



## Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Finthen am  
Dienstag, 16.05.2023, 19:00 Uhr,  
Bürgerhaus Mainz-Finthen, Raum Römerquelle, Am Obstmarkt 24, 55126 Mainz

### Tagesordnung

#### a) öffentlich

1. Berichterstattung der Bezirkspolizeibeamtin

#### Anträge

2. Flugplatz Layenhof Mainz-Finthen (SPD)
3. Abfallbehälter mit Aschenbecherfunktion (SPD)
4. Fußgängerampel an der alten Markthalle (SPD)
5. Straßensanierung in Finthen (SPD)
6. Vergünstigungen für ehrenamtlich engagierte Bürger:innen in stadteigenen oder stadtnahen Einrichtungen (SPD)
7. Layenhof Kompensation Bäume (CDU)
8. Abfalleimer und Hundekotbeutel (CDU)
9. Öffnung der Einbahnstraße (Grüne)
10. Bebauungsplan (SPD)
11. Anregungen zur Verkehrskommission
12. Einwohnerfragestunde

## **Anfragen**

13. Kurmainzstraße/Flugplatzstraße (CDU)
14. Sporthalle Peter-Härtling-Schule (CDU)
15. Erdaushub (Grüne)
16. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
17. Sachstandsberichte
18. Beschlussvorlagen
19. Mitteilungen und Verschiedenes
20. Stadtteilmittel

## **b) nicht öffentlich**

21. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
22. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 08.05.2023

gez. Manfred Mahle  
Ortsvorsteher

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

**Antrag**

Flugplatz Layenhof Mainz-Finthen: Begrenzung der Flugbewegungen

Die Verwaltung wird aufgefordert, eine weitere Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe auf dem Flugplatz Mainz-Finthen zu stoppen.

Zudem muss zusammen mit dem Luftfahrtverein und dem flugaffinen Gewerbe am Layenhof die Anzahl der Starts neu festgelegt werden.

**Begründung:**

2008 wurde auf Betreiben des Luftfahrtverein Mainz e. V. eine Vereinbarung mit der Stadt Mainz getroffen und ein Kontingent von 23.500 Starts festgelegt.

Überschreitungen dieser Anzahl sollten im Folgejahr kompensiert werden.

Nach einer massiven Neuansiedlung von flugaffinem Gewerbe erhöht sich die Anzahl der Starts ständig: für das Jahr 2022 wurden zusätzliche 4.200 Starts registriert. Für 2023 wird eine weitere Zunahme erwartet.

Die Flugleitung des Luftfahrtverein Mainz e.V. hat u.a. mit einer Erhöhung der Gebühren versucht, das vereinbarte Kontingent einzuhalten. Leider ist diese Erwartung nicht eingetreten.

Mit einer weiteren Ansiedlung von flugaffinem Gewerbe und damit einem Anstieg der Starts befürchten wir eine drastische Zunahme des Fluglärms für die umliegenden Gemeinden und Stadtteile.

Ortsbeiratsfraktion

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

### **Antrag**

Aufstellen von Abfallbehältern mit Aschenbecherfunktion an den Bushaltestellen und hoch frequentierten Begegnungsorten in Finthen.

Die Verwaltung wird aufgefordert, Abfallbehälter mit Aschenbecherfunktion an den Bushaltestellen in Finthen (soweit noch nicht geschehen) zu installieren, wie auch an den hochfrequentierten Begegnungsorten im Ortsgebiet.

### **Begründung**

Vermehrt wurde an den Bushaltestellen und den Treffpunkten in Finthen festgestellt, dass Zigaretten (in Ermangelung einer Alternative) auf dem Boden ausgetreten werden. Soweit noch nicht geschehen sollen an den Bushaltestellen, wie auch den Treffpunkten von Jugendlichen (Katzenberg, kath. Kirche, Sertoriusring, etc.) Abfallbehälter mit Aschenbecherfunktion installiert werden. Bereits bestehende Behältnisse ohne Aschenbecherfunktion sollen gegen solche mit Aschenbecherfunktion ausgetauscht werden. Somit werden Möglichkeiten zur ordnungsgemäßen Entsorgung der Zigaretten geschaffen und der Verschmutzung im Ortsteil entgegengewirkt.

Ortsbeiratsfraktion

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

### **Antrag**

Verkürzung der Anforderungszeit der Fußgängerampel an der alten Markthalle in Finthen.

Die Verwaltung wird aufgefordert, die Anforderungszeiten der Fußgängerampel an der alten Markthalle in Finthen zu prüfen und zu verkürzen.

### **Begründung**

Die aktuelle Anforderungszeit für Fußgänger an der Ampel an der Markthalle beträgt etwa 45 Sekunden. Aufgrund dieser -doch recht langen- Anforderungszeit kommt es oftmals zu Querungen (bspw. um einen Bus noch zu erreichen) ohne die Grünphase abzuwarten. Dadurch entstehende gefährliche Verkehrssituationen könnten durch eine Verkürzung der Anforderungsphase vermieden werden.

Ortsbeiratsfraktion

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

### **Antrag**

Straßensanierung in Finthen

Der Ortsbeirat fordert die Verwaltung auf, bei der Sanierung von Straßen dringend die Lambertstraße, Gonsenheimer Straße, Waldthausenstraße und Kurmainzstraße zu berücksichtigen.

Zum großen Teil befinden sich diese Straßen in einem katastrophalen Zustand: überall wurden bereits Straßenschäden ausgebessert und Schlaglöcher notdürftig instandgesetzt.

Der Ortsbeirat regt zusätzlich an, in einer gesonderten Bestandsaufnahme den Zustand des Straßennetzes in Finthen zu erfassen und in den Maßnahmenplan des Sachgebietes Straßenmanagement aufzunehmen.

### **Begründung**

Viele Straßen im Stadtteil Finthen befinden sich in einem katastrophalen Zustand. Seit Jahren warten die Anwohner:innen auf eine dringende Sanierung.

Der Verlauf der Kurmainzstraße ab dem Abzweig „Am Draiser Berg“ bis zur Einmündung in die Straße „Am Obstmarkt“ ist von schweren Fahrzeugen/Bussen total ausgefahren und gleicht einem Spargelfeld.

Ortsbeiratsfraktion

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

### **Antrag**

Vergünstigungen für ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger in stadteigenen oder stadtnahen Einrichtungen.

Die Verwaltung wird aufgefordert, ein Konzept zu entwickeln wie ehrenamtlich engagierte Bürgerinnen und Bürger in stadteigenen oder stadtnahen Einrichtungen Vergünstigungen erhalten können.

### **Begründung**

Eine Vielzahl von Bürgerinnen und Bürgern engagiert sich ehrenamtlich im Mainzer Stadtgebiet. Besonders hervorzuheben sind hier die Bürgerinnen und Bürger, die sich in der freiwilligen Feuerwehr engagieren und freiwillig erhebliche Belastungen auf sich nehmen um Gefahren und Schäden von der Allgemeinheit abzuwenden. Für die ehrenamtlich tätigen Menschen im Besonderen, wie auch den vielfältig engagierten Menschen in anderen Bereichen soll die Verwaltung ein abgestuftes Konzept erarbeiten und zeitnah umsetzen, um diesen Engagierten einen attraktiven und vergünstigten Zugang zu Einrichtungen zu ermöglichen.

Ortsbeiratsfraktion

## Ortsbeirat Mainz-Finthen

Antrag der CDU-Fraktion: Layenhof Kompensation Bäume

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird beauftragt, die Bäume, die während der Planung des Bauabschnitts 1 für die Flüchtlingsunterkunft am Layenhof entfernt wurden, durch die Pflanzung neuer Bäume am selben Ort zu kompensieren.

## Ortsbeirat Mainz-Finthen

Antrag der CDU-Fraktion: Abfalleimer und Hundekotbeutel

**Der Ortsbeirat möge beschließen:** Die Stadtverwaltung wird damit beauftragt, mehr Mülleimer in Finthen aufzustellen, insbesondere in der Ortsmitte und an den Feldwegen. Darüber hinaus soll die Anschaffung und Aufstellung von Hundekotbeutelstationen geprüft werden.

**Begründung:** Beim Dreck-Weg-Tag 2023 ist aufgefallen, dass viel an Kleinstabfall oft immer noch in die Natur, statt in einen Abfalleimer, geworfen wird. Dies könnte vermieden werden, wenn gerade im Ortskern, aber auch an den Einmündungen zu den Feldwegen mehr Abfalleimer stehen würden.

Des Weiteren würden Stationen mit Hundekotbeuteln dazu führen, dass weniger Hundekot auf Bürgersteigen oder Feldwegen liegt.



Herrn Ortsvorsteher

Manfred Mahle

Mai 2023

### **Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz Finthen am 16.5.2023**

Die Verwaltung möge prüfen, ob eine Öffnung der Einbahnstraße in der Prunkgasse auch im Straßenabschnitt Poststraße bis Am Obstmarkt möglich ist.

#### **Begründung:**

Da inzwischen die Poststraße zwischen Kirchgasse und Waldthausenstraße für Fahrradfahrer:innen freigegeben wurde, sowie der Abschnitt der Prunkgasse von der Kurmainzstraße bis zur Kreuzung Am Obstmarkt, stellt die vollständige Öffnung der Prunkgasse eine sinnvolle Ergänzung zur bisherigen Verkehrsführung dar.

**Fraktion B 90/ Die Grünen**

Herrn Ortsvorsteher  
Manfred Mahle  
Mainz-Finthen  
-Ortsverwaltung-

**Ortsbeiratsfraktion**

**Mainz-Finthen**

4. Mai 2023

**Antrag:**

Die Verwaltung wird aufgefordert die nicht mit einem Bebauungsplan belegten Teile von Finthen mit einem Bebauungsplan der zumindest Art und Maß der baulichen Nutzung festschreibt zu überplanen.

