mombach (SPD)
8. Bücherschränke Mombach (SPD)
9. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
10. Sachstandsberichte
11. Beschlussvorlagen
12. Mitteilungen und Verschiedenes
13. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

14. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
15. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 04.05.2023

gez. Christian Kanka
Ortsvorsteher

Antrag der SPD

Betreff: Kleiner Mombacher Kreisel

Der kleine Mombacher Kreisel an der Kreuzkapelle wird als Ortseinfahrt auf die Mombacher Hauptstraße in den Ortskern gesehen. Dementsprechend sollte das Erscheinungsbild des Kreisels eine hervorgehobene Stellung haben. Die derzeitige Bepflanzung mit Gräsern sehen im Sommer oft verwahrlost und vertrocknet aus, so dass das Erscheinungsbild des Ortseingangs auf die Hauptstraße nicht positiv hervorsteht. Da für eine Bepflanzung mit Blumen auch eine Bewässerung notwendig wird, ist eine Bewässerungsanlage an dieser Stelle unabdingbar, da die Kapazitäten beim Grünamt für ein regelmäßiges bewässern nicht ausreichen. Ein entsprechender Hydrant ist am Kreisel vorhanden.

Daher beantragen wir:

1. Auf dem kleinen Mombacher Kreisel eine ansprechendere, dem Erscheinungsbild eines Ortseingangs entsprechende Bepflanzung vorzunehmen.
2. Eine Bewässerungsanlage einzubauen, damit die Pflanzen regelmäßig bewässert werden können.
3. Alternativ zur Bewässerungsanlage eine regelmäßige Bewässerung seitens der Mitarbeitenden des Grünamtes sicherzustellen.

Mainz-Mombach, den 30.04.2023

Horst Böcher, Fraktionssprecher /hboecher@web.de

Antrag der SPD

Betreff: Bürgerinformation zum Schulzentrum Mombach

Der Start zur Baumaßnahme am Schulzentrum Mombach (Am Lemmchen) ist aufgrund verschiedener Gründe nicht optimal gelaufen. Da das Thema viele Bürgerinnen und Bürger bewegt, sehen wir eine regelmäßige Bürgerinformation für unabdingbar. Hierbei sollte u.a. über Themen wie den Ablauf der Baumaßnahme, die Erforderlichkeit der Baumfällungen, ein angepasstes Verkehrskonzept, sowie über die Schulform informiert werden.

Daher beantragen wir:

1. Bürgerinformationsveranstaltungen durchzuführen, bei denen sich die Bürgerinnen und Bürger nicht nur informieren, sondern auch eigene Ideen einbringen können.
2. Die Einrichtung einer Bürgeransprechstelle vor und während der Baumaßnahme.
3. Einen Rundgang auf dem Schulgelände durchzuführen mit Erläuterung zur Bauplanung und der erforderlichen Baumfällungen.

Mainz-Mombach, den 30.04.2023

Horst Böcher, Fraktionssprecher /hboecher@web.de

**Freie Demokraten
im Ortsbeirat Mombach**



03.05.2023

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 11. Mai 2023

Mehr Transparenz beim Schulneubau

Die Vorstellung der Planungen zum Umbau des Schulgeländes am Lemmchen sowie daran anschließende Einwohnerfragestunde im Rahmen der Mombacher Ortsbeiratssitzung am 16. März 2023 haben gezeigt, dass es ein großes Interesse, viele Fragen aber auch einige Missverständnisse zu diesem Bauprojekt gibt.

Eine Unterschriftenkampagne, die Forderungen rund um den Erhalt der Bäume auf dem Schulgelände aufstellt, unterstreicht die fehlende Information und Transparenz rund um die Umgestaltung des Lemmchen-Geländes.

Die Unterlagen, die im Rahmen des GWM-Werkausschusses am 16. März 2023 veröffentlicht wurden, sowie die im Mombacher Ortsbeirat gezeigten, aber scheinbar nicht veröffentlichten Präsentationsfolien können nur bedingt Klarheit schaffen, da diese verschiedene Planungsstände und Varianten zeigen, die nur teilweise noch den aktuellen Planungen entsprechen.

Der Ortsbeirat möge daher beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, den jeweils aktuellen Stand der Planungen (Flächenaufteilung, Gebäude, Freigelände, KFZ-Parkplätze, Fahrradstellplätze, Bushaltepunkte, Verkehrskonzept, Zeitpläne und Bauphasen) übersichtlich und für Laien verständlich auf einer Internetseite darzustellen sowie im Vorfeld von relevanten Meilensteinen der Planung und des Baus öffentliche Informationsveranstaltungen für die Mombacher Bevölkerung durchzuführen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Für die Freien Demokraten im Ortsbeirat Mainz-Mombach,
Michael Ziegler

Vorlage-Nr. /2023 TOP

Antrag für die Sitzung des Ortsbeirats Mombach am 11.05.2023

Weitere Planungen zum Schulzentrum Mombach

In die bisherigen Planungen zum Schulzentrum Mombach hat die Verwaltung, namentlich die Gebäudewirtschaft Mainz, den Ortsbeirat und die Mombacher Bürger:innen trotz mehrfacher Bitte leider nur unzureichend einbezogen.

Ortsbeirat, Ortsvorsteher und die Bürgerschaft müssen im weiteren Verlauf umfassend und regelmäßig an den weiteren Planungen im Zusammenhang mit der Errichtung des neuen Schulzentrums Mombach beteiligt werden. Insbesondere alle weiteren Schritte im Zusammenhang mit der vorhandenen Vegetation und dem Baumbestand sowie mit der verkehrlichen Erschließung des Schulgeländes müssen in Abstimmung mit den Akteuren und Betroffenen vor Ort getroffen werden.

Wir beantragen daher:

- 1) Die Verwaltung bezieht den Ortsbeirat und den Ortsvorsteher von Mombach ausführlich und regelmäßig in die Koordinierung der weiteren Planung des neuen Schulzentrums Mombach mit ein.
- 2) Die Verwaltung führt für die Zeit der Bauarbeiten regelmäßige Veranstaltungen zur Bürgerinformation und -beteiligung durch.
- 3) Die Verwaltung wird dafür Sorge tragen, dass Eingriffe in die Vegetation und den Baumbestand des Schulgeländes minimiert werden.
- 4) Die mit Planung und Bauleitung beauftragte Gebäudewirtschaft Mainz wird angewiesen, keine weiteren Baumfällungen mehr durchzuführen, bis das abschließende Baukonzept feststeht und der Bürgerschaft und dem Ortsbeirat vorgestellt worden ist.
- 5) Die Gebäudewirtschaft Mainz wird um Prüfung gebeten, für die Verlegung notwendiger Leitungen am Ostrand des Schulgeländes keine weiteren Eingriffe in den Baumbestand vorzunehmen und diese Leitungen ggf. außerhalb des Schulgeländes zu verlegen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

**Fraktion Bündnis90/Die Grünen im Ortsbeirat Mainz-Mombach
Florian Bieser, Ansgar Helm-Becker, Markus S. Wetter**

Freie Demokraten
im Ortsbeirat Mombach

Freie
Demokraten

Ortsbeiratsfraktion
Mainz-Mombach **FDP**

03.05.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 11. Mai 2023

Bäume in Mombach

Im Kontext des Umbaus des Schulgeländes am Lemmchen ist eine leidenschaftliche Debatte über die Bäume auf dem Schulgelände entstanden.

Um die Debatte zu versachlichen, bitten wir um die Beantwortung der folgenden Fragen – bitte jeweils aufgeschlüsselt nach Bäumen mit weniger und mit mehr als 80 Zentimeter Stammumfang:

- Wie viele Bäume gibt es innerhalb der Mombacher Gemarkung?
- Wie viele davon stehen auf Privatgelände und wie viele im öffentlichen Raum?
- Wie viele der Bäume stehen innerhalb des bebauten Bereichs und wie viele im Bereich des Mainzer Sand/Lennebergwald?

Für die Freien Demokraten im Ortsbeirat Mainz-Mombach,
Michael Ziegler

Anfrage der SPD

Betreff: Kontrollen der verkehrsberuhigten Bereiche in Mombach

Verkehrsberuhigte Bereiche werden mit einem rechteckigen, blau-weißen Schild mit spielenden Kindern gekennzeichnet, die oft umgangssprachlich (fälschlicherweise) als Spielstraßen bezeichnet werden. In Mombach gibt es zahlreiche verkehrsberuhigte Bereiche, wie etwa „An der Plies“ oder in der „Emrichruhstraße“.