**Begründung:**

Nach § 1 Absatz 1 BauGB ist es Aufgabe der Bauleitplanung (also nach § 1 Absatz 2 BauGB Flächennutzungsplan und Bebauungsplan), die bauliche und sonstige Nutzung der Grundstücke in der Gemeinde vorzubereiten und zu leiten. Nach § 1 Absatz 5 BauGB sollen sie eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen auch in Verantwortung gegenüber künftigen Generationen miteinander in Einklang bringt, und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung gewährleisten sowie dazu beitragen, eine menschenwürdige Umwelt zu sichern und die natürlichen Lebensgrundlagen zu schützen.

In Finthen gibt es bereits, zur Erreichung dieser Ziele, eine Erhaltungssatzung für Teile des Ortskerns im Bereich zwischen Kirchgasse, Prunkgasse, Kurmainzstraße und Lambertstraße (Erhaltungssatzung Ortskern Mainz-Finthen (F92S)). Aufgrund der neuerlichen Entwicklungen im Bereich der Thüringer Straße 2 und der Gonsenheimer Str. Ecke An der Seige ist es erforderlich die weitere Bebauung von Finthen strengeren Regularien als dem § 34 BauGB zu unterwerfen.

Besonderes Augenmerk ist hier auf die Verkehrserschließung, sowie das Vorhalten von Stellplätzen im Bereich der Bauvorhaben zu legen.

## **Ortsbeirat Mainz-Finthen**

Anfrage der CDU-Fraktion: Kurmainzstraße/Flugplatzstraße

Die Kurmainzstraße/Flugplatzstraße weist an vielen Stellen Beschädigungen durch Schlaglöcher oder große Unebenheiten auf, was längerfristig zu einer Gefahr im Straßenverkehr führen kann. Entsprechende Sanierungsmaßnahmen wären deshalb dringend notwendig.

### 1. Sachstand

- a. Sind in den nächsten Jahren Baumaßnahmen an der Kurmainzstraße/Flugplatzstraße geplant
  - i. Welche Baumaßnahmen sind konkret geplant
  - ii. Wann sind diese Baumaßnahmen geplant?

**Ortsbeirat Mainz-Finthen**

Anfrage der CDU-Fraktion: Sporthalle Peter-Härtling-Schule

1. Sachstand
  - a. Bis wann wird die Sporthalle noch zur Nutzung verfügbar sein?
  - b. Wie lange wird die Sporthalle nicht benutzbar sein?
2. Ausweichmöglichkeiten
  - a. Gibt es schon geplante Ausweichmöglichkeiten für die Schülerinnen und Schüler?
  - b. Gibt es schon geplante Ausweichmöglichkeiten für die Vereine, die die Halle aktuell nutzen?
  - c. Ist ein Bustransfer für die Schüler geplant?



Herrn Ortsvorsteher

Manfred Mahle

Mai 2023

**Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz Finthen am 16.5.2023**

Immer wieder ist zu beobachten, besonders im Herbst/Winter 2022/2023, dass mit Erde beladene LKW über 7,5T in die Finther Gemarkung einfahren und größere Mengen Erde, teils Erdaushub vermutlich aus Neubaugebieten, aber auch mit Steinen und Bauschutt verunreinigtes Erdreich, auf die im Natur- und Landschaftsschutzgebiet gelegenen Felder ausbringen. Diese Erde wird anschließend verteilt und untergepflügt.

Wir fragen die Verwaltung:

- Ist dieses grundsätzlich zulässig?
- Und wenn ja, gibt es eine Begrenzung der Menge an fremdem Boden, der auf die Felder ausgebracht werden darf?
- Gibt es hier Kontrollen?
- Und wenn ja, wer ist dafür zuständig?

**Fraktion B 90/ Die Grünen**



## 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 M<sup>3</sup> "Green City Mainz" den Ausbau von Carsharing in Mainz um 350 zusätzliche Fahrzeuge beschlossen. Diese sollen, aufgrund nur begrenzt verfügbarer geeigneter privater Stellplätzen im Innenstadtbereich, für eine bessere Sichtbarkeit des Angebots und zur Sicherstellung eines verbesserten Angebots in den Mainzer Vororten verstärkt im öffentlichen Straßenraum angeboten werden. Im Rahmen der ersten Fortschreibung des Masterplans 100 % Klimaschutz (2022) wurde das Ziel des Ausbaus des Carsharing-Angebots bekräftigt und ist Bestandteil des enthaltenen Maßnahmenkatalogs. Angelehnt an das 2020 vom Mainzer Stadtrat beschlossene und 2021 durchgeführte Vergabeverfahren, führt die Landeshauptstadt Mainz 2023 erneut ein Vergabeverfahren für den Betrieb von 50 stationsbasierten Carsharing-Fahrzeugen auf öffentlichen Stellplätzen durch. Übersichtskarten sowie die Pläne der geplanten Carsharing-Stationen befinden sich im Anhang dieser Beschlussvorlage.

### Standortauswahl

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

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

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

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

## **Vergabeverfahren**

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

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

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

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

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

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

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

## **E-Carsharing**

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

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

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

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

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

### **Perspektive**

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

### **3. Alternativen**

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

### **4. Kosten/Finanzierung**

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

### **5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Keine

### **6. Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sup>2</sup>-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie (als

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

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

## **Finanzierung**



## Klima-Check der Landeshauptstadt Mainz

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

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

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

### Vorgehen und Anleitung zum Ausfüllen des Klima-Checks

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

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

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

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

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

## Klima-Check für Stadtratsbeschlussvorlagen der Landeshauptstadt Mainz

### Vorprüfung

#### Negativliste

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

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

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

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

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

- ja → KC beendet  
 nein → weiter zur Hauptprüfung

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

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

### Hauptprüfung

#### 1 Treibhausgas-Emissionen

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

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

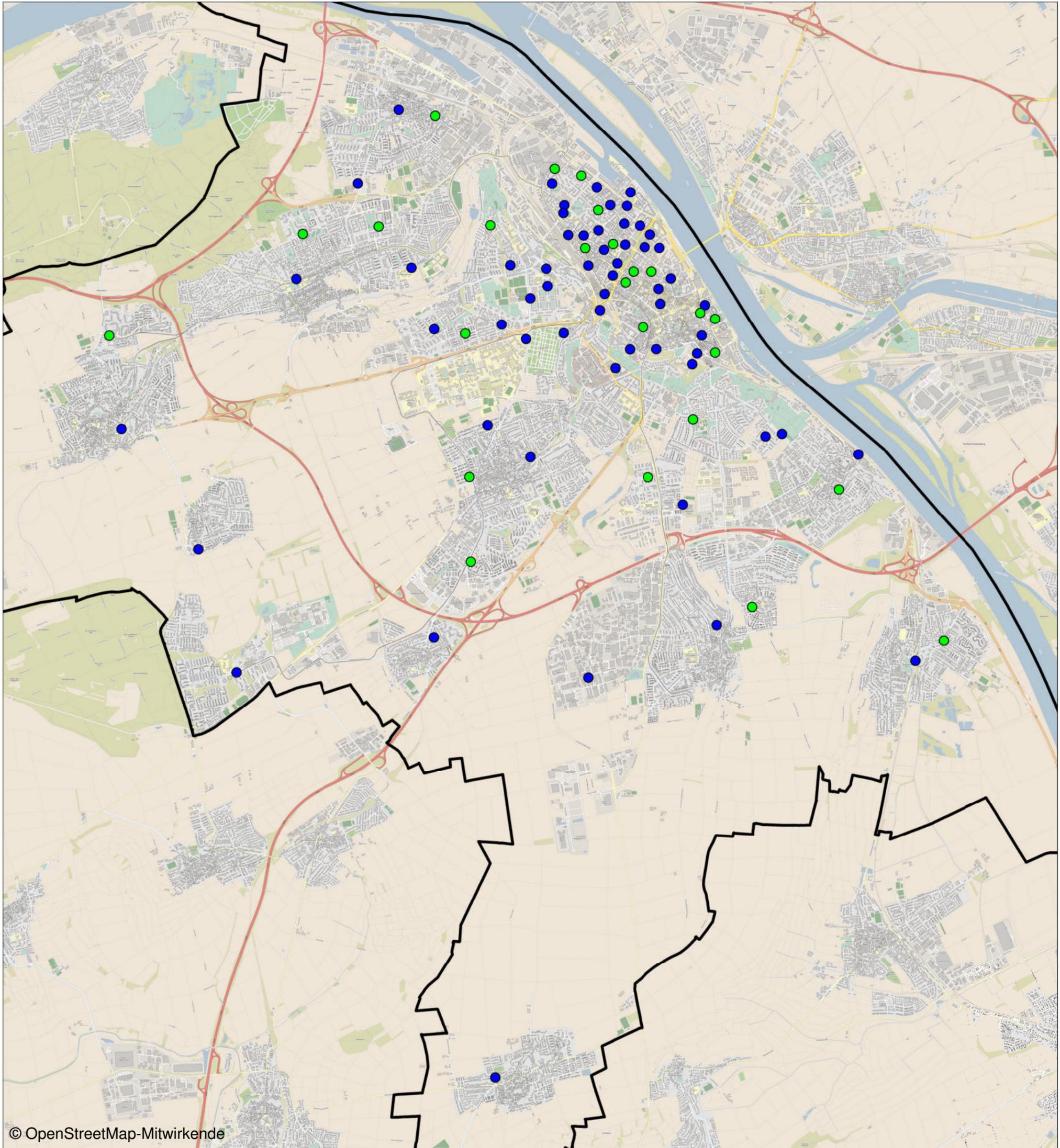
### Gesamteinschätzung

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

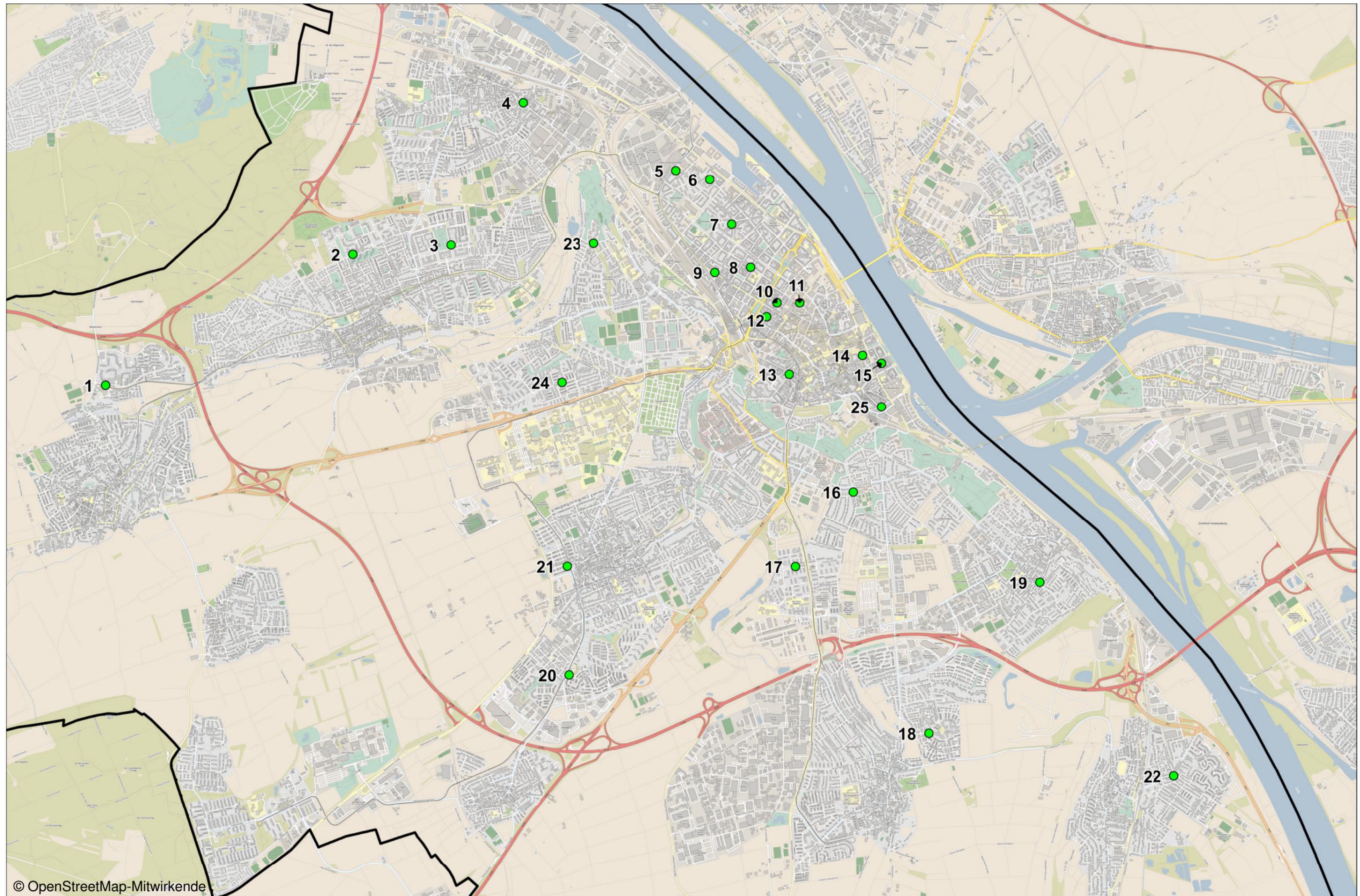
Die Gesamteinschätzung wird **Bestandteil der Stadtratsbeschlussvorlage** unter Punkt X „Auswirkungen auf den Klimaschutz“ Gesamteinschätzung

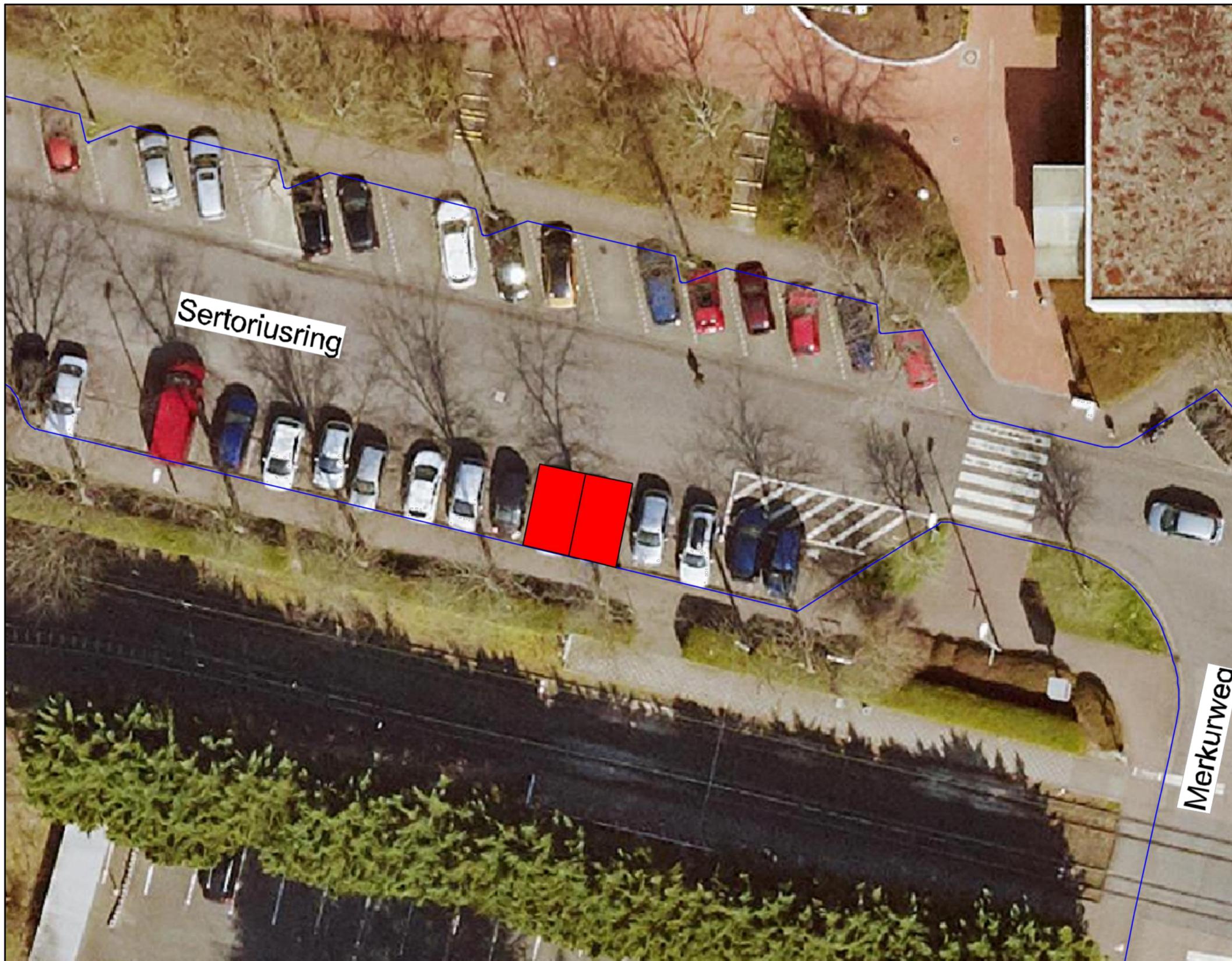
**Stellen Sie hier kurz zusammenfassend die Einschätzung der Auswirkungen auf den Klimaschutz dar. Gehen Sie dabei auf das Ausmaß fördernder oder hemmender Effekte sowie auf evtl. im Vorfeld geprüfte Lösungsansätze ein.**