Dort gilt für Autofahrende Schrittgeschwindigkeit, was eine Höchstgeschwindigkeit in der Regel von höchstens 10 km/h bedeutet. In der Praxis jedoch erleben Anwohner*innen immer wieder eine Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und damit gefährliche Situationen für Fußgänger*innen.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Wie wird die Einhaltung der Höchstgeschwindigkeiten kontrolliert?
2. In welchen zeitlichen Abständen werden die Kontrollen vorgenommen?
3. Welche verkehrstechnischen Möglichkeiten sieht die Verwaltung die verkehrsberuhigten Bereiche neben den Kontrollen für reduzierte Geschwindigkeiten zu sorgen?

Mainz-Mombach, den 30.04.2023

Horst Böcher, Fraktionssprecher /hboecher@web.de

Anfrage der SPD

Betreff: Bücherschränke Mombach

Der bereits existierende Bücherschrank in Mombach an der Kreuzkapelle wird sehr gut angenommen und stark frequentiert. Vorübergehend wird er jedoch versetzt werden müssen, aufgrund der Bauarbeiten für das neue Gymnasium Mombach.

Daher fragen wir die Verwaltung:

1. Wohin kann der Bücherschrank vorübergehend bzw. alternativ langfristig versetzt werden?
2. Können weitere, zusätzliche Bücherschränke in Mombach installiert werden? Geeignete, denkbare Standorte wären beispielsweise: De-la-Roche-Anlage, Ortsverwaltung Mombach, Mittelinsel an der Haltestelle Westring

Mainz-Mombach, den 30.04.2023

Horst Böcher, Fraktionssprecher /hboecher@web.de

Antwort zur Anfrage Nr. 0406/2023 der Freie Wähler im Ortsbeirat Mainz-Mombach betreffend **PFAS-Belastung (FW)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Liegen in Mainz belastbare Daten über PFAS vor? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum werden solche Daten nicht erhoben?

Für PFAS existieren bis dato keine gesetzlich festgelegten Prüf- bzw. Sanierungswerte, die für verwaltungsrechtliche Maßnahmen herangezogen werden können. Insofern ist eine Erhebung von Daten ausschließlich qualitativer Natur und daher in erster Linie Aufgabe von gesetz- und normengebenden Institutionen. Das Bundesumweltministerium hat in 2022 erstmals einen Leitfaden zur PFAS Beurteilung herausgegeben, der nach hiesigem Kenntnisstand Grundlage für eine aktuell in Gang befindliche Überarbeitung des ALEX-Merkblatts 29 ist. In dem auf der Internetseite des MKUEM abrufbaren Merkblatt

https://mkuem.rlp.de/fileadmin/mulewf/Themen/Klima-_und_Ressourcenschutz/Bodenschutz/ALEX/ALEX_Informationenblatt_29_2013_Stand_05.2017.pdf ist auch der aktuelle Stand des Wissens aus dem Jahr 2017 in Rheinland-Pfalz dargestellt. Der Leitfaden zur PFAS-Bewertung des BMU aus 2022 schreibt die Erkenntnisse zu PFAS fort und führt u.a. aus, dass in der 2021 novellierten Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung (BBodSchV) die sogenannten Geringfügigkeitsschwellenwerte (GFS) als Prüfwerte für den Wirkungspfad Boden-Grundwasser für (sieben Einzelstoffe aus der Gruppe der) PFAS übernommen wurden. Diese Verordnung mit den GFS tritt zum 01.08.2023 in Kraft. Für die Untersuchung und Bewertung von Altlasten ist nach dem Landesbodenschutzgesetz Rheinland-Pfalz in erster Linie die obere Bodenschutzbehörde bei der SGD Süd zuständig.

Im Jahr 2017/2018 hat der Wirtschaftsbetrieb Mainz an einem Monitoring, im Auftrag des Umweltbundesamtes, teilgenommen. Dabei wurden bundesweit 49 Kläranlagen auf prioritäre Stoffe untersucht, unter anderem auch auf 16 perfluorierte Verbindungen.

Im Rahmen der Planung für die 4. Reinigungsstufe sind weitere Analysen auf Mikroschadstoffe, wie beispielsweise die PFAS, vorgesehen.

Mit der 4. Reinigungsstufe werden die vorhandenen PFAS weiter reduziert.

In der Klärschlammanalyse werden die PFAS gemäß den Vorgaben der Düngemittelverordnung analysiert. Die Grenzwerte werden hier deutlich unterschritten. Unabhängig davon werden die Klärschlämme aus Mainz seit Jahrzehnten nicht mehr bodenbezogen, sondern thermisch verwertet.

2. Welche Messergebnisse zu welchen Schadstoffen bei der Klärschlammverbrennung liegen aktuell vor?

Die für die TVM GmbH Monoverbrennungsanlage gemäß Genehmigungsbescheid geforderten Immissionsmessungen werden regelmäßig durchgeführt und der Genehmigungs- und Überwa-

chungsbehörde SGD-Süd Neustadt mitgeteilt. Alle bisher gemessenen Werte liegen unterhalb der gesetzten Grenzwerte. Die gemäß Bescheid festgelegten Immissionswerte zur regelmäßigen Veröffentlichung, werden monatlich auf der Internetseite der Thermischen Verwertung Mainz GmbH eingestellt.

3. Gibt es Dioxinbelastungen?

Wie bereits unter 2. angemerkt wird auch Dioxin regelmäßig gemäß Bescheid überprüft und der Überwachungsbehörde SGD-Süd Neustadt mitgeteilt. Auch die Dioxinwerte liegen unterhalb der gesetzten Grenzwerte.

Mainz, 28.03.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

| | | |
|------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich | | Drucksache Nr. 0400/2023 |
| Amt/Aktenzeichen 70/70 00 66 Mo | Datum 07.03.2023 | TOP |

| Beratungsfolge Gremium | Zuständigkeit | Datum | Status |
|--------------------------|---------------|------------|--------|
| Ortsbeirat Mainz-Mombach | Kenntnisnahme | 11.05.2023 | Ö |

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag Nr. 0606/2022 FDP, Ortsbeirat Mainz-Mombach
hier: Aktive Information zur ordnungsgemäßen Müllentsorgung

Mainz, 03. Mai 2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Antrag ist erledigt.

Stellungnahme:

In dem Antrag wird auf die Müllplätze (wir vermuten Bereitstellungsplätze für sperrigen Abfall) an Mehrfamilienhäusern Bezug genommen. Diese Plätze liegen in der Regel nicht auf öffentlichem Grund. Auf den privaten Flächen der Wohnbebauung hat der Entsorgungsbetrieb der Stadt Mainz keine Handhabe. Sollte es sich um eine Problematik in dieser Richtung handeln, wäre die Untere Abfallbehörde im Umweltamt Ansprechpartner.

Verantwortlich für die Bereitstellungsplätze an Großwohnbebauung sind die jeweiligen Hausverwaltungen, die umfangreiches Material zu verschiedenen Problemstellungen als Hilfestellung vom Entsorgungsbetrieb erhalten können.

Ihrem Wunsch der direkten zielgerichteten Information in der jeweiligen Muttersprache der Mieter:innen kann der Entsorgungsbetrieb nicht nachkommen, weil ihm schon allein aus Datenschutzgründen keine Informationen über die Muttersprache der jeweiligen Mieter:innen vorliegen. Derlei Kenntnisse haben möglicherweise die Vermieter:innen. Diese können sich dann unter: <https://eb-mainz.de/> informieren und das Angebot des Entsorgungsbetriebes nutzen.