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

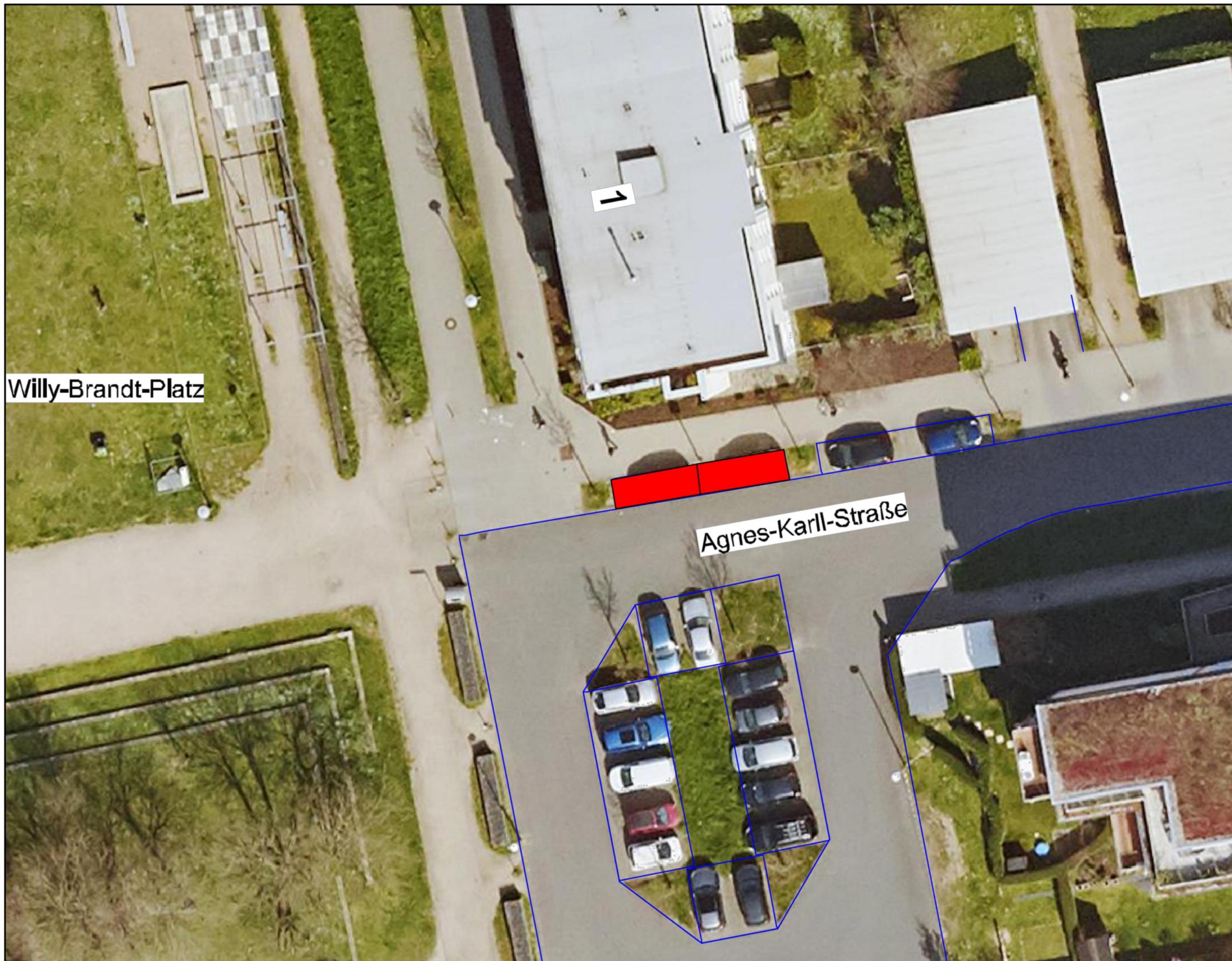
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Agnes-Karll-Straße**

Gonsenheim

Standort 3



Landeshauptstadt  
Mainz

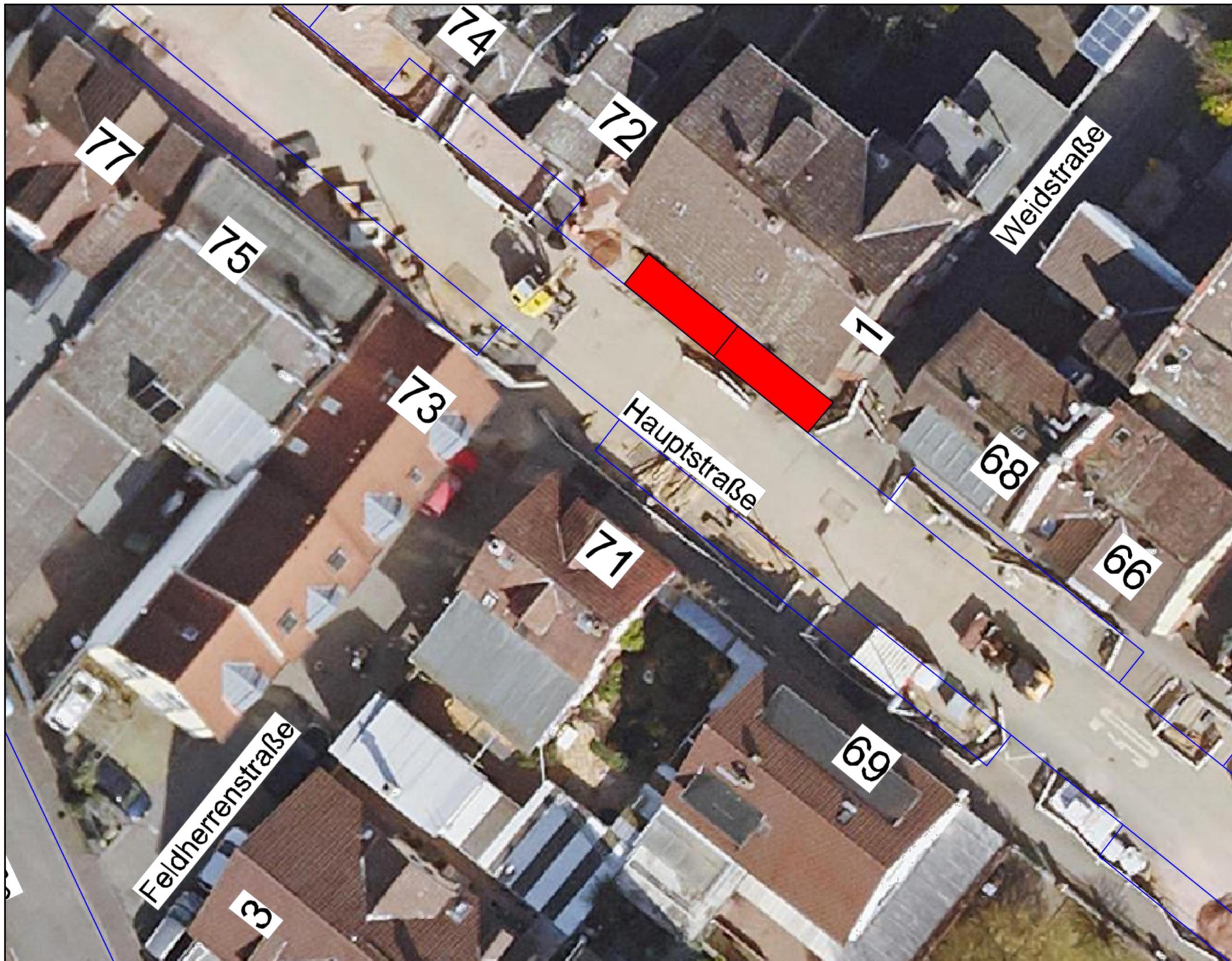
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Hauptstraße**

Mombach

Standort 4



Landeshauptstadt  
Mainz

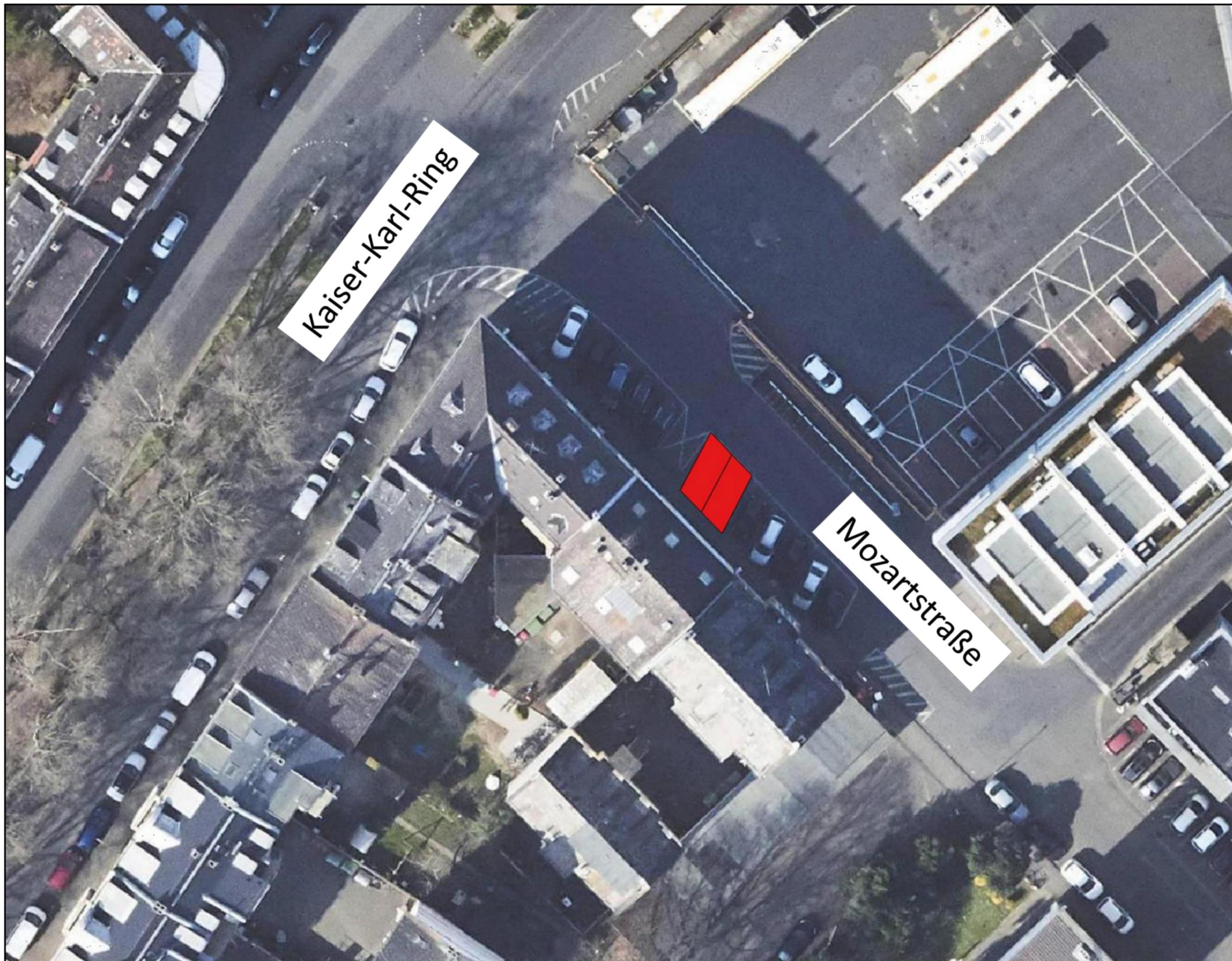
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Mozartstraße**

Neustadt

Standort 5



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Wallastraße**

Neustadt

Standort 6



Landeshauptstadt  
Mainz

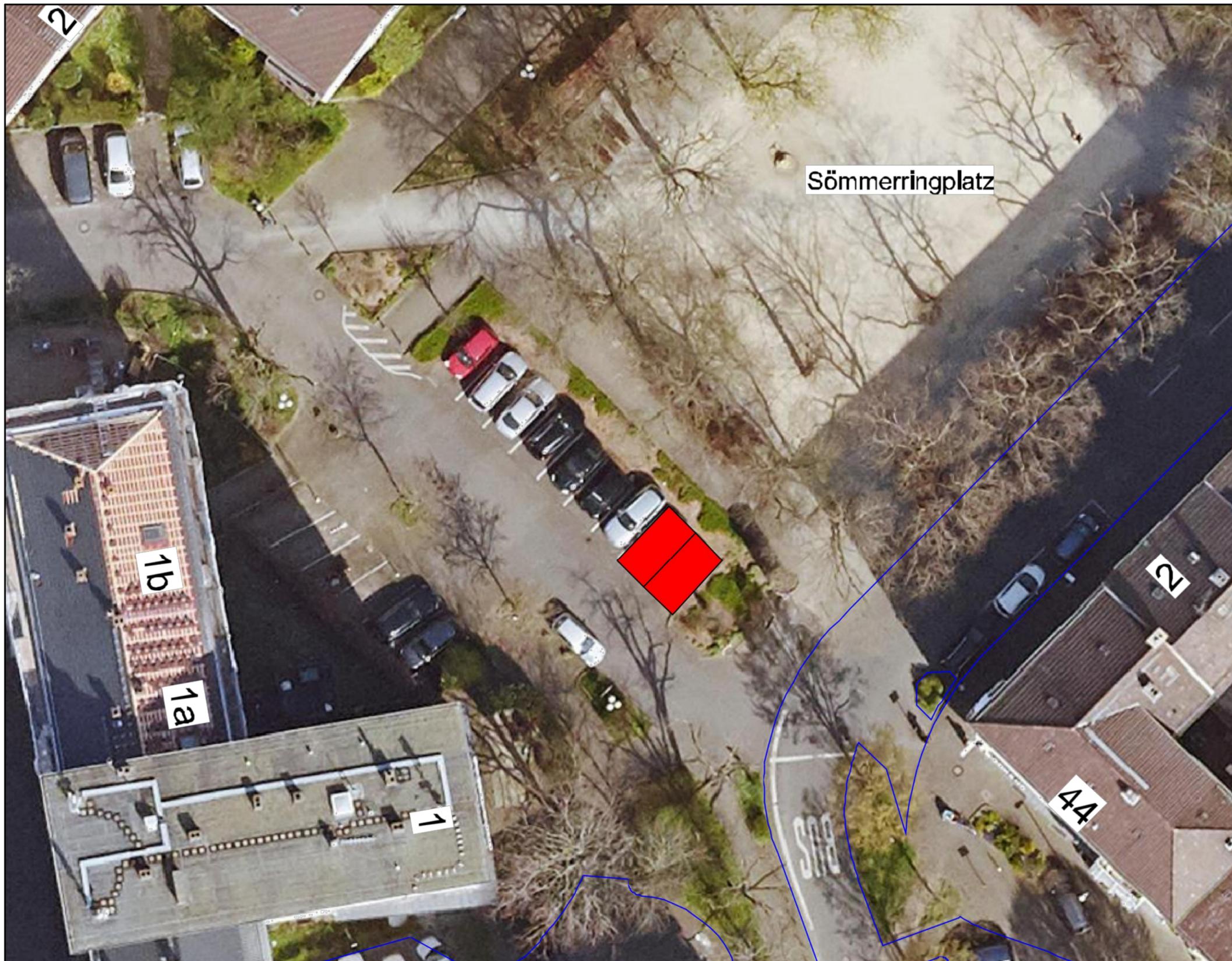
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Sömmerringplatz**

Neustadt

Standort 7



Landeshauptstadt  
Mainz

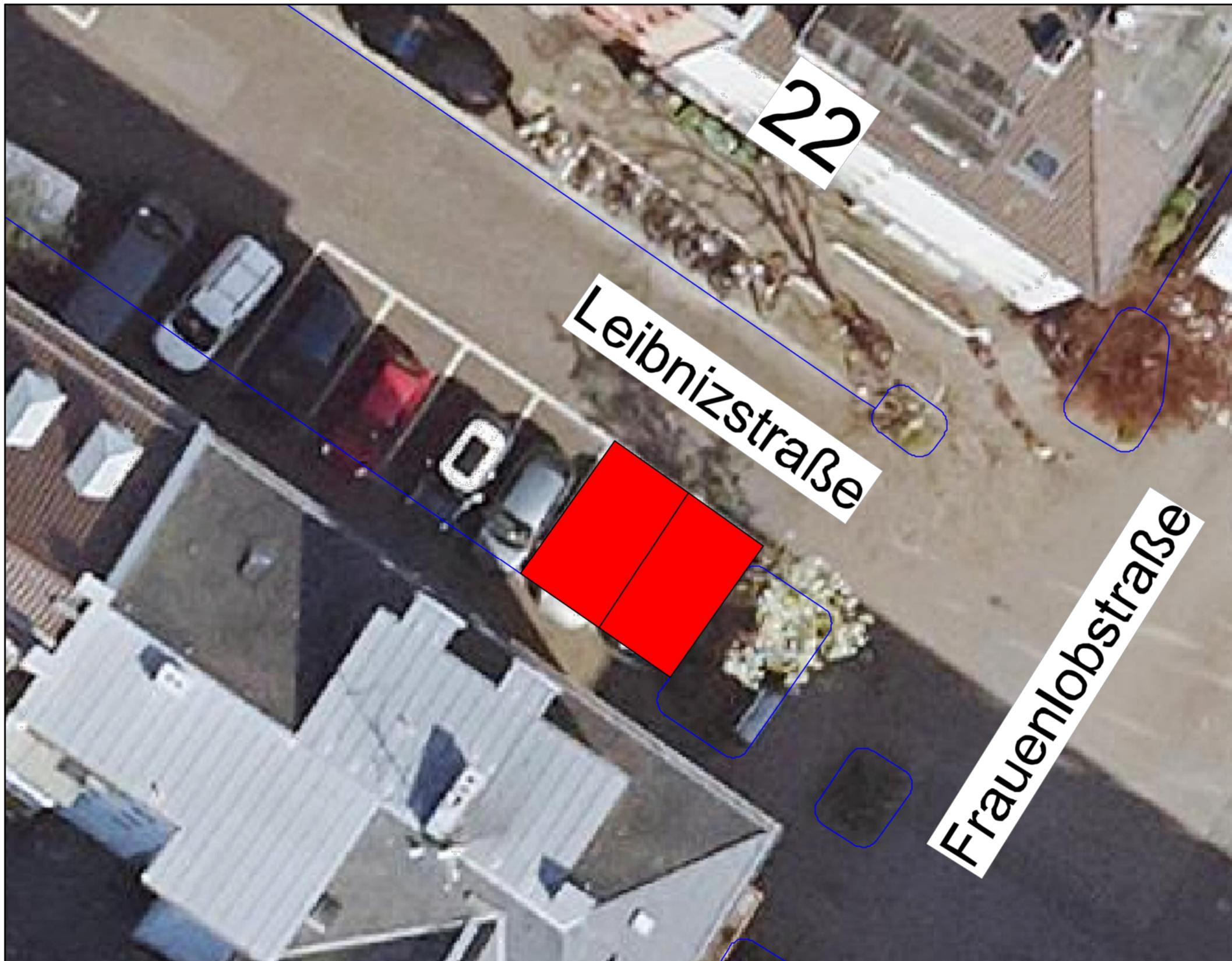
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Leibnizstraße**

Neustadt

Standort 8



Landeshauptstadt  
Mainz

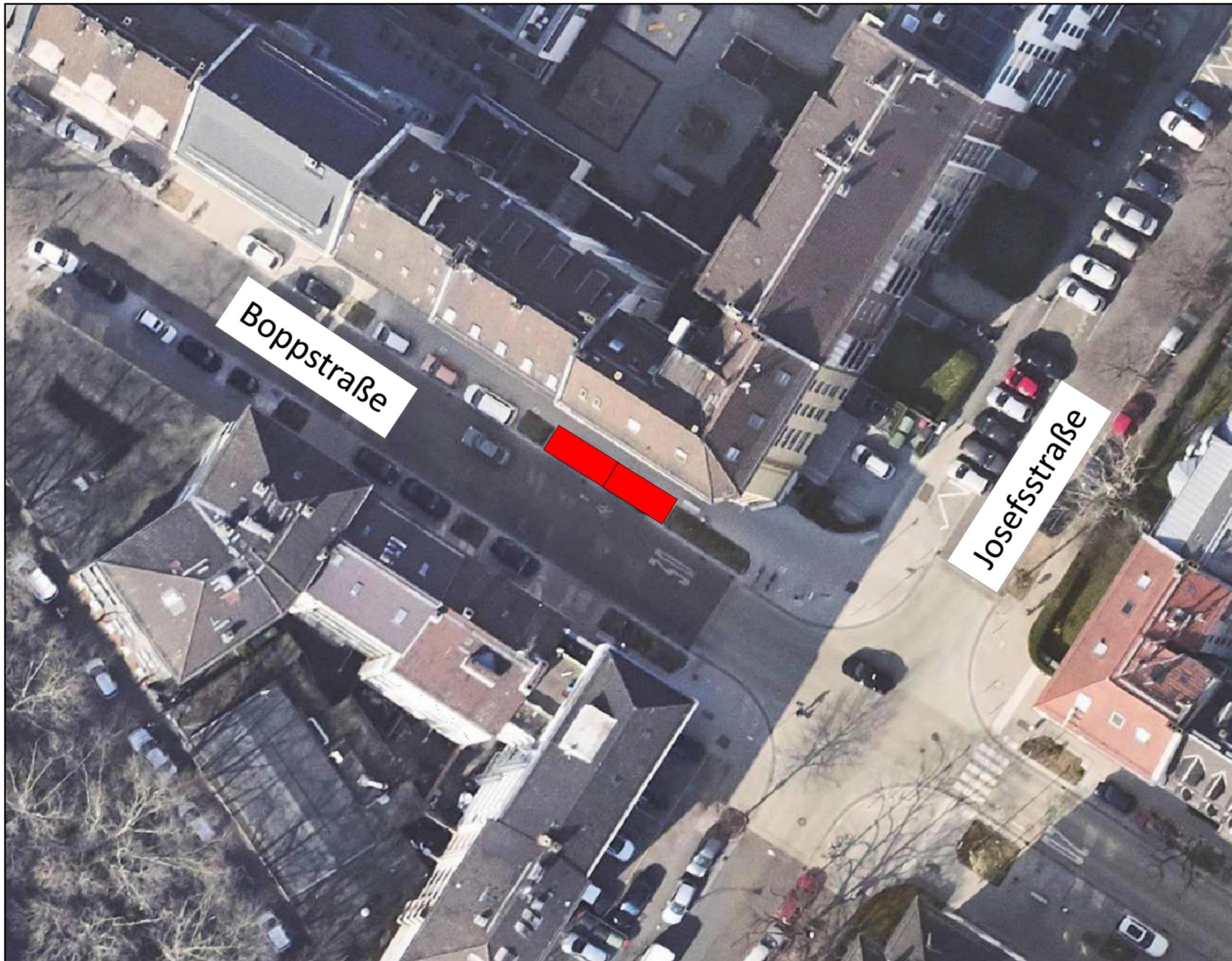
Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Boppstraße**