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)

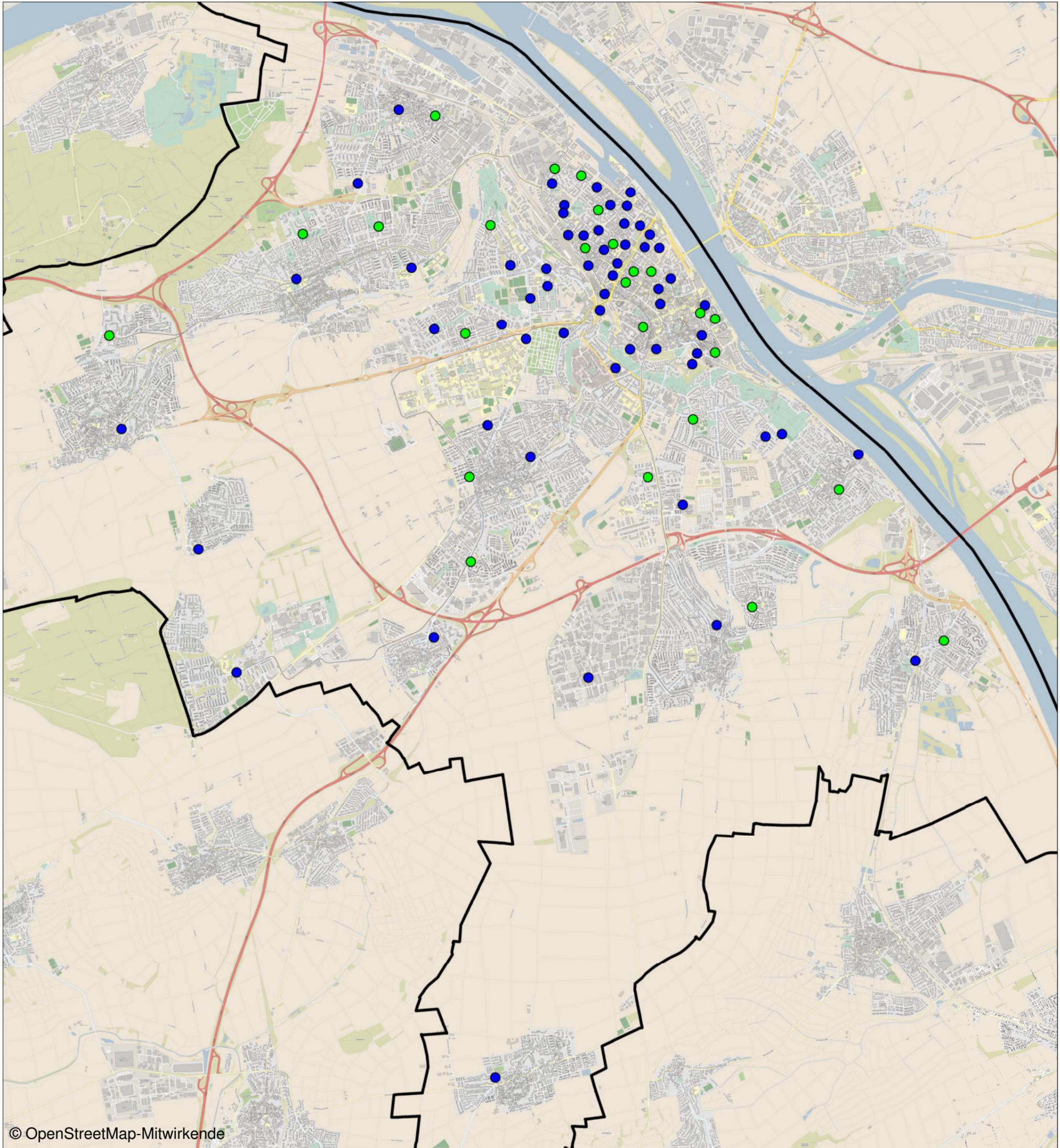
Gesamteinschätzung

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

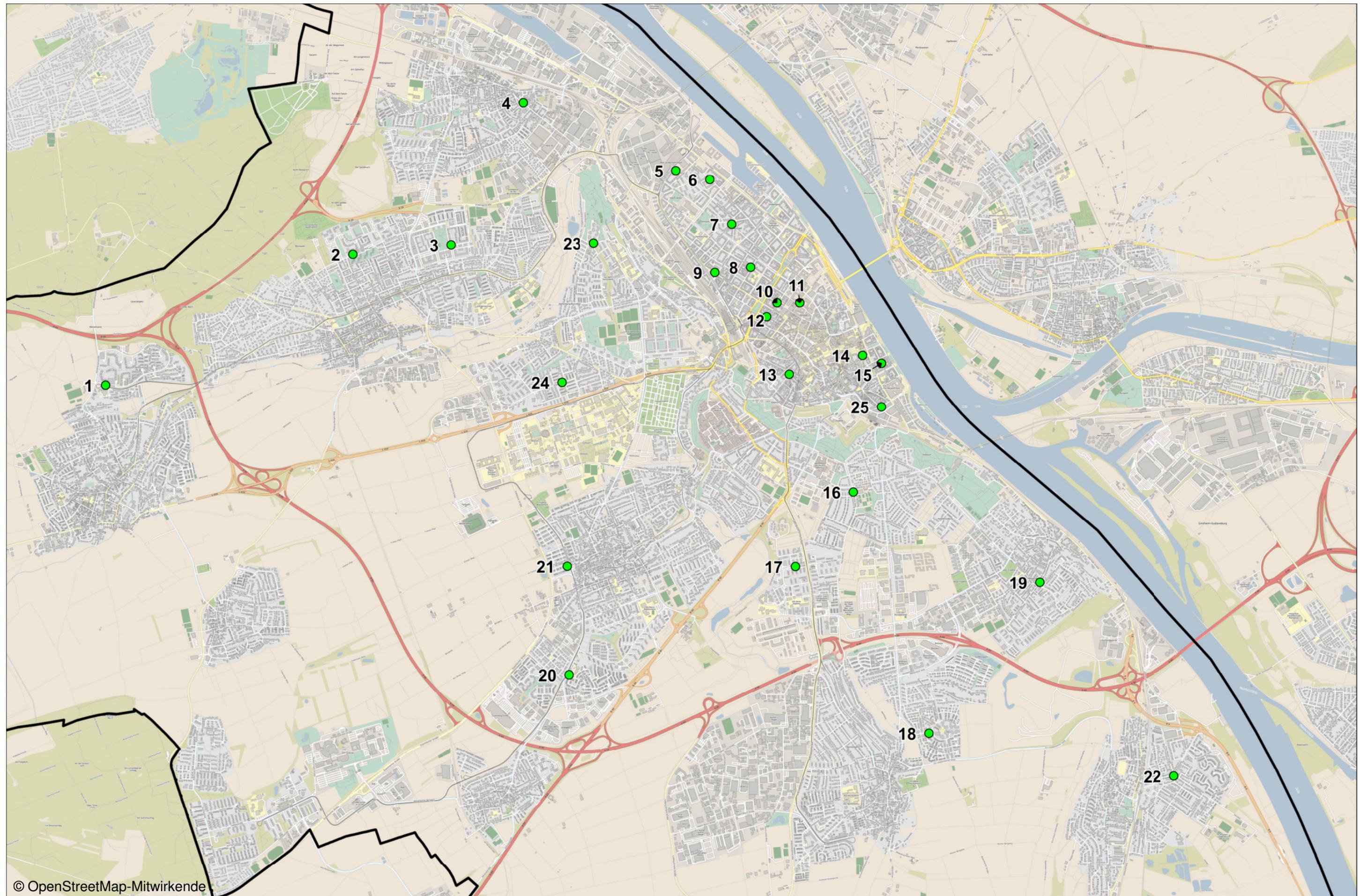
Die Gesamteinschätzung wird **Bestandteil der Stadtratsbeschlussvorlage** unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ Gesamteinschätzung