Neustadt

Standort 9



Landeshauptstadt  
Mainz

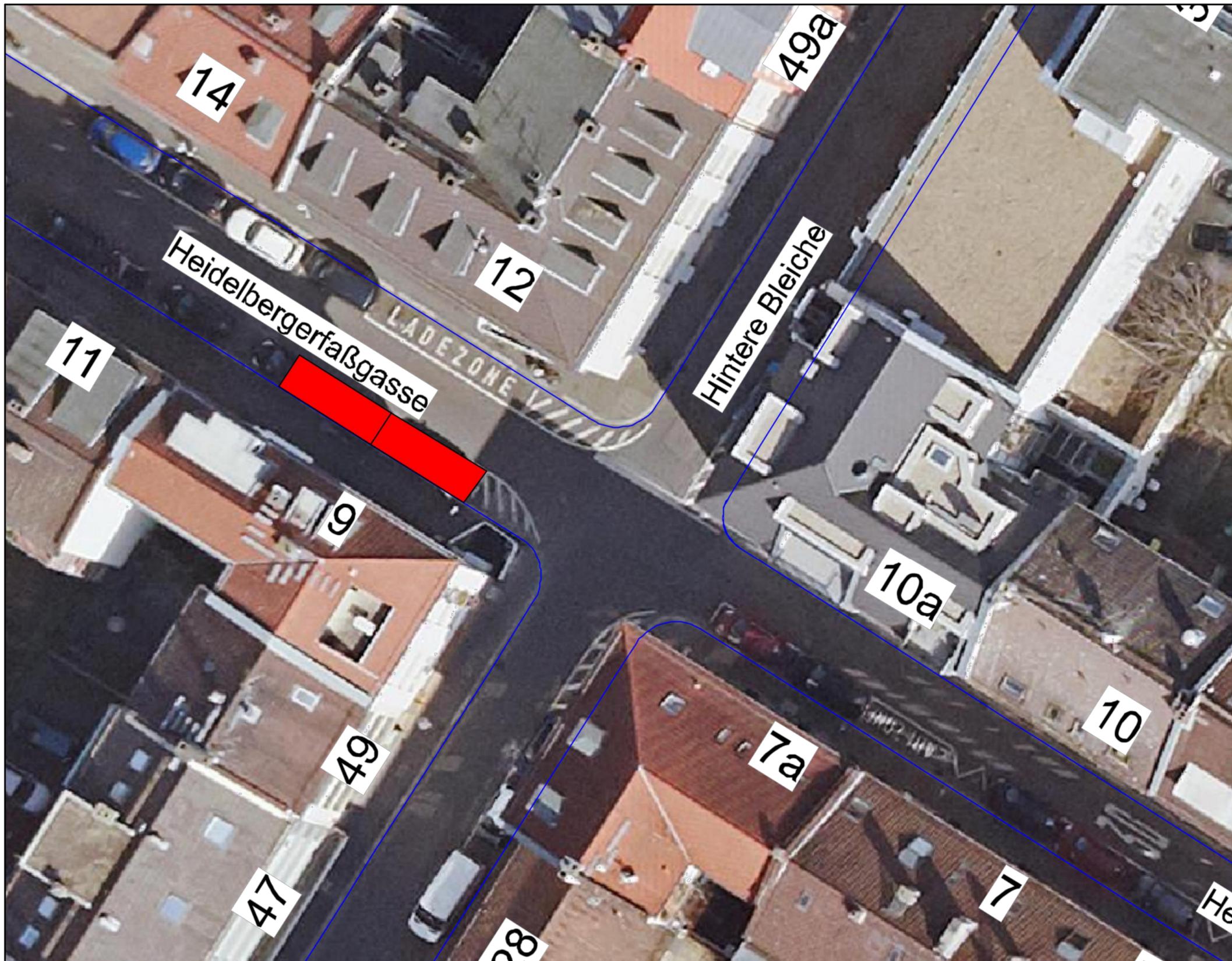
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Heidelbergergasse**

Altstadt

Standort 10



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Große Bleiche**

Altstadt

Standort 11



Landeshauptstadt  
Mainz

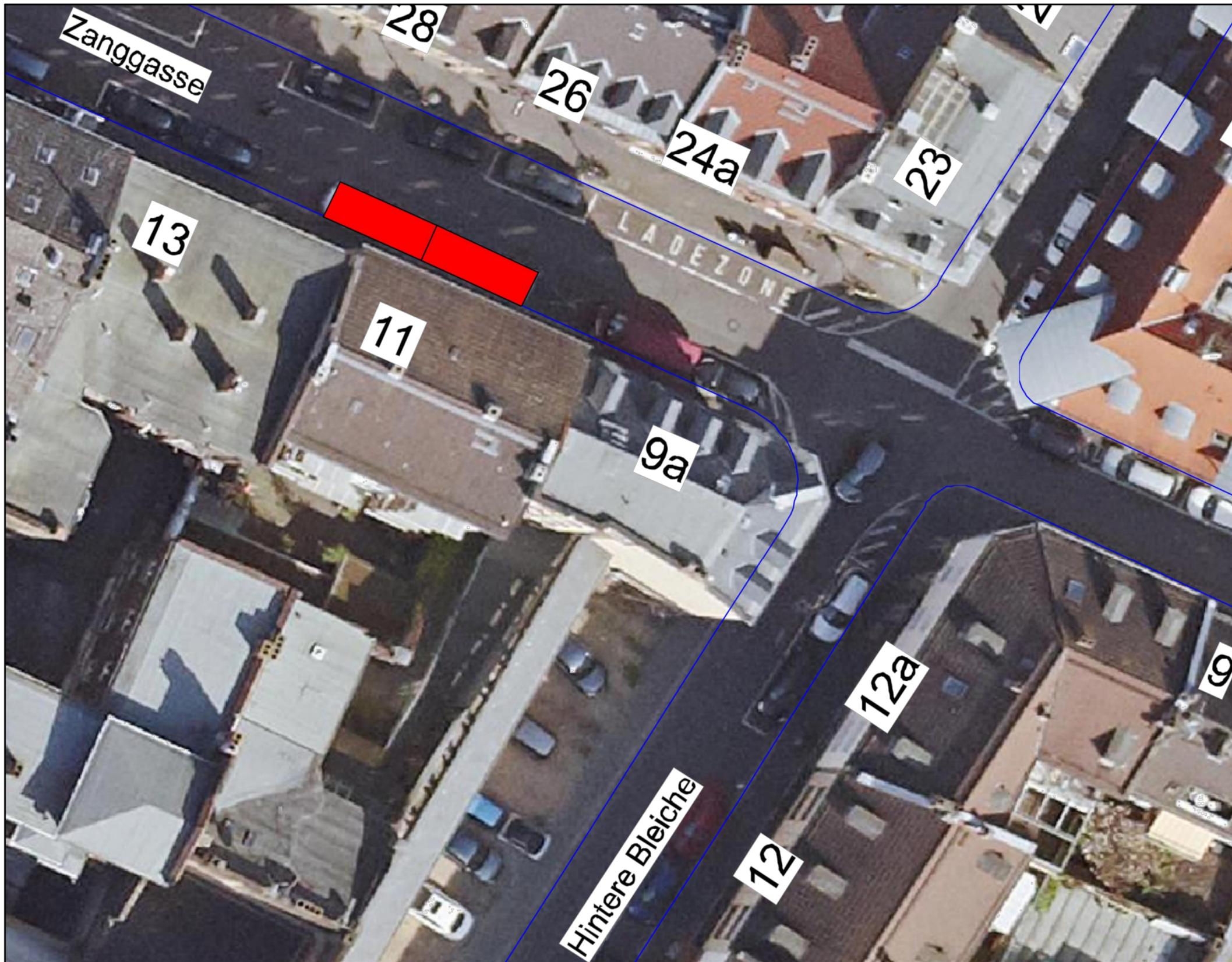
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Zanggasse**

Altstadt

Standort 12



Landeshauptstadt  
Mainz

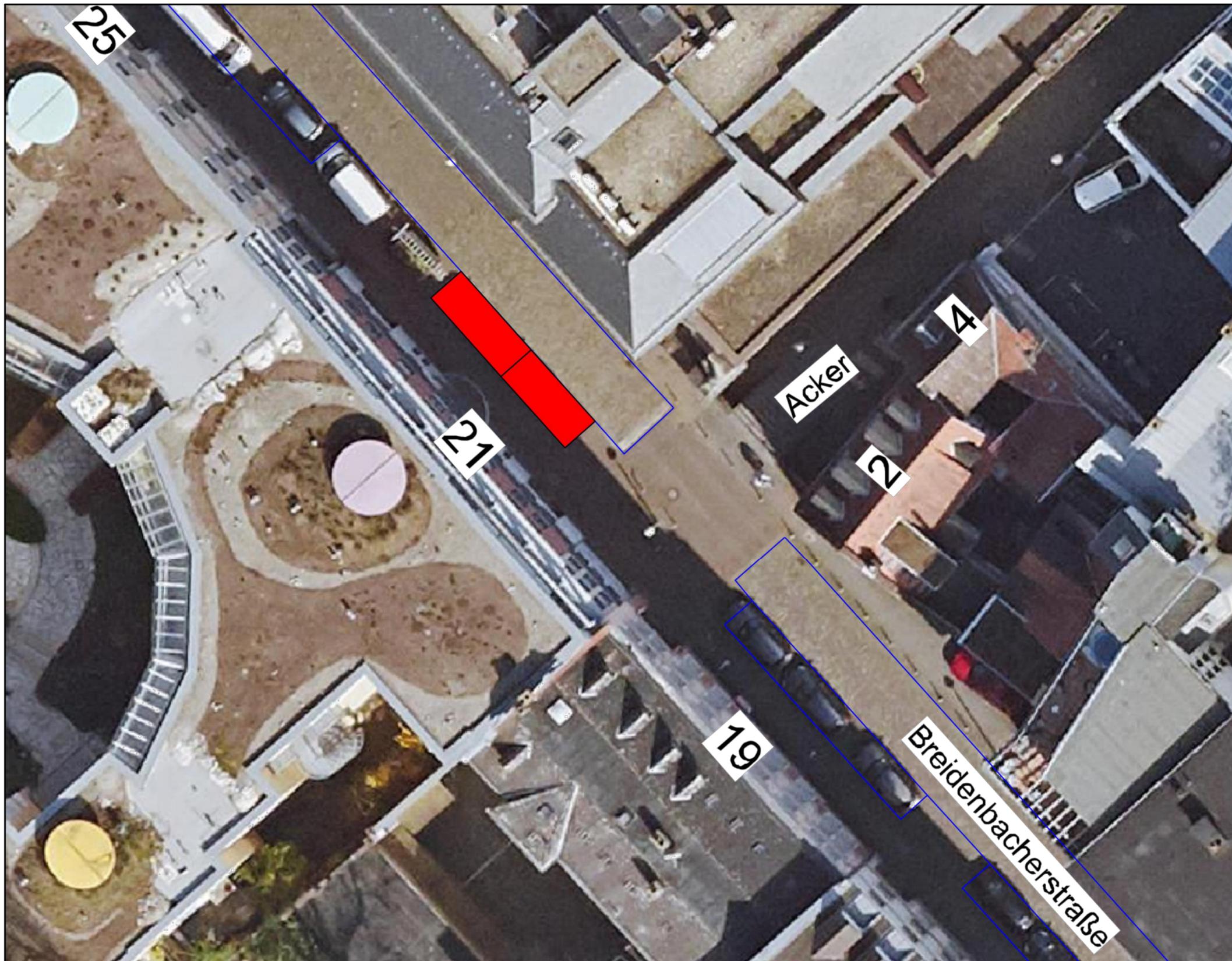
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Breidenbacherstraße**

Altstadt

Standort 13



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Heugasse**

Altstadt

Standort 14



Landeshauptstadt  
Mainz

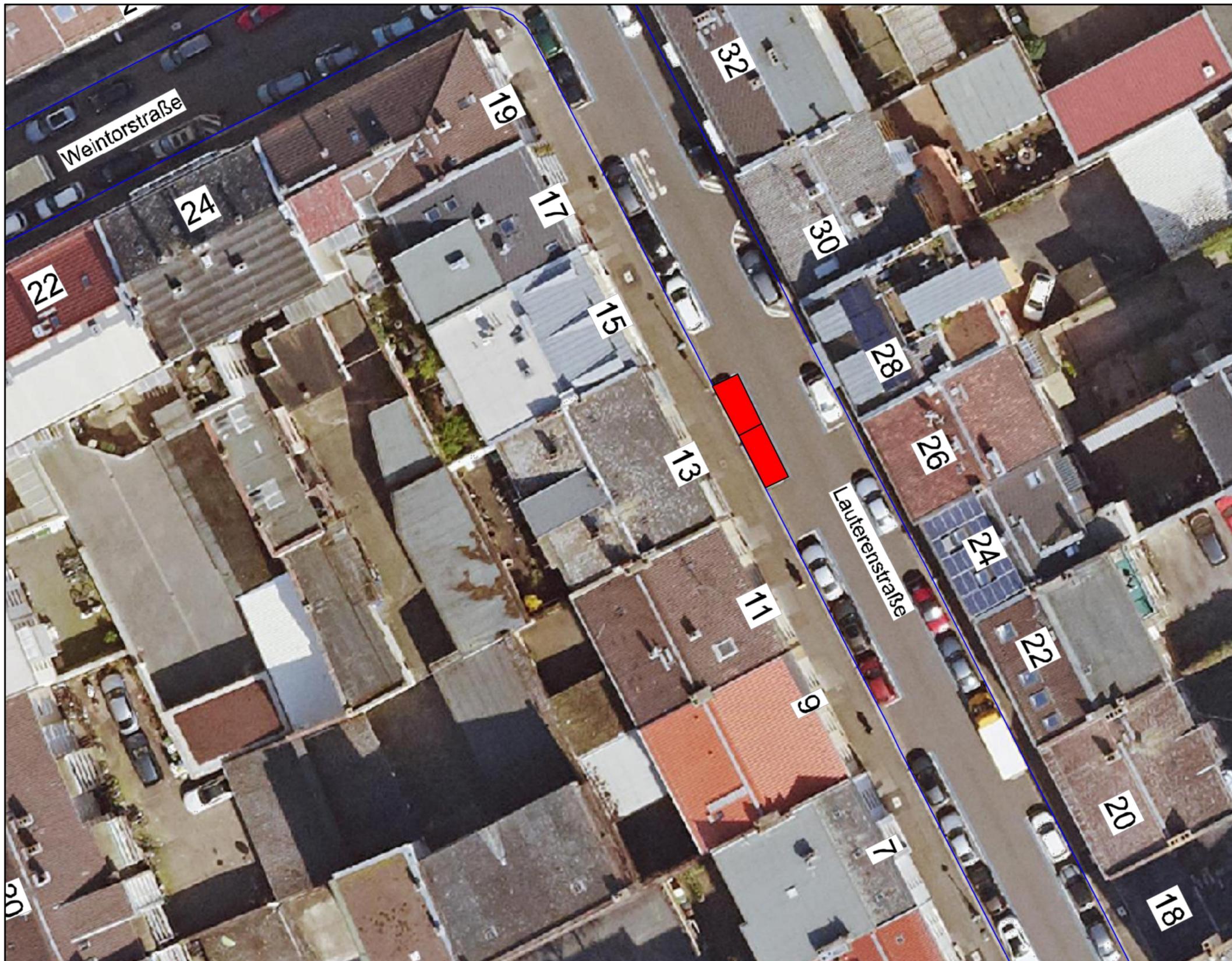
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Lauterenstraße**

Altstadt

Standort 15



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Ebersheimer Weg**

Oberstadt

Standort 16



Landeshauptstadt  
Mainz

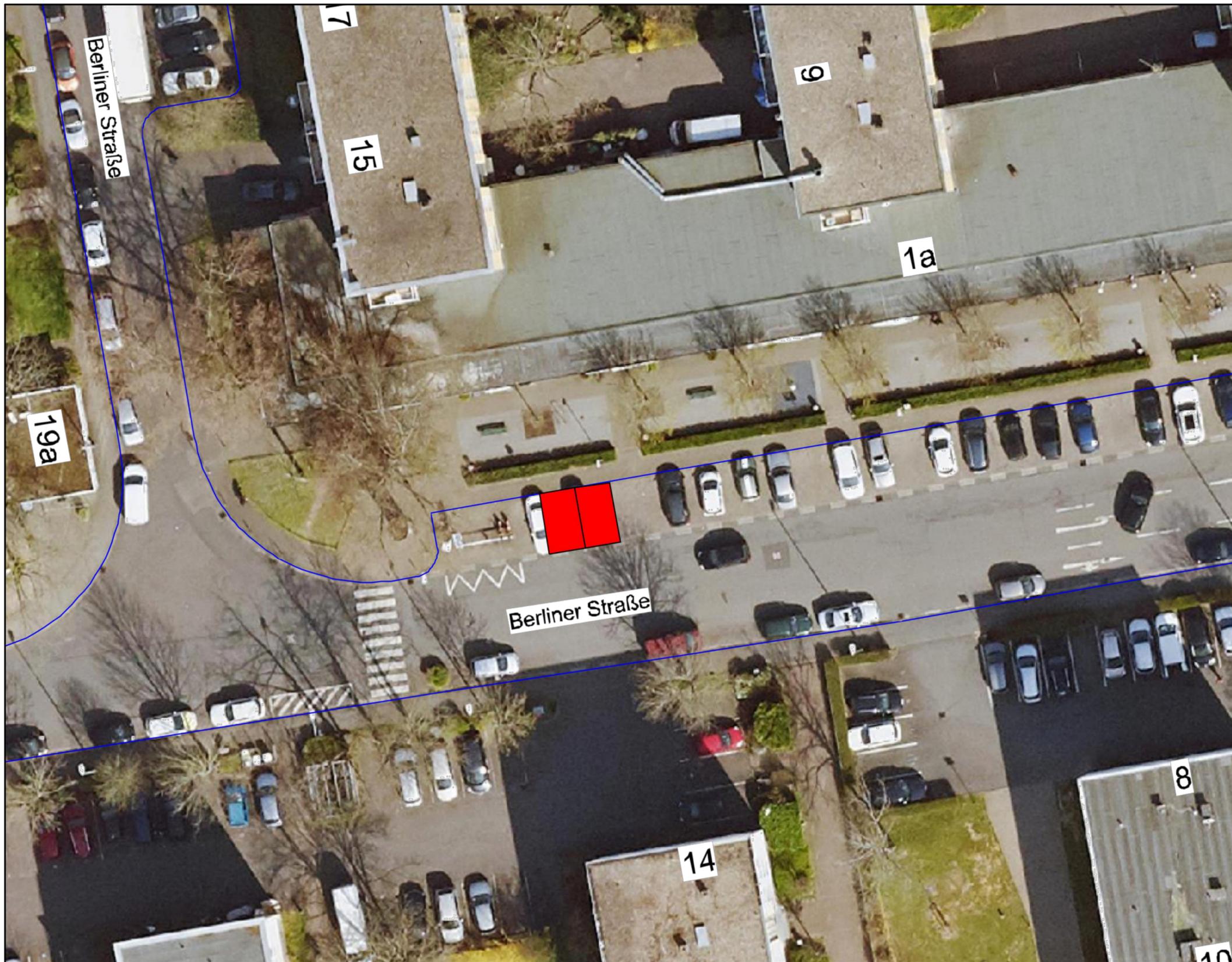
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Berliner Straße**