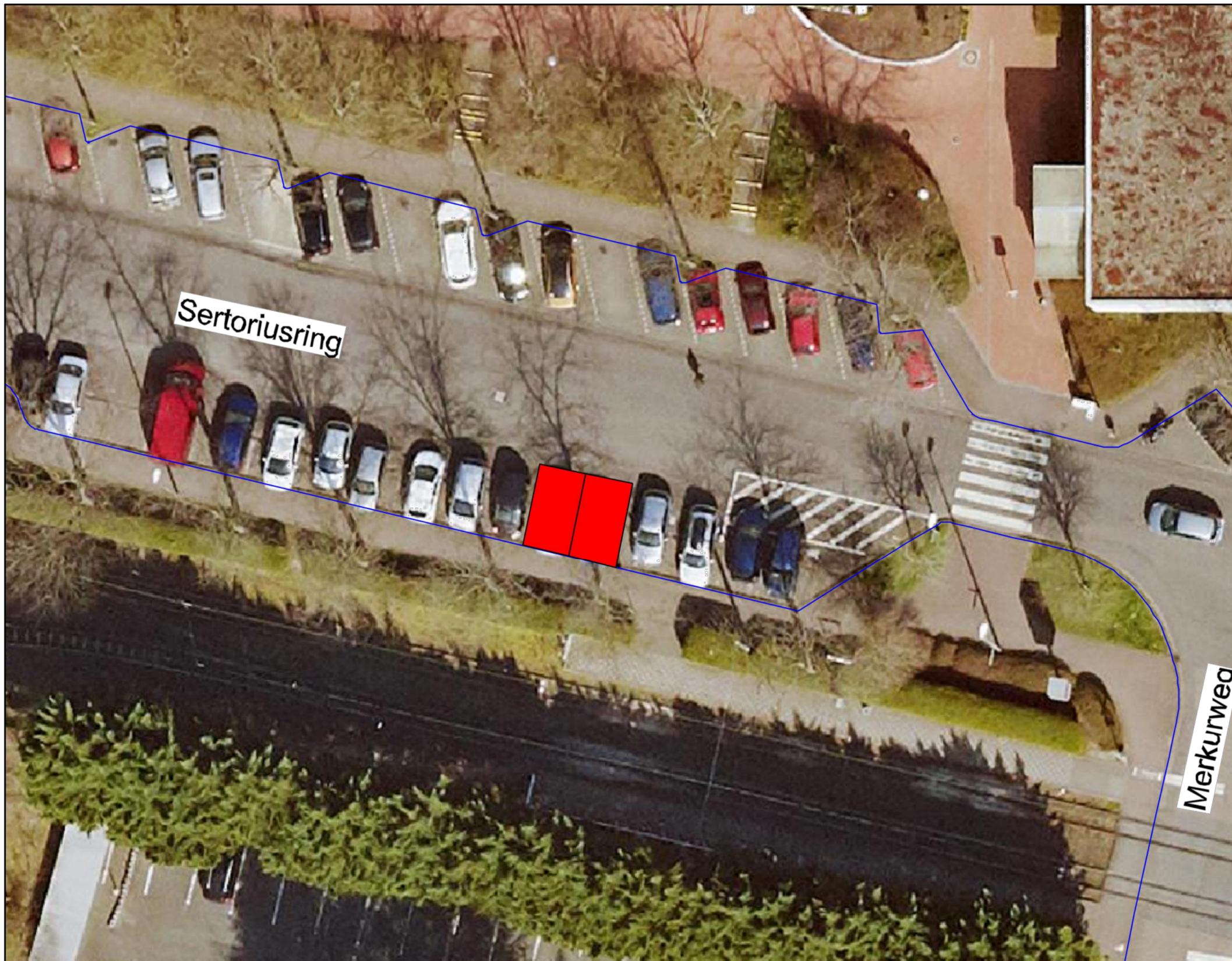
Stellen Sie hier kurz zusammenfassend die Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz dar. Gehen Sie dabei auf das Ausmaß fördernder oder hemmender Effekte sowie auf evtl. im Vorfeld geprüfte Lösungsansätze ein.

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

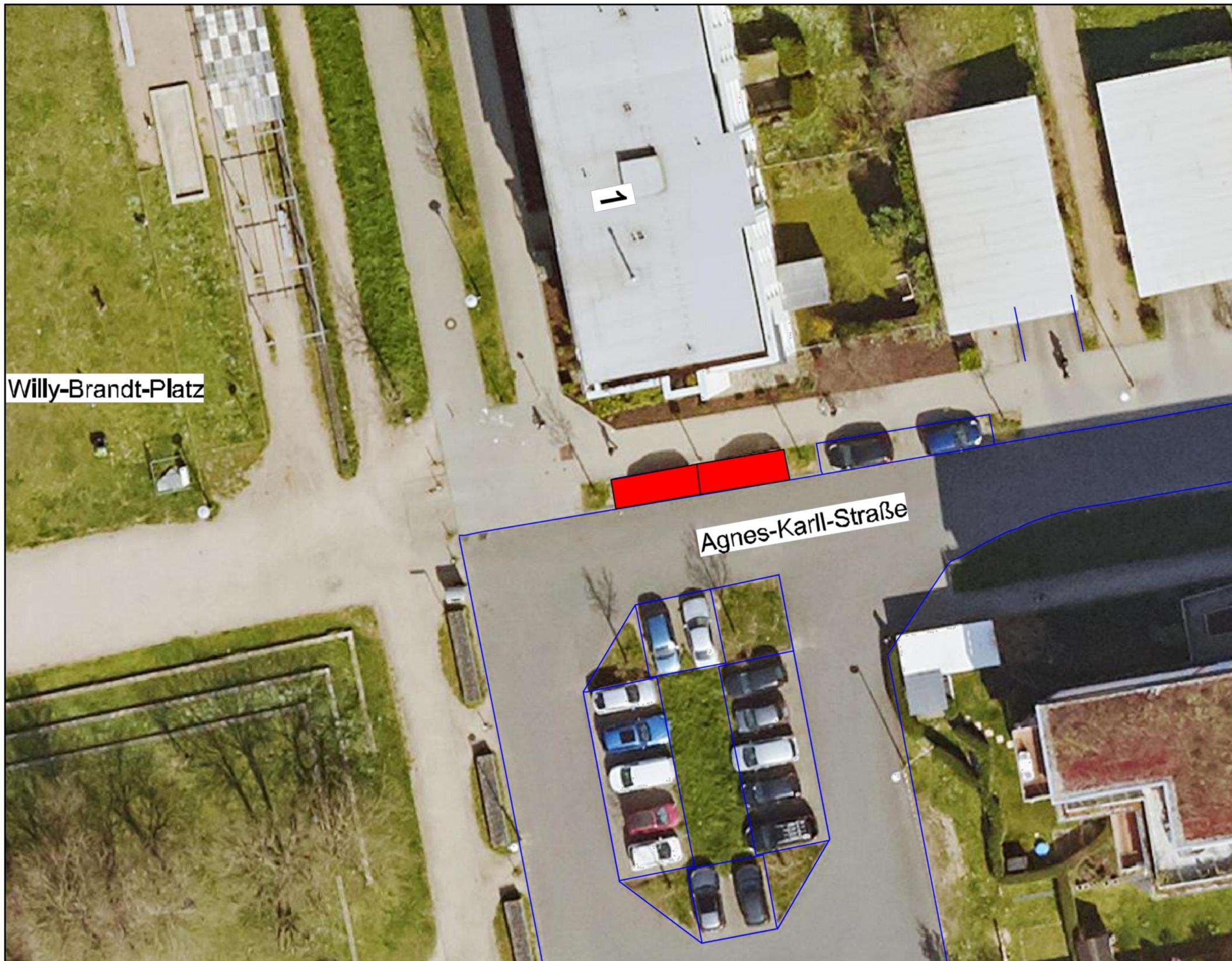
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Agnes-Karll-Straße

Gonsenheim

Standort 3



Landeshauptstadt
Mainz

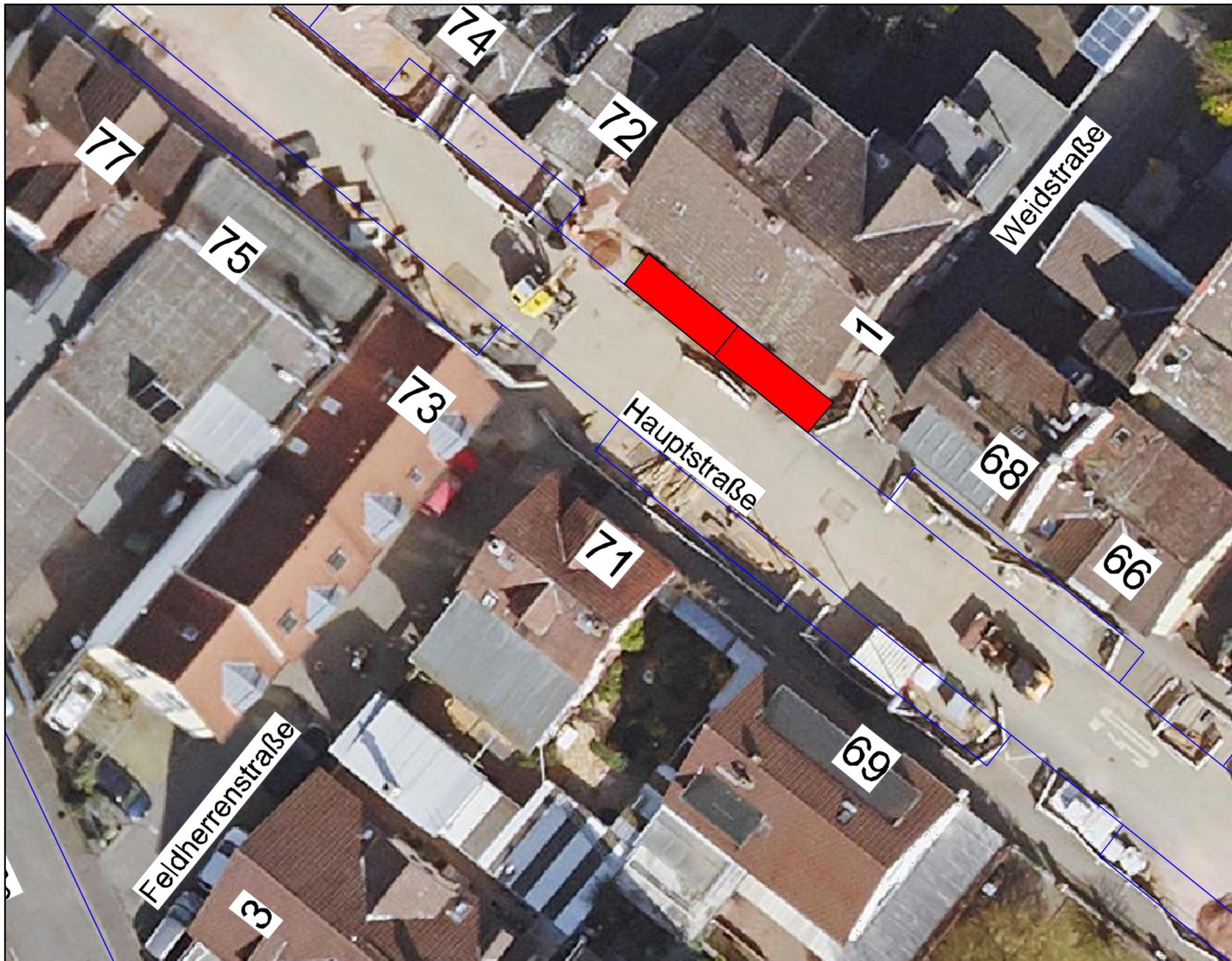
Legende



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

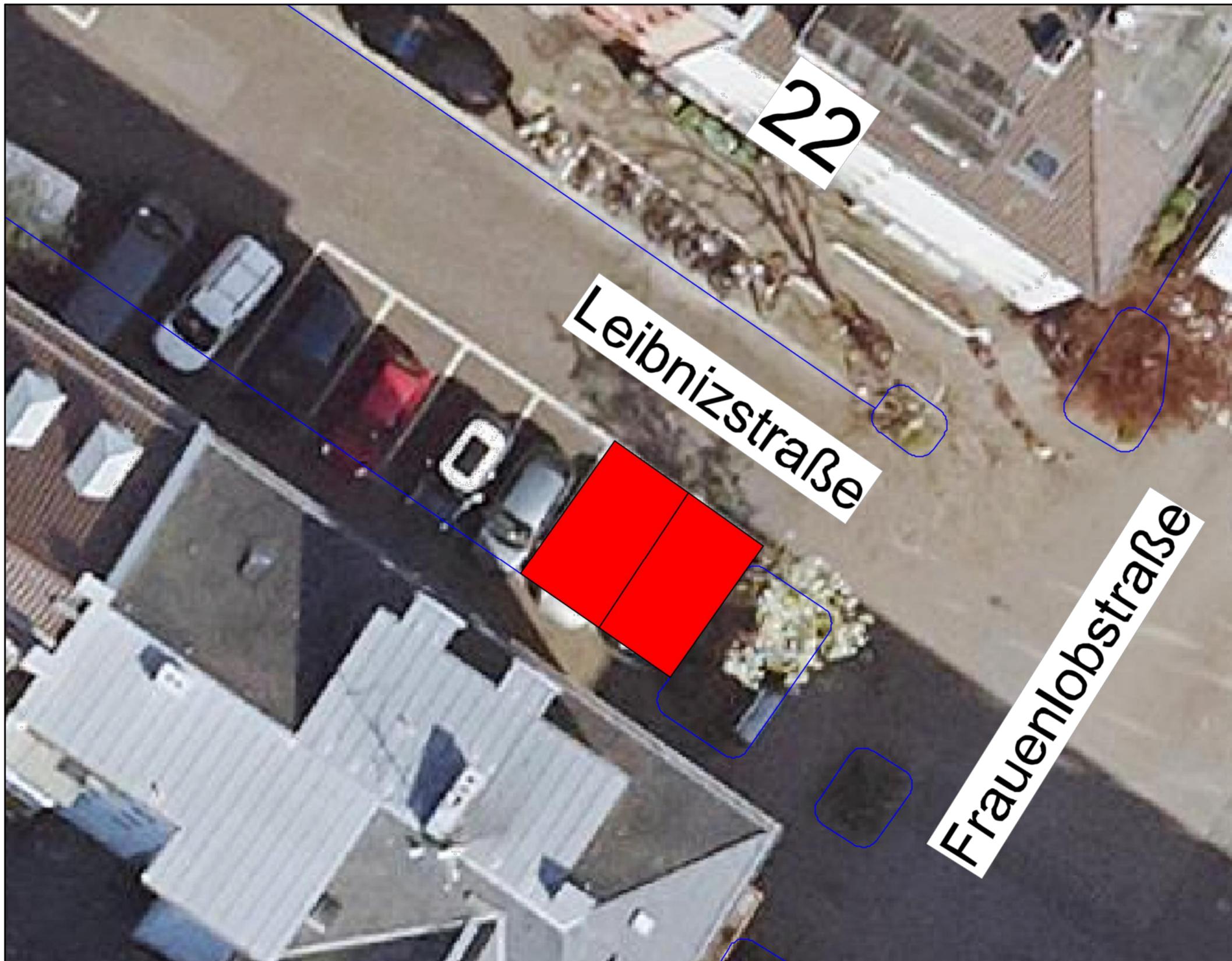
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Leibnizstraße

Neustadt

Standort 8



Landeshauptstadt
Mainz

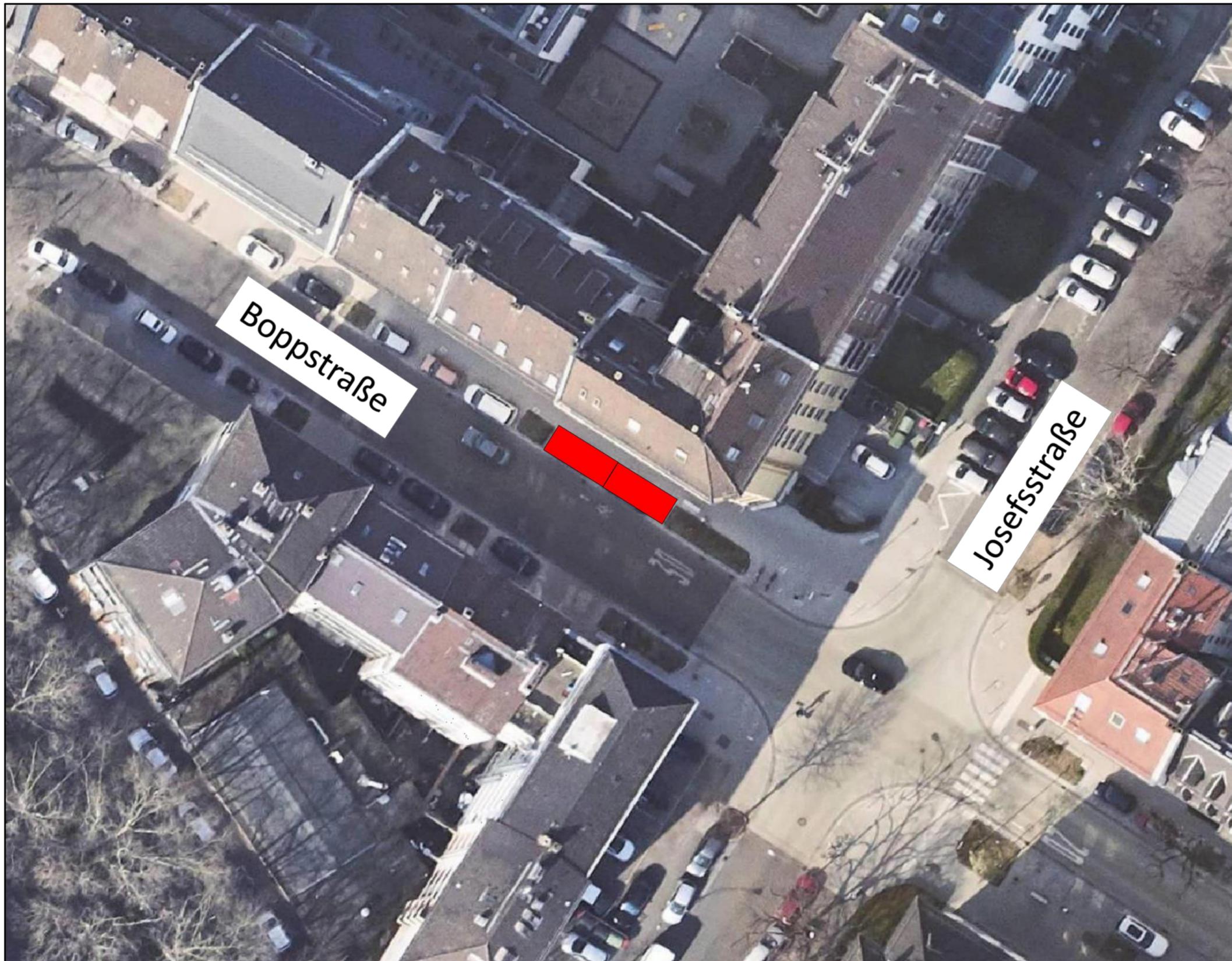
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Boppstraße