Oberstadt

Standort 17



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**An den Frankengräbern**

Hechtsheim

Standort 18



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand





## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**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

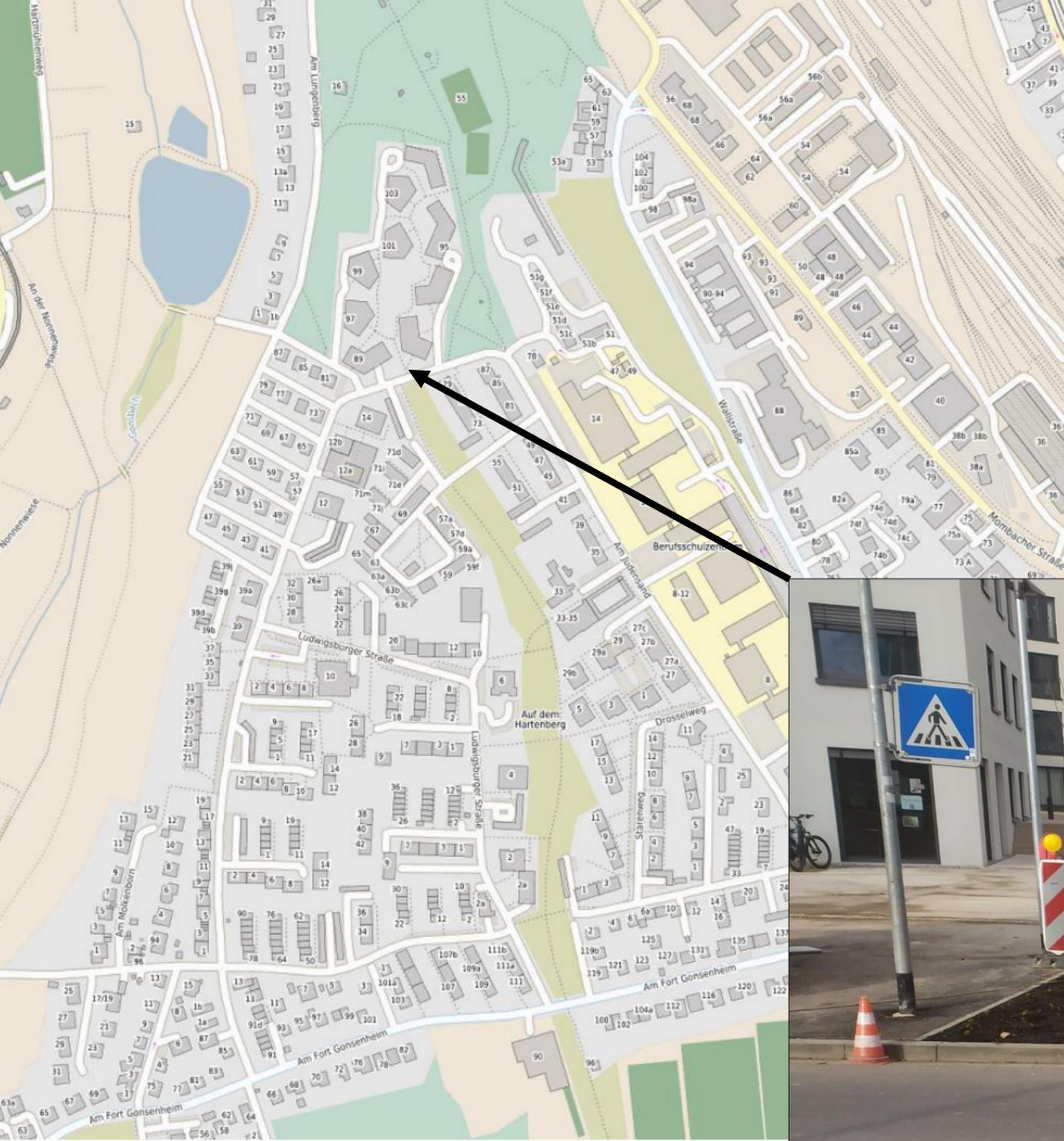
### Legende



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

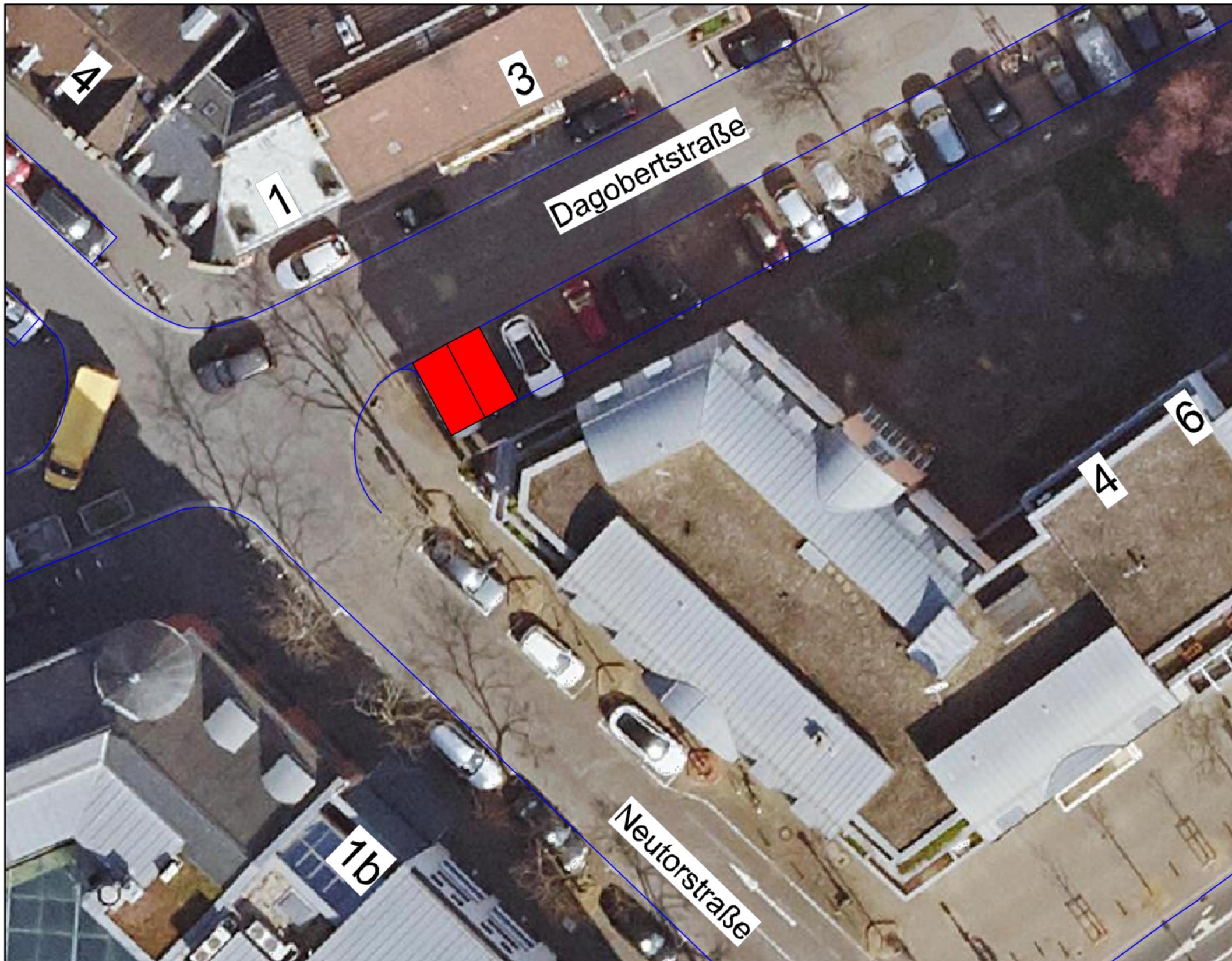
### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand



## Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

**Dagobertstraße**

Altstadt

Standort 25



Landeshauptstadt  
Mainz

### Legende



Carsharing - Stellplatz



Fahrbahnrand