Neustadt

Standort 9



Landeshauptstadt
Mainz

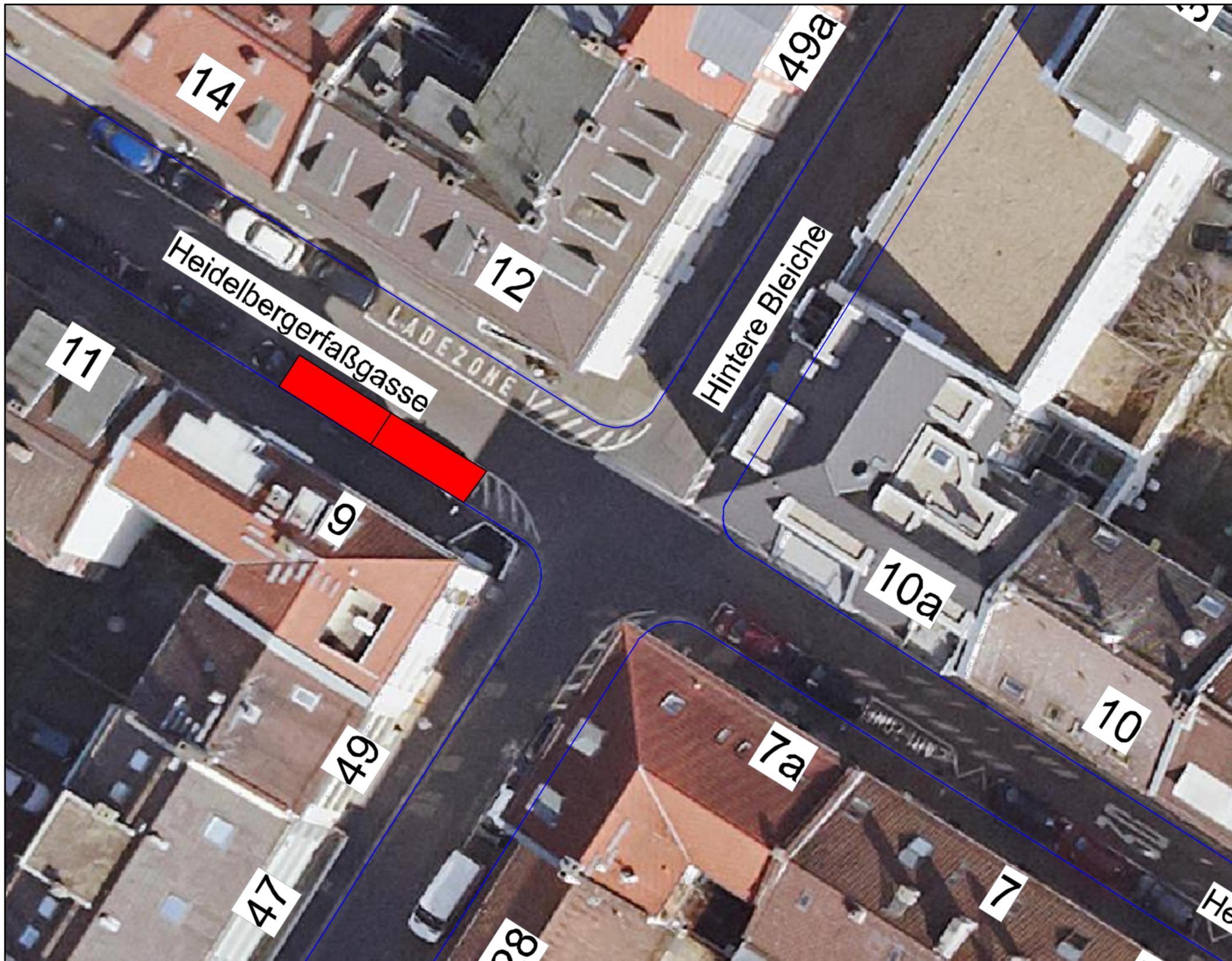
Legende



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

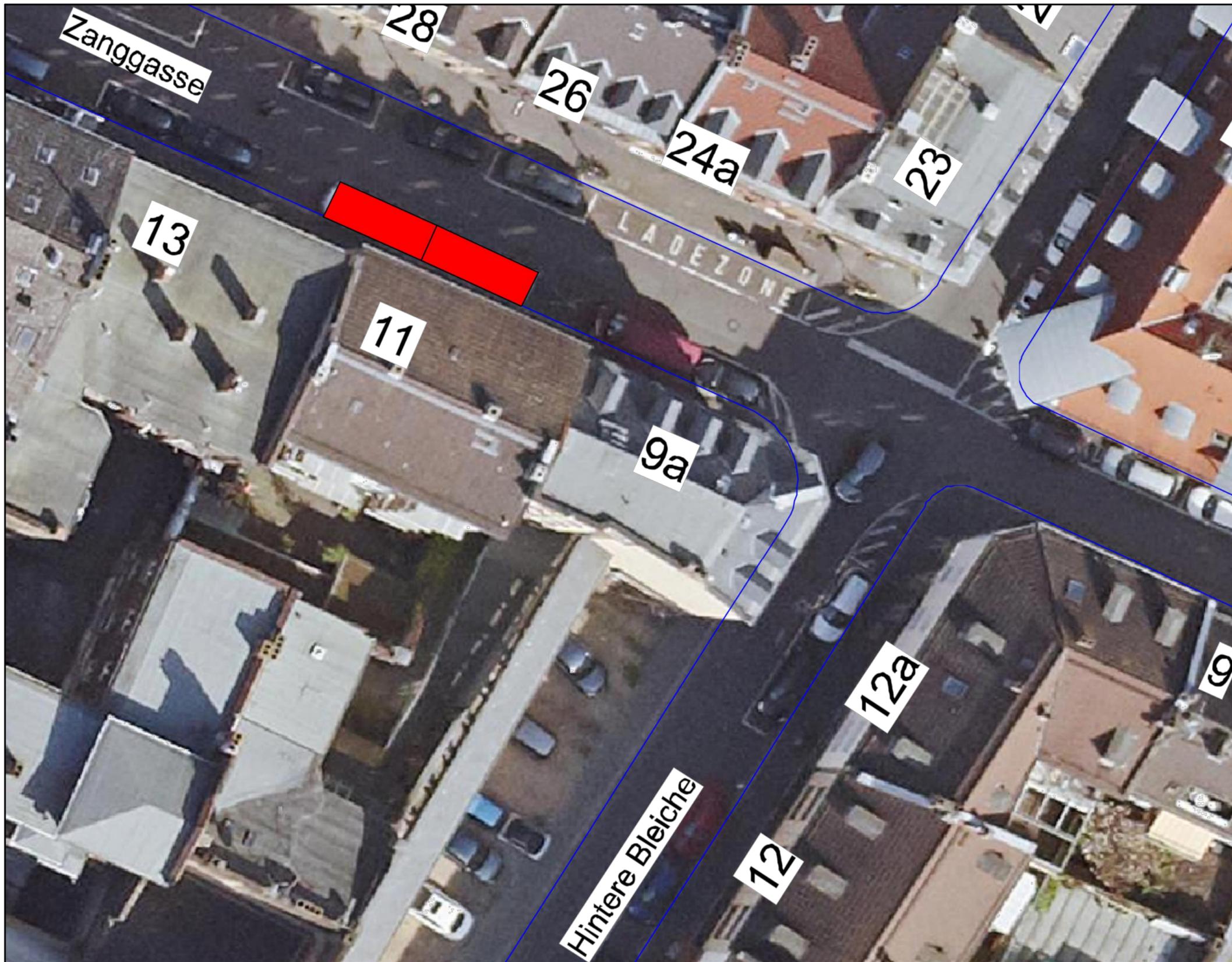
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Zanggasse

Altstadt

Standort 12



Landeshauptstadt
Mainz

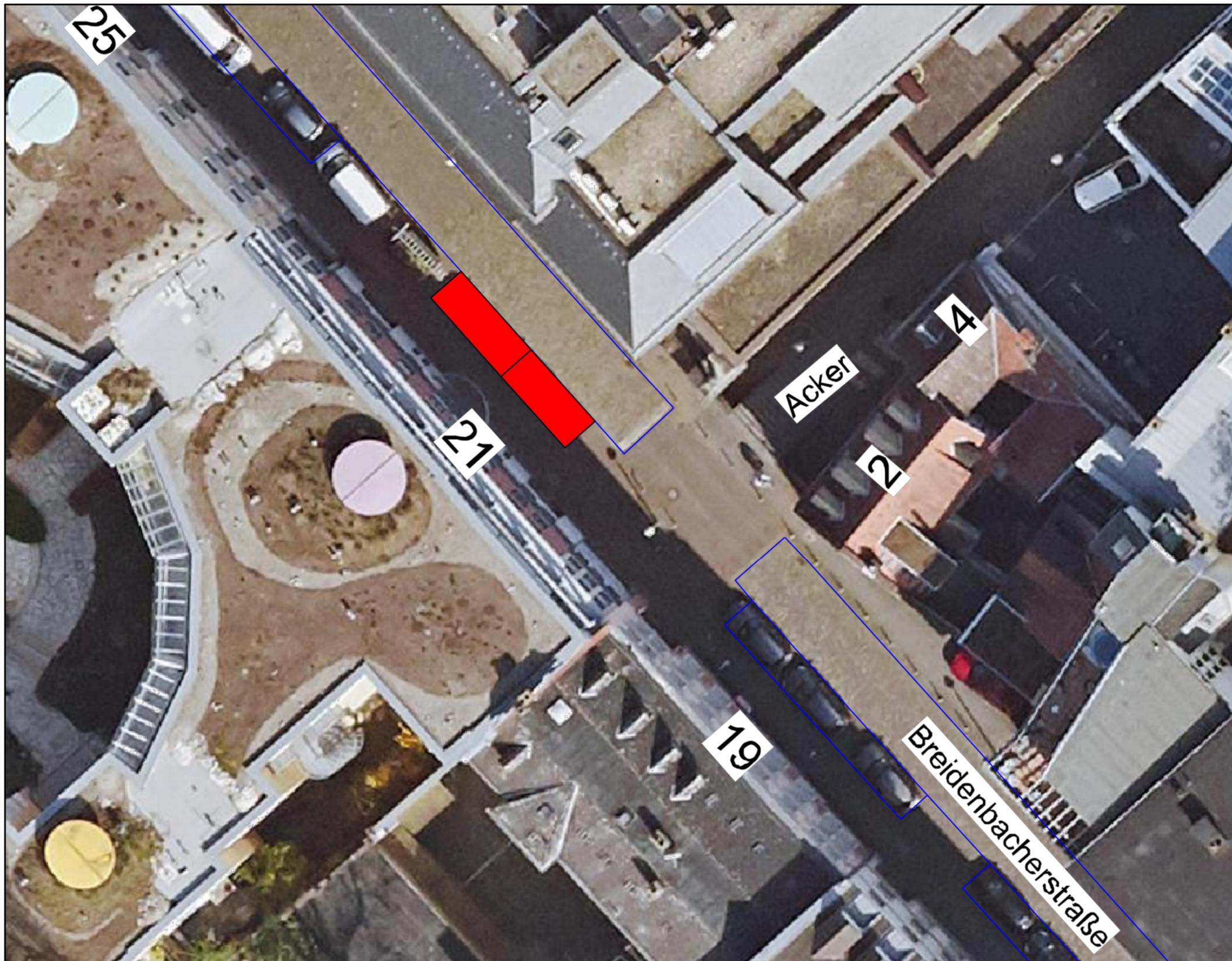
Legende



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

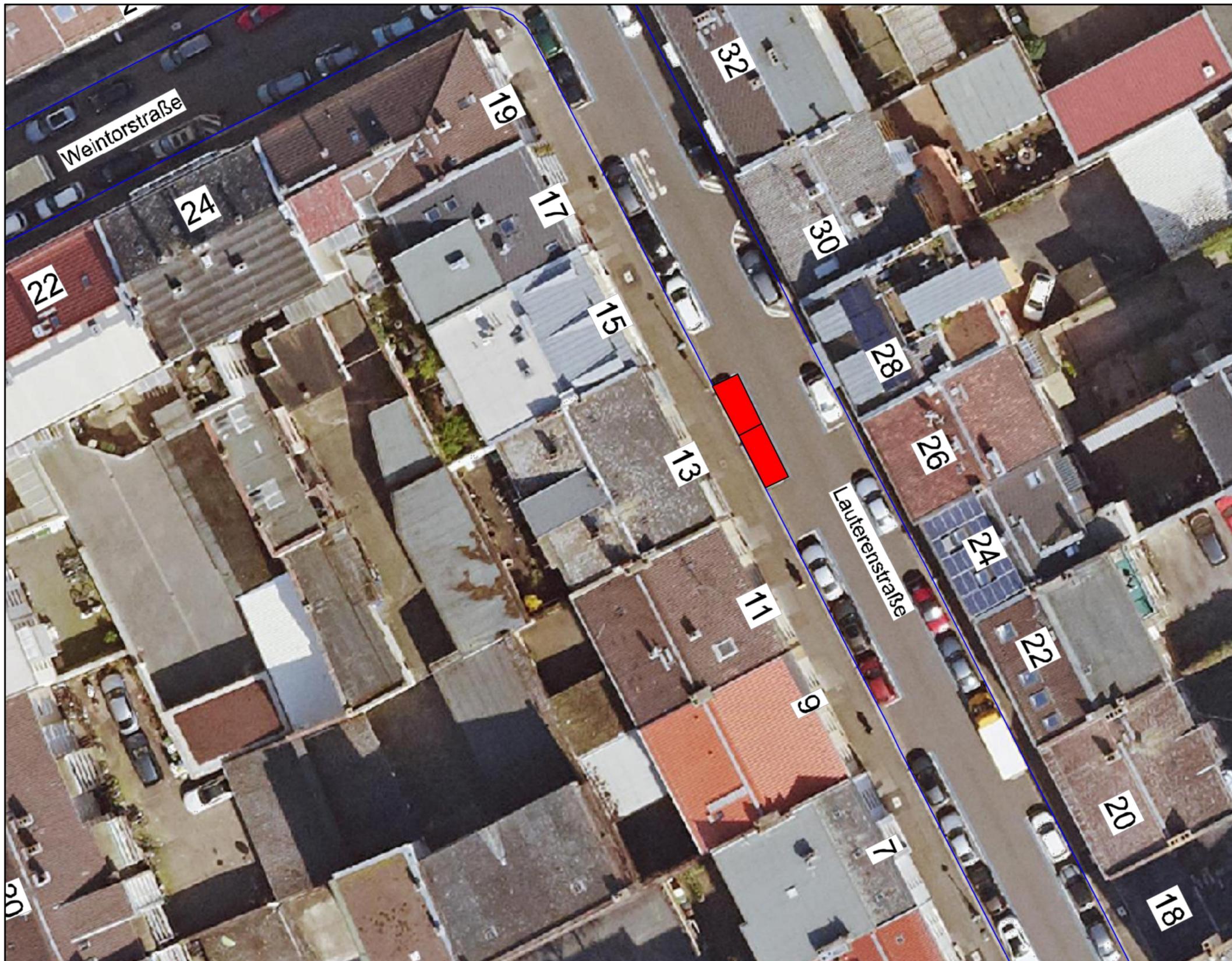
Legende



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

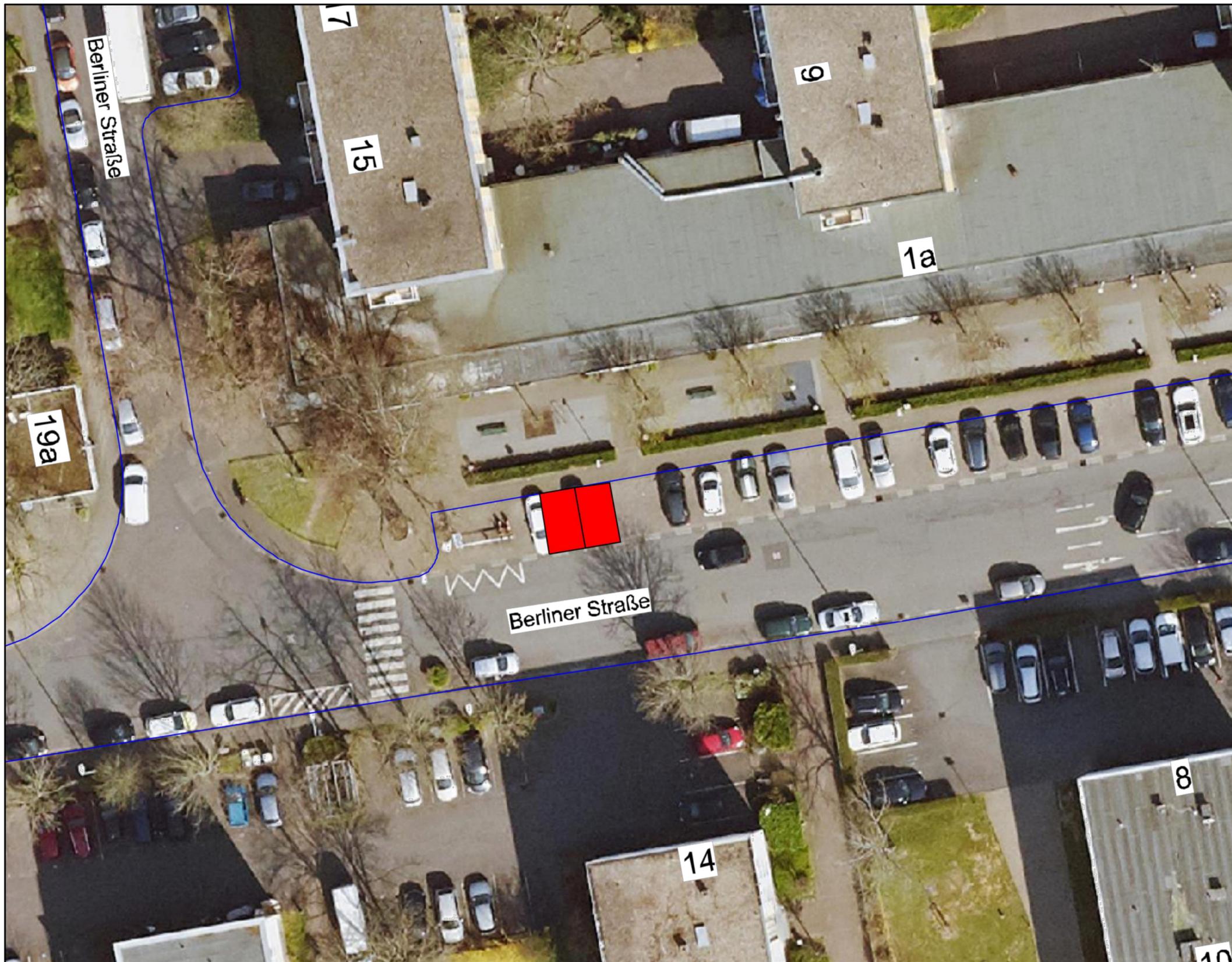
Legende



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



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hegelstraße

Hartenberg-Münchfeld

Standort 24



Landeshauptstadt
Mainz

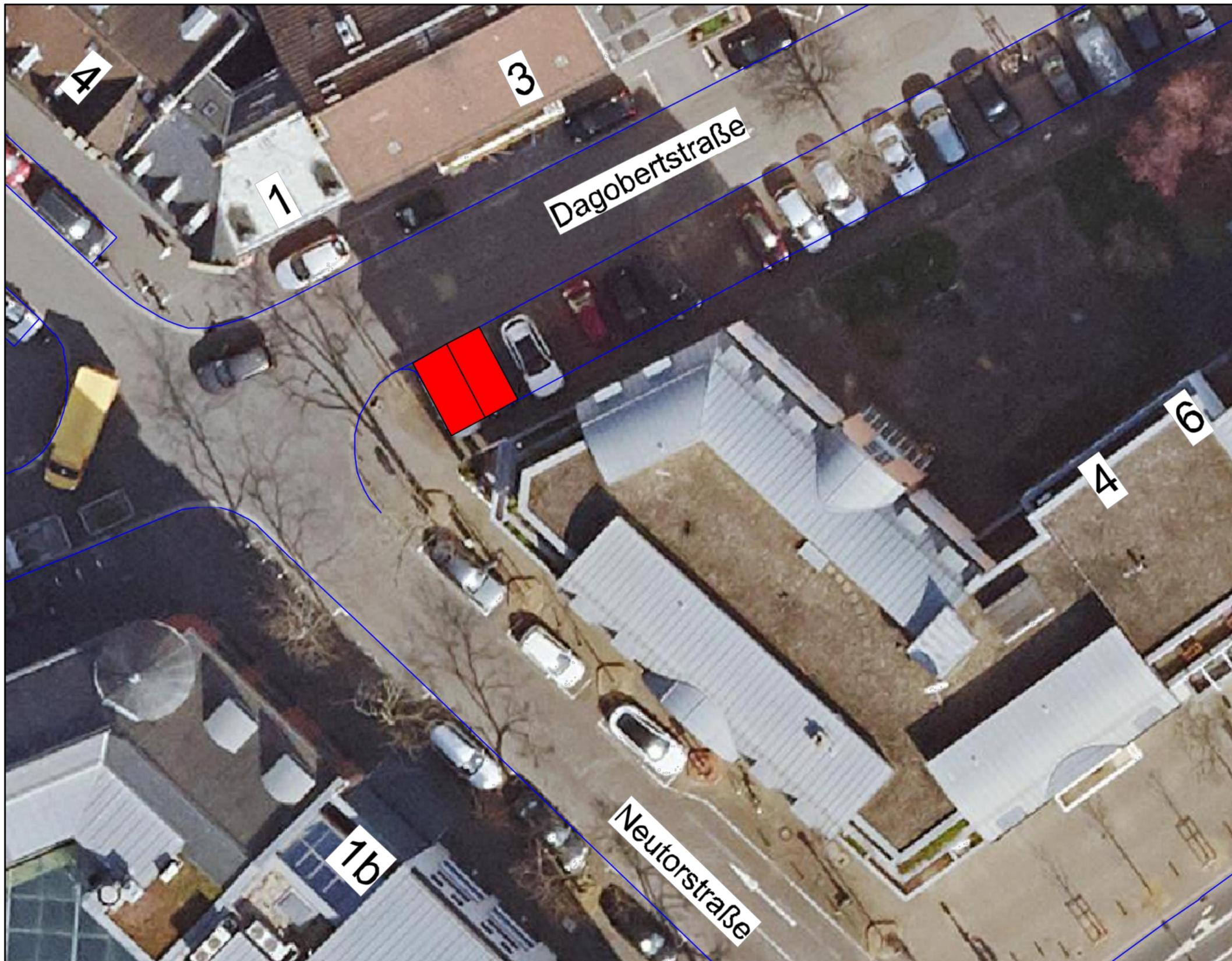
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Dagobertstraße

Altstadt

Standort 25



Landeshauptstadt
Mainz

Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand