Landeshauptstadt
Mainz

Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am Mittwoch, 10.05.2023, 18:00 Uhr, Quartiersräume in der Goethe-Schule, Scheffelstr. 2, (Eingang Leibnizstraße) 55118 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Nächtliche Beleuchtung der Quartiersgarage (SPD)
   Vorlage: 0489/2023

2. Einrichtung von Sitzgruppen auf dem Goetheplatz (Grüne, DIE LINKE.)
   Vorlage: 0659/2023

3. Parkraumbedarf erst befriedigen, bevor an der Gebührenschraube gedreht wird (CDU)
   Vorlage: 0661/2023

4. Vorbereitungen für Straßenblockaden treffen (CDU)
   Vorlage: 0663/2023

Anfragen

5. Parkplätze für Beschäftigte der Kindertagesstätten (SPD)
   Vorlage: 0474/2023

6. Reparatur von Spielgeräten (SPD)
   Vorlage: 0580/2023

7. Kaiser-Wilhelm-Ring Mittelinsel (CDU)
   Vorlage: 0652/2023

8. Räumlichkeiten der "Öffentlichen Bücherei Anna-Seghers" (CDU)
   Vorlage: 0655/2023

9. Wärmeversorgung in der Mainzer Neustadt (CDU)
   Vorlage: 0657/2023

10. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
    10.1. Innenhofbebauung (DIE LINKE)
    Vorlage: 0382/2023
    10.2. Innenhofbebauung II (DIE LINKE)
    Vorlage: 0388/2023

11. Sachstandsberichte

12. Beschlussvorlagen

13. Mitteilungen und Verschiedenes

14. Stadtteilmittel

15. Einwohnerfragestunde (ca. 19:00 Uhr)

b) <u>nicht öffentlich</u>

16. Beschlussvorlagen

17. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

18. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 10.05.2023

gez. Christoph Hand
Ortsvorsteher

Ö 1

Vorlage-Nr. 0489/2023

SPD

SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

23. März 2023

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt am 10. Mai 2023

Nächtliche Beleuchtung der Quartiersgarage

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Verwaltung wird gebeten, auf die PMG Parken in Mainz GmbH einzuwirken, Bewegungsmelder zur Beleuchtung in der Quartiersgarage zu installieren.

Begründung:

Gerade aufgrund der begrenzten Stellflächen für PKW in der Mainzer Neustadt ist die „Quartiersgarage" der PMG Parken in Mainz GmbH im Zollhafen eine sinnvolle Ergänzung zu dem bestehenden Angebot. Leider mussten wir wahrnehmen, dass nachts die Beleuchtung durchgängig eingeschaltet ist. Aus Sicherheitsaspekten ist zwar eine nächtliche Beleuchtung für die Nutzerinnen und Nutzer angebracht, allerdings ließe sich dies durch Bewegungsmelder klimafreundlicher gestalten.

Eine weitere Begründung erfolgt mündlich.

Alexander Klein,
SPD-Fraktion

Ö 2

DIE LINKE.
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

DIE LINKE
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Bündnis 90/Die Grünen
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirats Neustadt am 10.05.2023

Einrichtung von Sitzgruppen auf dem Goetheplatz

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Der Goetheplatz ist neben dem Rheinufer die größte Grün- und Naherholungsfläche der Mainzer Neustadt. Nicht nur in der warmen/heißen Jahreszeit wird der Goetheplatz von Menschen aller Generationen und Nationalität stark frequentiert. Doch es fehlt an Sitzgelegenheiten für ältere und/oder mobilitätseingeschränkte Mitmenschen. Deshalb bittet der OBR Neustadt die Verwaltung für diese Personengruppe, aber nicht nur für diese, Sitzgruppen mit Tischen unter den Bäumen, also im Schatten, zu errichten, zum Beispiel drei neben dem „blauen Elefanten“ und vier gegenüber dem Eingang der KiTa.

Begründung

Wie o.a. wird der Goetheplatz wird der Goetheplatz gerade in der warmen/heißen Sommerzeit von allen Generationen stark frequentiert. Kinder erfrischen sich und toben im Wasser- oder dem nahen Spielplatz. Jugendliche spielen Basketball, Kicken oder nutzen die Rollschuhfläche, andere lassen sich auf dem Rasen nieder und picknicken. Ältere und/oder mobiltätseingeschränkte Menschen suchen eher einen schattigen Platz, wollen raus aus ihrer oftmals kleinen Wohnung, wollen Leute treffen und schwätzen über neuesten „Tratsch“ im Quartier oder Wohnblock. Wesentlich ist, dass sie ihre sozialen Kontakte erhalten können! Aktuell ist dies auf dem Goetheplatz kaum möglich. Es gibt auf dem Goetheplatz nur minimal Sitzgelegenheiten im Schatten. Sitzgelegenheiten gibt es am Sportplatz. Da sitzen die Menschen in der prallen Sonne und werden „gegrillt“.

Eine weitere Begründung erfolgt mündlich

Für die Fraktion DIE LINKE
Sigi Aubel

Für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen
Marco Neef

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10. Mai 2023

Parkraumbedarf erst befriedigen, bevor an der Gebührenschraube gedreht wird

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt bittet die Verwaltung darum, das Stellplatzangebot durch den Bau von Quartiersgaragen in der Mainzer Neustadt erheblich zu erweitern. Bevor Bewohnerparkgebühren angehoben werden, muss erst der Bedarf an Stellplätzen im Stadtteil befriedigt werden. Neben der Erfüllung des Stellplatzbedarfs sollte der Rückbau der Stellflächen in den Straßen zugunsten von weiteren Quartiersgaragenplätzen erfolgen, um mehr Platz für Grün- und Freizeitflächen zu schaffen.

Begründung:

Gemäß einer im März vom rheinland-pfälzischen Kabinett beschlossenen neuen Landesverordnung dürfen die Bewohnerparkgebühren über den bisher gültigen Maximalbetrag von 30,70 Euro pro Jahr angehoben werden.

Die vor über 13 Jahren durchgeführten Parkraumerhebungen ergaben damals in den Anwohnerparkgebieten N1 bis N4 der Mainzer Neustadt bereits nächtliche Belegungen der Stellflächen von bis zu 180%. In diesem Zeitraum nahm die Zahl der zugelassenen PKWs weiter zu.

Es ist für die Fahrzeughalter im Stadtteil täglich mit erheblichen Zeit- und Kraftstoffkosten verbunden, in der Mainzer Neustadt legale Stellplätze zu finden. Eine Verbesserung dieser Situation würde den Autofahrern und der Umwelt gleichermaßen zugutekommen.

Auch wenn ein Bewohnerparkausweis keine Garantie für einen Stellplatz darstellt, so wäre es bei nächtlichen Stellplatzbelegungen von deutlich über 100% fragwürdig, die Bewohnerparkgebühren anzuheben.

Die aktuelle finanzielle Situation der Stadt Mainz eröffnet Spielräume für Investitionen in Quartiersgaragen. Diese können die Stellplatzsituation entzerren helfen und ermöglichen den Menschen, die wegen ihrer Arbeit oder aus gesundheitlichen Gründen auf einen PKW angewiesen sind, ihr Fahrzeug wohnungsnah unterzubringen. Zugleich würden sie Spielräume eröffnen, Stellflächen rückzubauen und die Lebensqualität in den Straßen zu erhöhen.

Mainz, 15.11.2022 gez. Karsten Lange

Ö 4

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Antrag zur Ortsbeiratssitzung am 10. Mai 2023

Vorbereitungen für Straßenblockaden treffen!

Der Ortsbeirat Mainz-Neustadt bittet die Verwaltung darum, denkbare Stellen politisch motivierter Straßenblockaden auf dem Gebiet des Stadtbezirks Mainz-Neustadt zu identifizieren und Umleitungen vorzubereiten. Um die Auswirkungen zu minimieren, gilt es dann für diese Fälle Vorkehrungen zu treffen, um im Bedarfsfall Personal, Schilder und Barken zeitnah an diese Stellen heranführen zu können.

Begründung:

Radikale Gruppierungen legen seit Monaten den Verkehr in vielen Städten lahm, um ihren Forderungen Nachdruck zu verleihen. Auch Mainz ist bereits davon betroffen. Diese Blockaden werden üblicherweise an Stellen durchgeführt, an denen täglich viele Autofahrer entlangfahren. Es ist davon auszugehen, dass diese Blockaden auch an anderen Stellen als bisher, möglicherweise im Stadtteil Mainz-Neustadt, durchgeführt werden.
Die Antwort der Verwaltung zur Anfrage 0393/2023 erweckt den Eindruck, dass diese sich nicht proaktiv, sondern nur reaktiv mit den Blockaden auseinandersetzen möchte. Dies ist ein Zögern auf dem Rücken der Betroffenen. Zudem wird dadurch nicht der Notwendigkeit nach einem Freihalten von Wegen für Rettungskräfte Rechnung getragen.
Es ist vielmehr sinnvoll, sich Gedanken über mögliche Orte solcher Blockaden zu machen, Umleitungspläne in der Schublade vorzuhalten und die notwendigen Schilder und Barken bereits an Standorten in der Innenstadt bereitzuhalten, um die Pläne schnell umsetzen zu können.

Mainz, 30.04.2023

gez. Karsten Lange

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0474/2023 der SPD im Ortsbeirat betreffend **Parkplätze für Beschäftigte der Kindertagesstätten (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. **Werden von den städtischen Kindertagesstätten in der Neustadt Parkplätze für Beschäftigte zur Verfügung gestellt? (Bitte Liste mit Namen der Einrichtung und Anzahl der Stellplätze)**
   In der Mainzer Neustadt werden in keiner städtischen Kindertagesstätte ausgewiesene Parkplätze für Kita-Beschäftigte vorgehalten. Die Stadtverwaltung Mainz bietet jedoch als Arbeitgeberin allen Beschäftigten, auch den Mitarbeiter:innen im Erziehungsbereich, bei Bedarf folgende vergünstigte Angebote zum Erreichen des Arbeitsplatzes:

   1. Ab 01. Mai 2023: Erweitertes Jobticket: „Deutschland-Jobticket“ gegen eine anteilige Gebühr von 9,00 €/ Monat
   2. Vergünstigter Parktarif in angemieteten PMG Parkhäusern gegen eine Gebühr von 40,00 €/ Monat (In Kombination mit einem ÖPNV-Ticket vergünstigt sich der Parktarif auf 20,00 € / Monat, Regelung gilt bis Ende Mai 2023)
   3. Seit 01. Juli 2022: Bezuschussung eines Jobrades i.H.v. 500,00 € einmalig
   4. Nutzung von „MVG meinRad“ zu vergünstigten Konditionen

   Auch Mitarbeitende der öffentlichen Verwaltung müssen abhängig vom Standort des Verwaltungsgebäudes vom Parkhaus ins Büro einen längeren Laufweg oder ggf. eine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Kauf nehmen.

   In den Kindertagesstätten der Mainzer Neustadt gibt es vereinzelt, je nach Lage der Immobilie und Verfügbarkeit von Parkmöglichkeiten, die Option, private Parkplätze gegen eine monatliche Gebühr beim jeweiligen Eigentümer anzumieten. Bei den Kindertageseinrichtungen Wallaustraße und Emausweg können Mitarbeitende verfügbare Parkplätze privat bei der Wohnbau Mainz GmbH anmieten. Hingegen sind in den Kindertagesstätten Forsterstraße, Gabelsberger Straße, Goetheplatz, Neustadtzentrum, Feldbergplatz und Kreysigstraße keine Parkplatzanmietungen möglich. Die Kindertagesstätte Moltkestraße hat aufgrund des sog. Stelzenbaus die Möglichkeit, dort max. vier PKW´s unterzustellen. Die Kindertagesstätte Am Zollhafen verfügt aktuell noch über kein Bewohnerparkgebiet. Eine private Parkplatzanmietung ist dort aber in der Tiefgarage durch die Firma Kairos möglich.

   Eine Bezuschussung von privat angemieteten Parkplätzen über das städt. Angebot hinaus, sieht die Verwaltung auch aus steuerlichen Aspekten für nicht durchführbar.

2. **Werden bei Bedarf an die Beschäftigten von Kindertagesstätten in der Neustadt Parkausweise ausgegeben, die auch zum Parken im Anwohnerparkbereich berechtigen?**
   Die Verwaltung erteilt auf Antrag Parkausweise für Gewerbetreibende im Anwohnerbereich. Hierzu zählen gem. § 46 Abs. 1 StVO auch Kitabetriebe, sofern das Fahrzeug zur Aufrechterhaltung des Betriebes notwendig ist.
   Die Genehmigungen beziehen sich auf das jeweilige Bewohnerparkgebiet, in welchem sich der Kitabetrieb befindet. Die Prüfung der Voraussetzung zur Ausstellung des Parkausweises obliegt der Straßenverkehrsbehörde im konkreten Einzelfall. Pro Betrieb wird allerdings nur eine einzelne Genehmigung ausgestellt. Diese garantiert jedoch keinen freien bzw. reservierten Stellplatz im Anwohnerparkbereich. Mehr als eine Berechtigung kann aufgrund der gesetzlichen Lage und zum Schutz der Anwohner nicht ausgestellt werden.

3. **Wird bei Einstellungsgesprächen vermehrt nach Stellplätzen angefragt?**
   In den Einstellungsgesprächen wird kaum nach Stellplätzen gefragt, sondern vielmehr nach einem Jobticket. Viele Kita Mitarbeitende, die in den Neustadt-Kitas arbeiten, wohnen fußläufig in der Mainzer Neustadt oder im Innenstadtgebiet und können ihre Arbeitsstätte mit dem ÖPNV gut erreichen.

4. **Werden Kita-Beschäftigten Vergünstigungen bei der Nutzung des ÖPNV gewährt?**
   Siehe Antwort zu Frage 1.

Mainz, 04.05.2023

gez.

Dr. Eckart Lensch
Beigeordneter

Ö 5

Vorlage-Nr. 0474/2023

SPD

SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

17. März 2023

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 10. Mai 2023

Parkplätze für Beschäftigte der Kindertagesstätten

Der Mangel an geeignetem Fachpersonal macht auch vor den Kindertagesstätten der Mainzer Neustadt nicht Halt. Dabei steht die Stadt Mainz im Wettbewerb um die Erzieherinnen und Erzieher mit anderen Trägern und Kommunen. Dabei gelingt es durchaus, Fachpersonal aus den umliegenden Stadtteilen und angrenzenden Kommunen für eine Beschäftigung in der Neustadt zu begeistern. Aufgrund der urbanen Lage der Neustadt ist es zwar angeraten, den Arbeitsweg mit dem ÖPNV zu beschreiten, ist jedoch aus unterschiedlichen Gründen nicht immer möglich.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Werden von den städtischen Kindertagesstätten in der Neustadt Parkplätze für Beschäftigte zur Verfügung gestellt? (Bitte Liste mit Name der Einrichtung und Anzahl der Stellplätze)
2. Werden bei Bedarf an die Beschäftigten von Kindertagesstätten in der Neustadt Parkausweise ausgegeben, die auch zum Parken im Anwohnerparkbereich berechtigen?
3. Wird bei Einstellungsgesprächen vermehrt nach Stellplätzen angefragt?
4. Werden Kita-Beschäftigten Vergünstigungen bei der Nutzung des ÖPNV gewährt?

Alexander Klein,
SPD-Fraktion

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0580/2023 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Reparatur von Spielgeräten (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Alle Spielplätze im Stadtgebiet werden regelmäßig nach gesetzlichen Vorgaben kontrolliert. Die aus den Kontrollen resultierenden Mängel werden auch zeitnah behoben, da sich ansonsten sicherheitsrelevante Probleme ergeben. Der Spielplatz auf dem Peter- Cornelius- Platz ist sicherheitstechnisch in Ordnung. Die von Ihnen beigefügten Bilder beschreiben lediglich optische Eindrücke. Trotz des Alters sind diese Geräte in Ordnung.

1. **Besteht die Möglichkeit, Reparaturmaßnahmen von Spielgeräten an externe Unternehmen zu vergeben?**

Eine Vergabe von Reparaturarbeiten an externe Firmen ist nicht vorgesehen, da die Ansprüche an die Reparaturen von Spielgeräten fachlich so differenziert ist, dass private Firmen diese Leistungen nicht abdecken.

2. **Welche Maßnahmen werden getroffen, um den Personalmangel im Grün- und Umweltamt zu beheben?**

Aktuell können alle Reparaturen an Spielgeräten personell ausgeführt werden.

Mainz, 28.04.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Ö 6

SPD-Fraktion
im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

20. April 2023

Anfrage zur Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Neustadt am 10. Mai 2023

Reparatur von Spielgeräten

Auf dem Spielplatz Peter-Cornelius-Platz sind zwei Spielgeräte in einem schlechten Zustand (Bilder im Anhang). Eine Anfrage beim Grün- und Umweltamt ergab, dass die Spielgeräte zwar den Sicherheitsbestimmungen entsprächen, für weiterführende Reparaturen aber das Personal fehle.

Wir fragen die Verwaltung:

1. Besteht die Möglichkeit, Reparaturmaßnahmen von Spielgeräten an externe Unternehmen zu vergeben?
2. Welche Maßnahmen werden getroffen, um den Personalmangel im Grün- und Umweltamt zu beheben?

Ulrike Ludy,
SPD-Fraktion

Ö 6

Ö 7

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Mai 2023

Kaiser-Wilhelm-Ring Mittelinsel

Die Mittelinsel auf dem Kaiser-Wilhelm-Ring war schon oft Gegenstand von Anfragen und Anträgen im Ortsbeirat. Daraus ergeben sich die folgenden Fragen:

- Was beabsichtigt die Verwaltung in den kommenden Jahren auf der Mittelinsel des Kaiser-Wilhelm-Rings zugunsten von Fußgängern und Fahrradfahrern zu realisieren?
- Ist geplant, auf der Mittelinsel wieder einen begrenzenden Zaun oder stattdessen Fahrradbügel aufzustellen, um unter anderem das Wenden von Fahrzeugen zu verhindern?
- Sind Begrünungsmaßnahmen für diese Mittelinsel geplant?

Mainz, 30.04.2023

gez. Karsten Lange

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0655/2023 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Räumlichkeiten der "Öffentlichen Bücherei Anna-Seghers" (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. **Gibt es Überlegungen der Verwaltung, was im Anschluss mit den bisherigen Büchereiräumlichkeiten geschehen soll?**

   Derzeit liegen der Verwaltung noch keine konkreten Informationen zum Auszug der öffentlichen Bücherei in den Bonifaziustürmen vor.
   Im Falle eines Auszugs wäre im Rahmen einer Bedarfsabfrage die weitere Nutzung der Räumlichkeiten zu klären.

2. **Ist die Stadt Mainz Eigentümerin der Büchereiräumlichkeiten oder Mieterin?**

   Die Stadt Mainz ist Mieterin der Büchereiräumlichkeiten.

3. **Der Platz an der Bücherei heißt derzeit „Anna-Seghers-Platz“. Der Fortzug der Bücherei bietet die Möglichkeit, den Platz nicht mehr nach dieser Kollaborateurin des antidemokratischen und menschenverachtenden Regimes in der früheren DDR zu nennen, sondern einen historisch unbelasteten Namen zu vergeben. Plant die Verwaltung den Prozess für eine Umbenennung des Platzes nach dem Fortzug der Bücherei anzustoßen?**

   Ein Be- oder Umbenennungsverfahren wird seitens der Verwaltung nicht angestoßen.
   Das Vorschlagsrecht für Straßen-, Wege- oder Platzbe- und umbenennungen obliegt dem Ortsbeirat, welcher die Neubenennung mit einem entsprechenden Namensvorschlag initiiert.
   Die Verwaltung ist nur für die Verfahrensabwicklung zuständig.

Mainz, 08.05.2023

gez.

Manuela Matz
Beigeordnete

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Mai 2023

Räumlichkeiten der „Öffentlichen Bücherei Anna-Seghers“

Im Kulturausschuss wurde über die Zusammenlegung von Büchereistandorten an einem neuen Ort in der Innenstadt diskutiert. Demzufolge sollen auch die Räumlichkeiten der öffentlichen Bücherei an den Bonifaziustürmen aufgegeben werden. Hierzu ergeben sich folgende Fragen:

- Gibt es Überlegungen der Verwaltung, was im Anschluss mit den bisherigen Büchereiräumlichkeiten geschehen soll?
- Ist die Stadt Mainz Eigentümerin der Büchereiräumlichkeiten oder Mieterin?
- Der Platz an der Bücherei heißt derzeit „Anna-Seghers-Platz“. Der Fortzug der Bücherei bietet die Möglichkeit, den Platz nicht mehr nach dieser Kollaborateurin des antidemokratischen und menschenverachtenden Regimes in der früheren DDR zu nennen, sondern einen historisch unbelasteten Namen zu vergeben. Plant die Verwaltung den Prozess für eine Umbenennung des Platzes nach dem Fortzug der Bücherei anzustoßen?

Mainz, 30.04.2023

gez. Karsten Lange

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 10. Mai 2023

Wärmeversorgung in der Mainzer Neustadt

Seitens der Bundesregierung wird bei der Wärmeversorgung ein Ersatz fossiler Energieträger durch alternative Energieträger angestrebt. Insbesondere der Einsatz von Wärmepumpen und Wasserstoff wird dabei stets erwähnt. Bezüglich der Auswirkungen auf die Wohnungen in der Mainzer Neustadt ergeben sich dazu folgende Fragen:

- Gibt es Gründe, wodurch der Einsatz von Wärmepumpen in dicht bebauten Wohngebieten wie in der Mainzer Neustadt eher beeinträchtigt wird als in weniger dicht bebauten Wohngebieten? Falls ja, welche sind das?
- Könnten die Gasversorgungsleitungen in der Mainzer Neustadt, durch welche die privaten Heizungsanlagen derzeit versorgt werden, alternativ auf Wasserstoff umgestellt werden? Welche Umrüstungen müssten hierzu an den Thermen in den Wohnhäusern vorgenommen werden?
- Wann ist mit einer Entscheidung zu rechnen, ob das städtische Gasnetz auf Wasserstoff umgestellt werden soll?
- Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, das Fernwärmenetz in der Mainzer Neustadt auszubauen? Welche Bereiche der Mainzer Neustadt ließen sich hier mit wenig Aufwand schnell anschließen und wo wäre dies mit mehr Aufwand verbunden?

Mainz, 30.04.2023

gez. Karsten Lange

Landeshauptstadt Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0382/2023 der DIE LINKE im Ortsbeirat Neustadt betreffend
Innenhofbebauung (DIE LINKE)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Warum wurde LLS (Licht, Luft, Sonne) aufgegeben? Auf welcher Rechtsgrundlage?
Bei Einzelvorhaben sind gemäß § 4 Landesbauordnung u.a. die Anforderungen nach gesunden Wohn- und Arbeitsverhältnisse sowie die Belange des Umwelt- und Klimaschutzes zu berücksichtigen. Auch in der Bauleitplanung sind gemäß § 1 Baugesetzbuch die allgemeinen Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse zu berücksichtigen.
Die gesetzlichen Vorgaben schließen die in der Anfrage beschriebenen Aspekte von Belichtung und Belüftung mit ein.

Ist es der Stadt bewusst, dass die Innenhofbebauung zwar nötigen Wohnraum beschafft, aber die Parkmöglichkeiten in der Neustadt weiter verschärft, da die jetzigen versiegelten Innenhöfe als Parkflächen durch die erwartungsgemäße hochpreisige Wohnbebauung wegfallen und der Parkdruck im öffentlichen Raum zunehmen wird.
Der Nachweis der notwendigen Stellplätze ist im Rahmen des Baugenehmigungsverfahren darzulegen.

Die Verkehrsverwaltung kann nicht beurteilen, ob und ggf. in welchem Umfang Stellplätze in Innenhofbereichen im Rahmen der bestehenden Wohnnutzung bauordnungsrechtlich notwendig sind (Stellplatznachweis). Bei einer verdichtenden Neubebauung geht die Verkehrsverwaltung aus, dass die aktuellen Stellplatzbestimmungen zu berücksichtigen sind.

Wie will die Verwaltung dem zunehmenden Parkraumdruck begegnen?
In der Neustadt bestehen im öffentlichen Raum nahezu keine Optionen, zusätzlichen Parkraum zu schaffen. Auch die Suche nach privaten Flächen, die sich für die Schaffung zusätzlichen Parkraums eignen würde (z.B. für Quartiersgaragen), verlief in der Vergangenheit erfolglos. Die Verwaltung kann jedoch auf öffentliche Parkgaragen der PMG verweisen, in denen speziell für Berufspendler vergleichsweise günstige Tarife wochentags nach 15.30 Uhr sowie am Wochenende angeboten werden.

Ist beabsichtigt auf Flächen in kommunalem Eigentum Stellplätze zu schaffen? Wenn ja, wo?
Eine Schaffung von Stellplätzen auf kommunalem Eigentum ist derzeit nicht beabsichtigt. Flächen im kommunalen Eigentum dienen weit überwiegend der Aufenthaltsfunktion oder sind Grünflächen und stehen daher i.d.R. nicht für eine Bebauung oder Versiegelung zur Verfügung.

Mainz, 27.03.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Ö 10.1

Die Linke
im Ortsbeirat Neustadt

Vorlage-Nr. 0382 / 2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15/03/2023

Innenhofbebauung

In den 60/70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden in der Mainzer Neustadt Innenhofbebauungen nach dem Motto LLS (Licht, Luft, Sonne), zur Erhöhung der Lebensqualität, vor allem für die Menschen, die im EG und 1. OG leben entfernt. Leider entstanden danach viele versiegelte Flächen, sprich Parkplätze, statt grüne Oasen.
In den letzten Jahren gibt es eine offensichtlich eine Trendwende! Angefangen hat es wohl zwischen Kaiser- und Adam-Karrillon-Str.. Aktuell zwischen Boppstr. und Gartenfeldplatz.
Dies hat Folgen für die gesamte dichtbesiedelte Neustadt!

Wir fragen deshalb, warum wurde LLS aufgegeben? Auf welcher Rechtsgrundlage?
Weiter fragen wir, ob es der Stadt Mainz bewusst ist, dass die Innenhofbebauung zwar nötigen Wohnraum (zu welchen Mietpreisen?) beschafft, aber die Parkmöglichkeiten in der Neustadt weiter verschärft, da die jetzigen versiegelten Innenhöfe als Parkflächen durch die erwartungsgemäße hochpreisige Wohnbebauung wegfallen und der Parkdruck im öffentlichen Raum zunehmen wird!
Wie will die Verwaltung dem zunehmenden Parkraumdruck begegnen?
Ist beabsichtigt auf Flächen in kommunalem Eigentum Stellplätze zu schaffen? Wenn ja, wo?

Sigi Aubel

Die Linke

Mainz, 01/03/2023

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0388/2023 der DIE LINKE im Ortsbeirat Neustadt betreffend
Innenhofbebauung II (DIE LINKE)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Was befand sich auf diesem o.g. Innenhof, sodass die Polizei die Baustelle zeitweise stillgelegt hat?
Das Bauvorhaben „Frauenlobstraße 29a“ wurde in der Sitzung des Bau- und Sanierungsausschusses vom 12.09.2019 vorgestellt. In dem Innenhof befinden sich bislang Wohngebäude, Anlagen für soziale Zwecke, Garagen und Stellplätze sowie Nebengebäude.
Ein Polizeieinsatz ist der Bauaufsichtsbehörde bzgl. vorgenommener Bauarbeiten nicht bekannt und wäre angesichts der Zuständigkeit der unteren Bauaufsichtsbehörde unüblich.

Frage 2: Was wird dort gebaut?
Im Blockinnenbereich wird ein Wohngebäude mit 10 Wohneinheiten errichtet. Das Vorhaben liegt im unbeplanten Innenbereich, so dass sich dessen Zulässigkeit nach § 34 BauGB richtet.

Frage 3: Wie viel m² werden bebaut?
Die durch das geplante Gebäude überdeckte Grundstücksfläche beträgt einschließlich der Flucht- und Rettungsbalkone bzw. Laubengangerschließung rund 305 m².

Frage 4: Wie viel Etagen?
Das Gebäude, welches an die bestehende Bebauung in der Boppstraße 28a anschließt, hat 5 Geschosse. Die Geschosse sind terrassenförmig angeordnet. Die Grenzabstände zu den Nachbargrundstücken sind eingehalten.

Frage 5: Wie viel Wohnraum, wenn geplant, soll dort entstehen (Größe nach m² pro Wohneinheit)?
Es entstehen insgesamt 10 Wohneinheiten. Die Wohnungen haben Wohn- und Nutzflächen von 33m² bis 78m².

Frage 6: Nach Informationen der Anwohner*Innen werden Betonposten aktuell errichtet um dort PKW-Stellplätze ebenerdig zu erstellen. Wie viel Stellplätze werden es und wo wird die Ausfahrt sein?
Es handelt sich um 8 Stellplätze, die sich auf der Erdgeschossebene (Innenhof) befinden. Die Zufahrt zum Grundstück erschließt sich von der Frauenlobstraße.

Mainz, 15.03.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Ö 10.2

Die Linke
im Ortsbeirat Neustadt

Vorlage-Nr. 0388 / 2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15/03/2023

Innenhofbebauung

In den 60/70er Jahren des letzten Jahrhunderts wurden in der Mainzer Neustadt Innenhofbebauungen nach dem Motto LLS (Licht, Luft, Sonne), zur Erhöhung der Lebensqualität, vor allem für die Menschen, die im EG und 1. OG leben entfernt. Leider entstanden danach viele versiegelte Flächen, sprich Parkplätze, statt grüne Oasen.
In den letzten Jahren gibt es eine offensichtlich eine Trendwende! Angefangen hat es wohl zwischen Kaiser- und Adam-Karrillon-Str. aufgrund uralter Bebauungspläne. Aktuell zwischen Boppstr. und Gartenfeldplatz.
Nach Informationen der Anwohner*Innen wurden diese, auch nach mehreren Anfrage beim zuständigen „Bauamt" nicht informiert. Beobachtet haben Anwohner*Innen mind. einmal, dass die Polizei Vorort war und die Baustelle stillgelegt.

Daraus ergeben sich etliche Fragen:

- Was befand sich auf diesem o.g. Innenhof , sodass die Polizei die Baustelle zeitweise stillgelegt hat?
- Was wird dort gebaut?
- Wie viel m² werden bebaut?
- Wie viel Etagen ?
- Wie viel Wohnraum, wenn geplant, soll dort entstehen (Größe nach m² pro Wohneinheit)?
- Nach Informationen der Anwohner*Innen werden Betonpfosten aktuell errichtet um dort PKW-Stellplätze ebenerdig zu erstellen.
- Wie viel Stellplätze werden es und wo wird die Ausfahrt sein?

Fraktion Die Linke

Sigi Aubel

Ergänzung zu Anfrage 0388/2023 Innenhofbebauung II

Der Innenhof befindet sich in dem Block Bopp-, Frauenlob-, Kurfürstenstr. und Gartenfeldplatz. Zugänglich ist er entweder über die Frauenlobstr., neben dem Hadocks, oder über die Kurfürstenstr. neben dem Mieterbund.

Ö 10.3

Landeshauptstadt Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0390/2023 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Container auf dem 117er Ehrenhof (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Auf dem 117er Ehrenhof stehen noch immer Container, die als Unterrichtsräume genutzt werden. Daraus ergeben sich folgende Fragen:

- ***Für wann rechnet die Verwaltung mit der Entfernung dieser Container?***
- ***Wie weit sind die Planungen der Verwaltung zur Sanierung des Ehrenhofs nach Entfernung der Container gediehen? Was konkret soll im Rahmen dieser Sanierung baulich hergestellt werden?***

Die Container sind zum 30.04.2023 frei gemeldet und werden ab dem 02.05.2023 entfernt.

Die Planungen laufen aktuell in Abstimmung mit der Denkmalpflege und dem Institut für Steinkonservierung (IFS). Ziel ist es, noch in 2023 die Bodenplatten instand zu setzen und das Denkmal zu konservieren.

Mainz, 03.05.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Ö 10.3

Vorlage-Nr. 0390 / 2023

CDU

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15. März 2023

Container auf dem 117er Ehrenhof

Auf dem 117er Ehrenhof stehen noch immer Container, die als Unterrichtsräume genutzt werden. Daraus ergeben sich die folgenden Fragen:

- Für wann rechnet die Verwaltung mit der Entfernung dieser Container?
- Wie weit sind die Planungen der Verwaltung zur Sanierung des Ehrenhofs nach Entfernung der Container gediehen? Was konkret soll im Rahmen dieser Sanierung baulich hergestellt werden?

Mainz, 06.03.2023

gez. Karsten Lange

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0394/2023 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt betreffend
Widmungsverfahren Wallaustraße (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Da aus der Anfrage die genaue Örtlichkeit nicht hervorgeht, gehen wir in unserer Antwort davon aus, dass es sich um die Bereitschaftsparkplätze der Feuerwehr handelt.

Zu 1:

Die Flächen wurden zur Umwandlung in private Stellplätze für die Feuerwache II eingezogen.
Das Einziehungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt.
Der Landesbetrieb Mobilität hat der Einziehung mit Schreiben vom 12.04.2010 zugestimmt.
Einwände gegen das Verfahren wurden nicht erhoben.

Zu 2:

Die Absicht einer Einziehung, wird wie vorgegeben, öffentlich bekannt gemacht.

Zu 3:

Die Flächen sind entsprechend ausgeschildert.

Zu 4:

Durch die Einziehung sind diese Flächen nun private Stellplätze der Feuerwehr. Für private Flächen der Stadt Mainz liegt die Zuständigkeit beim Amt für Wirtschaft und Liegenschaften.

Zu 5:

Die Stellplätze sind als private Stellplätze "für Feuerwehr" ausgeschildert. Die übrigen Flächen sind als öffentliche Verkehrsflächen gewidmet.

Mainz, 10.05.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Ö 10.4

Vorlage-Nr. 0394 / 2023

CDU

CDU im Ortsbeirat Mainz-Neustadt

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 15. März 2023

Widmungsverfahren Wallaustraße

Die Verwaltung stellt in ihrer Antwort vom 14.12.2022 zur Anfrage Nr. 0408/2022 dar, dass die mit einem Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen 314 in der Wallaustraße versehenen Parkflächen nach einem Widmungsverfahren nun private Flächen seien.

Hierzu ergeben sich folgende Fragen:

- Wann wurde dieses Widmungsverfahren durchgeführt?
- Wurde der Ortsbeirat damals daran beteiligt?
- Sind diese Flächen als private Flächen für Nutzer der Straße erkennbar?
- Welche Konsequenzen ergeben sich im Falle von Verkehrsunfällen für die Beteiligten und für den Eigentümer dieser privaten Flächen?
- Auf beiden Seiten der Wallaustraße zwischen Kaiser-Karl-Ring und Moselstraße stehen diese Zusatzzeichen zum Verkehrszeichen 314. Sind demnach tatsächlich beide Straßenseiten private Fläche? Was ist dann mit der Fahrbahn?

Mainz, 06.03.2023

gez. Karsten Lange

Ö 11.1

Landeshauptstadt Mainz

Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 0456/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 13.03.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zum Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Neustadt vom 14.09.2022
Punkt 7.2 Antrag Nr. 0584/2020 SPD-Ortsbeiratsfraktion Mainz-Neustadt:
hier: Sichere Überquerung der Hindenburgstraße: Zebrastreifen an der Synagoge einrichten.

Mainz, 16.03.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die Verwaltung hatte bereits im vergangenen Sommer mitgeteilt, dass die Reaktivierung des Fußgängerüberwegs (Zebrastreifens) an der genannten Stelle aufgrund neuer Erhebungsergebnisse und wegen der besonderen Ansprüche im Schulverkehr sowie älterer und mobilitätseingeschränkter Menschen vertretbar ist.

Die verkehrsplanerische Bearbeitung, die aufgrund der aktuellen Richtlinienvorgaben (insbesondere zur DIN-gerechten Beleuchtung) notwendig ist, hat sich krankheitsbedingt leider verzögert, konnte aber nun durch interne Umverteilung erledigt werden. Die Mainzer Netze sind nun in der Lage, die Beleuchtungsberechnung durchführen und werden zeitnah die benötigten Leuchten bestellen. Da die Lieferung ca. 2-3 Monate in Anspruch nimmt, rechnet die Verwaltung mit einer Inbetriebnahme des Fußgängerüberwegs noch vor den Sommerferien2023.

Ö 11.2

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0684/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Neu	Datum 03.05.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0395/2023 SPD, Ortsbeirat Mainz-Neustadt;
hier: Umgestaltung des Gartenfeldplatzes;
neu: Umgestaltung bezüglich Sitzmöglichkeiten und Kunst auf dem Gartenfeldplatz

Mainz, 08. Mai 2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

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

Sachverhalt:
Der Gartenfeldplatz wurde im Dezember 2008 nach einer Überarbeitung im Rahmen des Programms „Soziale Stadt“ der Städtebauförderung fertiggestellt. Eine grundlegende Überarbeitung ist nach Einschätzung der Verwaltung zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich, da für geförderte Projekte eine Zweckbindungsfrist von 25 Jahren gilt. Nach der „Richtlinie zur Förderung der Städtebaulichen Erneuerung und Entwicklung“ sind allenfalls Sanierungsmaßnahmen zulässig, solange der „ursprünglich beantragte Ausbaucharakter“ erhalten bleibt.
Die Verwaltung kann unter Beteiligung der betroffenen Fachämter einen Ortstermin anbieten. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass derzeit eine planerische Bearbeitung des Gartenfeldplatzes aus kapazitiven Gründen nicht kurzfristig in Aussicht gestellt werden kann.

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0695/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.05.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 1313/2021 der Ortsbeiratsfraktionen DIE GRÜNEN, DIE LINKE Mainz-Neustadt
hier: Optimierung der Fahrrad-Aufstellfläche zur Querung von Hindenburgstraße über Kaiserstraße

Mainz, 08.05.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die Aufstellfläche für den Radverkehr an der Signalanlage der Hindenburgstraße zur Querung der Kaiserstraße wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit auf die rechte Spur reduziert. Im Zuge der vorhergehenden Sanierung der kompletten Signalanlage mit Ergänzung des Radfahrsignals konnten die Markierungsarbeiten nicht parallel ausgeführt werden. Die weitere Radführung auf den Schutzstreifen in Mittellage der Kaiserstraße und im Anschluss in den Radfahrstreifen der Bauhofstraße lässt ein Aufstellen auf den Spuren des motorisierten Individualverkehrs der Hindenburgstraße nicht zu.

Hintergrund ist der Konflikt mit dem aus gleicher Richtung kommenden Busverkehr mehrerer Linien. Der Verschwenk des von der „alten“ Aufstellfläche startenden Radverkehrs auf den Schutzstreifen in Mittellage würde eine Verschneidung mit dem Busverkehr (geradeausfahrend) im toten Winkel erzeugen. Hier gab es bereits Konflikte in dem kurzen Zeitraum des nicht demarkierten Abschnitts.

Die geschilderte Problematik des zu kleinen Aufstellbereichs und der damit einhergehenden Benachteiligung des Radverkehrs trat lediglich zu den Spitzenzeiten auf.

Für eine Verbesserung der Situation wurde in 2022 der Aufstellbereich um ca. 5,50 m verlängert und zusätzlich das Zeitfenster des Grün-Vorlaufs für das Radsignal verlängert. Nach ca. einem Jahr seit der Umsetzung wurden keine Konfliktsituationen oder größere Wartefälle mehr berichtet.

Ö 11.4

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0698/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 04.05.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	10.05.2023	Ö

Betreff:
Sachstandsbericht zu Antrag 0397/2022 der FDP Ortsbeiratsfraktion Mainz-Neustadt
hier: Fahrradbügel Wallaustraße

Mainz, 09.05.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

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

Sachverhalt:

Die genannte Örtlichkeit an der Goethestraße/Nahestraße Ecke Wallaustraße wurde bereits im Vorfeld zur Standortkoordinierung des aktuellen Radbügelkonzepts auf die Prüfliste gesetzt. Die genaue Standortfestlegung von ergänzenden Radbügeln wurde jedoch aufgrund einer noch ausstehenden Optimierung von Teilbereichen der Querung zunächst zurückgestellt.
Hier wird aktuell die Planung mit besonderer Priorität bearbeitet, sodass im weiteren Verlauf auch Radbügel in die Planung integriert werden.

Von der Planung nicht tangierte Bereiche können dann bereits im Vorfeld umgesetzt werden, Ziel ist hier das zweite Quartal 2023.

Ö 12.1

Landeshauptstadt Mainz

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

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

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

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

In den Mainzer Vororte hingegen besteht die Problematik, dass, aufgrund des noch verhältnismäßig geringen Carsharing-Angebots, die nächste Carsharing-Station ggf. weiter entfernt liegt und deren Nutzung dadurch weniger attraktiv ist. Durch das 2021 auf Grundlage des Carsharinggesetzes (CsgG) durchgeführte Vergabeverfahren konnte zwar das Angebot von Carsharing in allen Mainzer Stadteilen sichergestellt werden, gleichzeitig verfügt aber beispielsweise Gonsenheim als einwohnerstärkster Stadtteil außerhalb der Innenstadt aktuell nur über zwei Carsharing-Stationen. Dies liegt hauptsächlich darin begründet, dass die Landeshauptstadt Mainz selbst kein Carsharing betreibt und es sich bei dem größten in Mainz aktiven Anbieter book-n-drive um

ein privatwirtschaftlich organisiertes Unternehmen handelt. Entsprechend werden Carsharing-Fahrzeuge primär in Gebieten angeboten, in denen mit einer erhöhten Nachfrage zu rechnen ist und ein solches Angebot betriebswirtschaftlich auf Dauer getragen werden kann.

Im Zuge der Evaluierung des Mainzer Carsharing-Angebots wurde 2022 unter anderem eine Nutzungs-Umfrage durchgeführt, welche ergab, dass das Carsharing-Angebot gut angenommen und positiv bewertet wird. So gaben 69 % der Befragten an, mit dem aktuellen Carsharing-Angebot zufrieden oder sehr zufrieden zu sein. 74 % der Befragten gaben an, über keinen eigenen Pkw zu verfügen - das eigene Fahrrad und der ÖPNV sind dabei die mit Abstand am häufigsten täglich genutzten Verkehrsmittel. 37 % der Befragten antworteten, sie würden einen (ggf. zusätzlichen) privaten Pkw anschaffen, wenn es das Carsharing-Angebot nicht gäbe. 86 % der Befragten wünschen sich einen weiteren Ausbau des Carsharing-Angebots im Mainzer Stadtgebiet.

Zudem wurde das Nutzungsverhalten anhand von Nutzungsstatistiken ausgewertet. Aus wettbewerblichen Gründen können diese Zahlen nicht veröffentlicht werden, jedoch ist eine qualitative Einordnung möglich. Erwartungsgemäß gehören die zentralen Carsharing-Stationen in der Mainzer Innenstadt zu den nachfragestärksten Standorten. Stationen in den an die Innenstadt angrenzenden Stadteilen weisen ebenfalls eine, je nach Lage, mittlere bis höhere Auslastung auf. Stationen in den einwohnerschwächeren Mainzer Stadtteile, die weiter von der Mainzer Innenstadt entfernt liegen, verfügen über die, im gesamtstädtischen Verhältnis, geringste Auslastung, weisen erfreulicherweise aber ebenfalls bereits eine stetige Nachfrage auf. Abgesehen von einigen „Ausreißern“ ist dieses Nutzungsverhalten gleichermaßen in anderen Städten zu beobachten und stellt keine lokale Besonderheit dar. Gleichwohl stellen die Zahlen eine wichtige Grundlage zur Planung neuer Carsharing-Stationen dar.

Auch bundesweit zeigt sich die stark zunehmende Nachfrage nach Carsharing-Angeboten. Gemäß den jüngst vom Bundesverband Carsharing veröffentlichten Zahlen zur Marktentwicklung, sind zum 1. Januar 2023 in Deutschland ca. 4,5 Millionen Fahrberechtigte für Carsharing-Angebote angemeldet. Dies stellt ein Plus zum Vorjahr von 31,8 % dar. Dem gegenüber steht ein Wachstum der angebotenen Fahrzeugflotte von nur 12,4 % auf bundesweit ca. 34 000 Carsharing-Fahrzeuge.

2. Lösung

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

Standortauswahl

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

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

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

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

Vergabeverfahren

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

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

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

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

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

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

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

E-Carsharing

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

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

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

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

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

Perspektive

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

3. Alternativen

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

4. Kosten/Finanzierung

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

5. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine

6. Auswirkungen auf den Klimaschutz

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

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

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

Finanzierung

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

Klima-Check der Landeshauptstadt Mainz

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

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

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

Vorgehen und Anleitung zum Ausfüllen des Klima-Checks

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

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

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

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

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

Klima-Check für Stadtratsbeschlussvorlagen der Landeshauptstadt Mainz

Vorprüfung

Negativliste

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

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

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

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

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

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

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

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

Hauptprüfung

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

6 Natürliche Ressourcen

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

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

7 Biologische Vielfalt

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

8 Anpassung an den Klima wandel

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

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

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

Kurzbegründung/Anmerkung

9 Mobiltiät

Wie wirkt sich das Vorhaben auf eine umweltverträgliche Mobilität aus?

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

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

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

Maßnahme aus dem M³

Kurzbegründung/Anmerkung

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

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

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

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

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

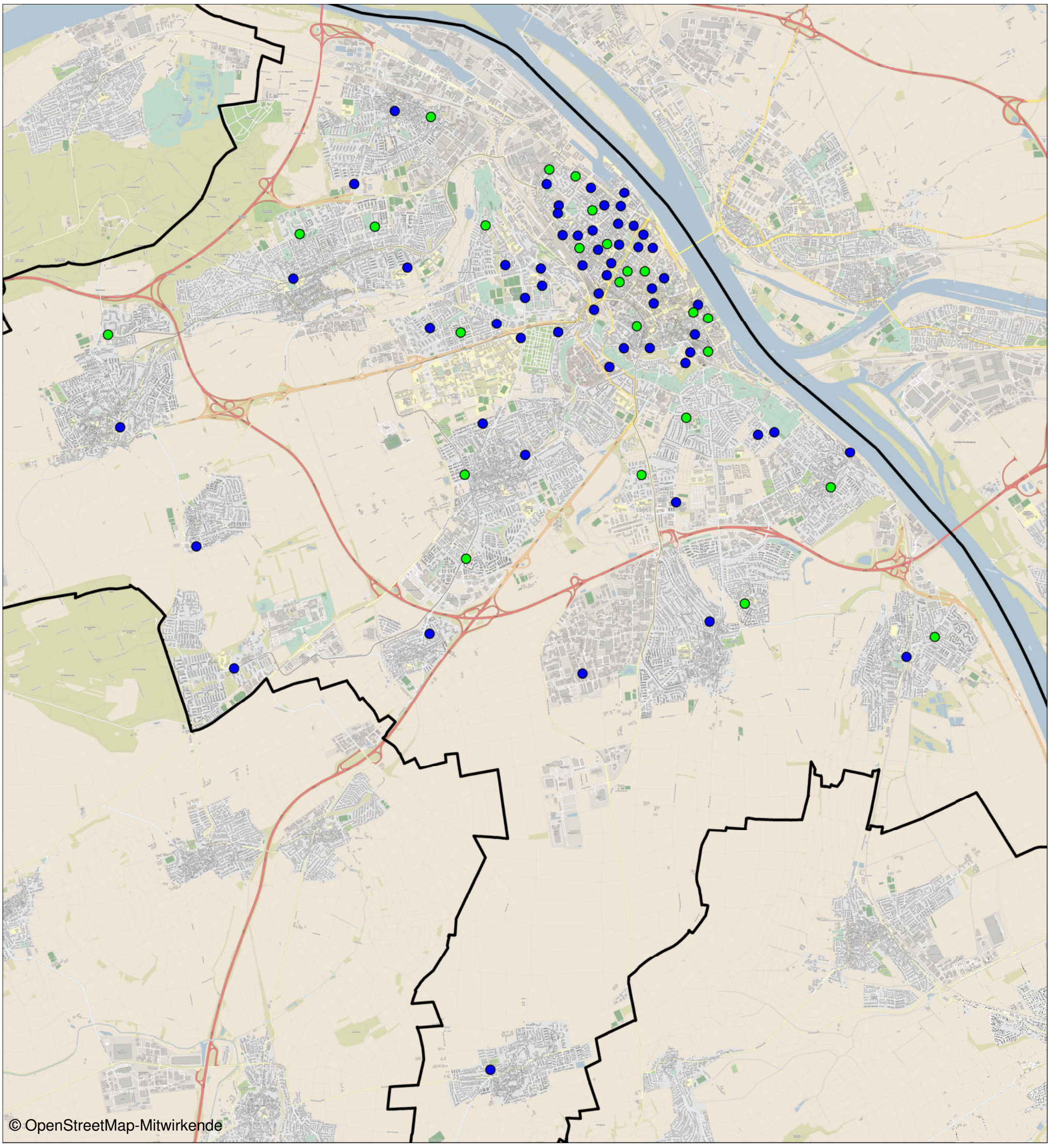
Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO2-Emissionen in Deutschland. Entsprechend stellt die Reduzierung der Flotte privater Pkw, die Reduzierung von Pkw-Fahrten durch eine bewusstere Pkw-Nutzung sowie die Förderung der Verkehrsmittel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

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

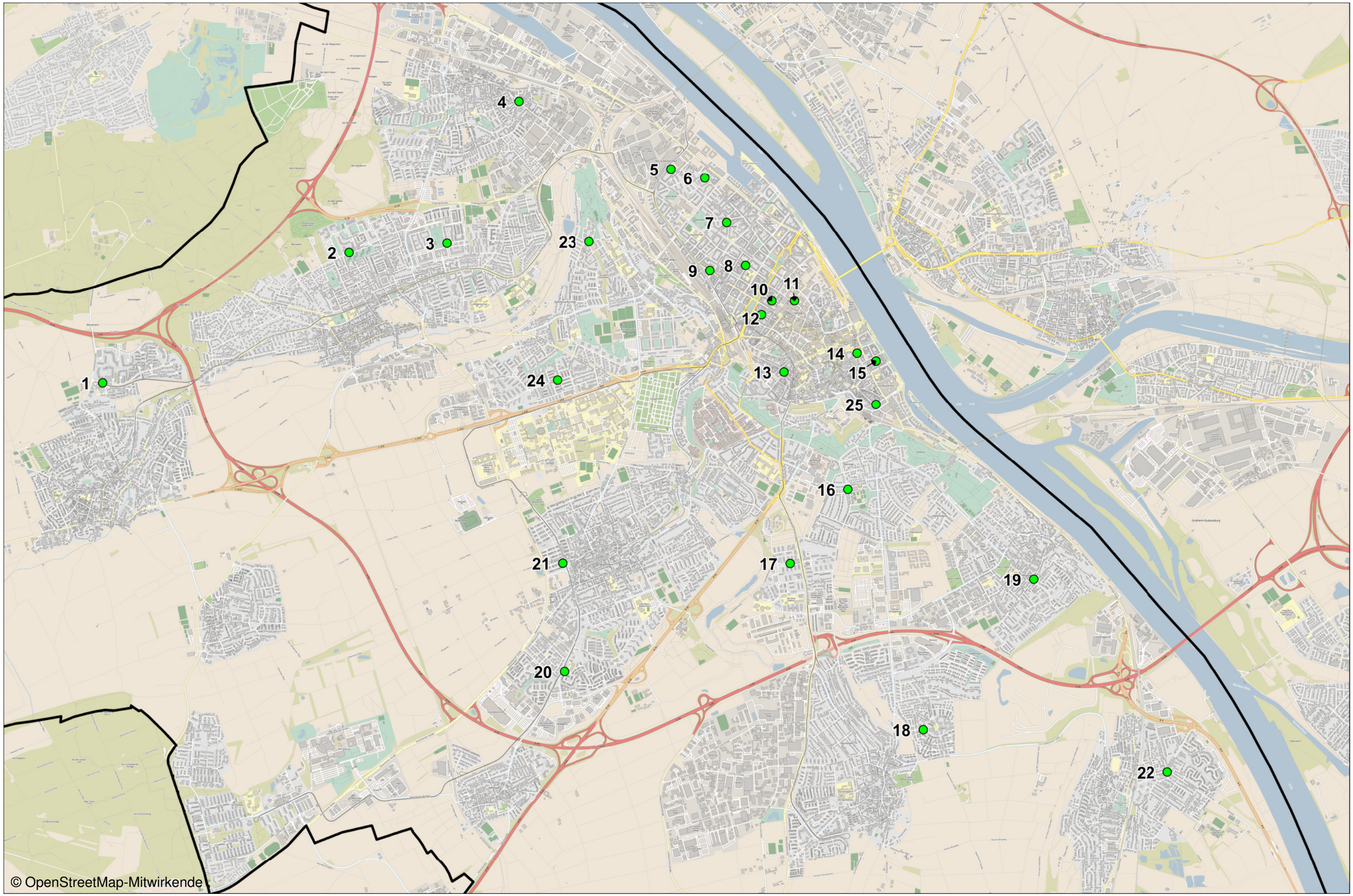
Übersichtskarte

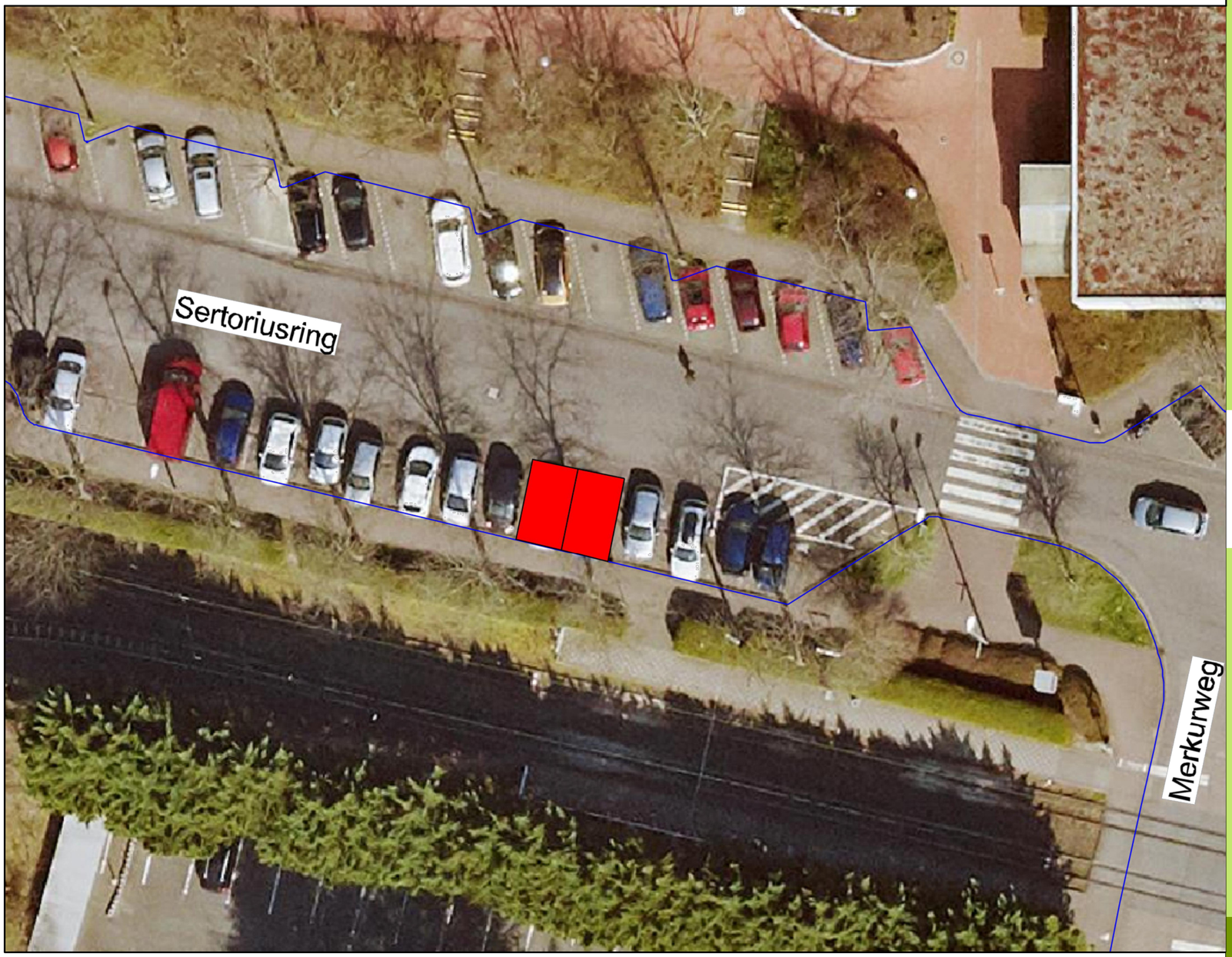
Ö 12.1

Carsharing-Standorte im Bestand (blau) und geplant (grün)



Übersichtskarte - Geplante Carsharing-Standorte (mit Zuordnungs-Nummer)





Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing - Standort

Sertoriusring

Finthen

Standort 1

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing - Standort

Am Sportfeld

Gonsenheim

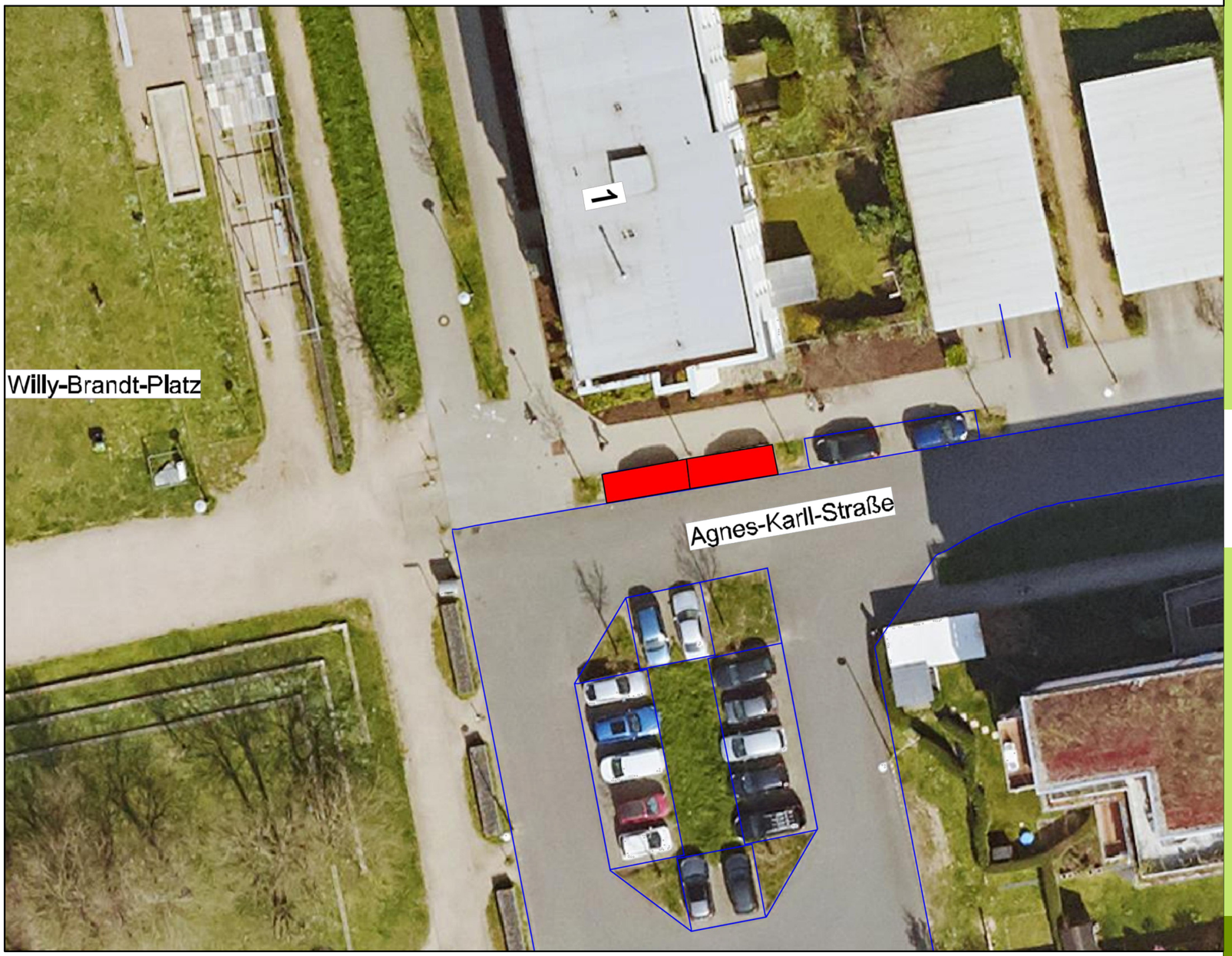
Standort 2

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Agnes-Karll-Straße

Gonsenheim

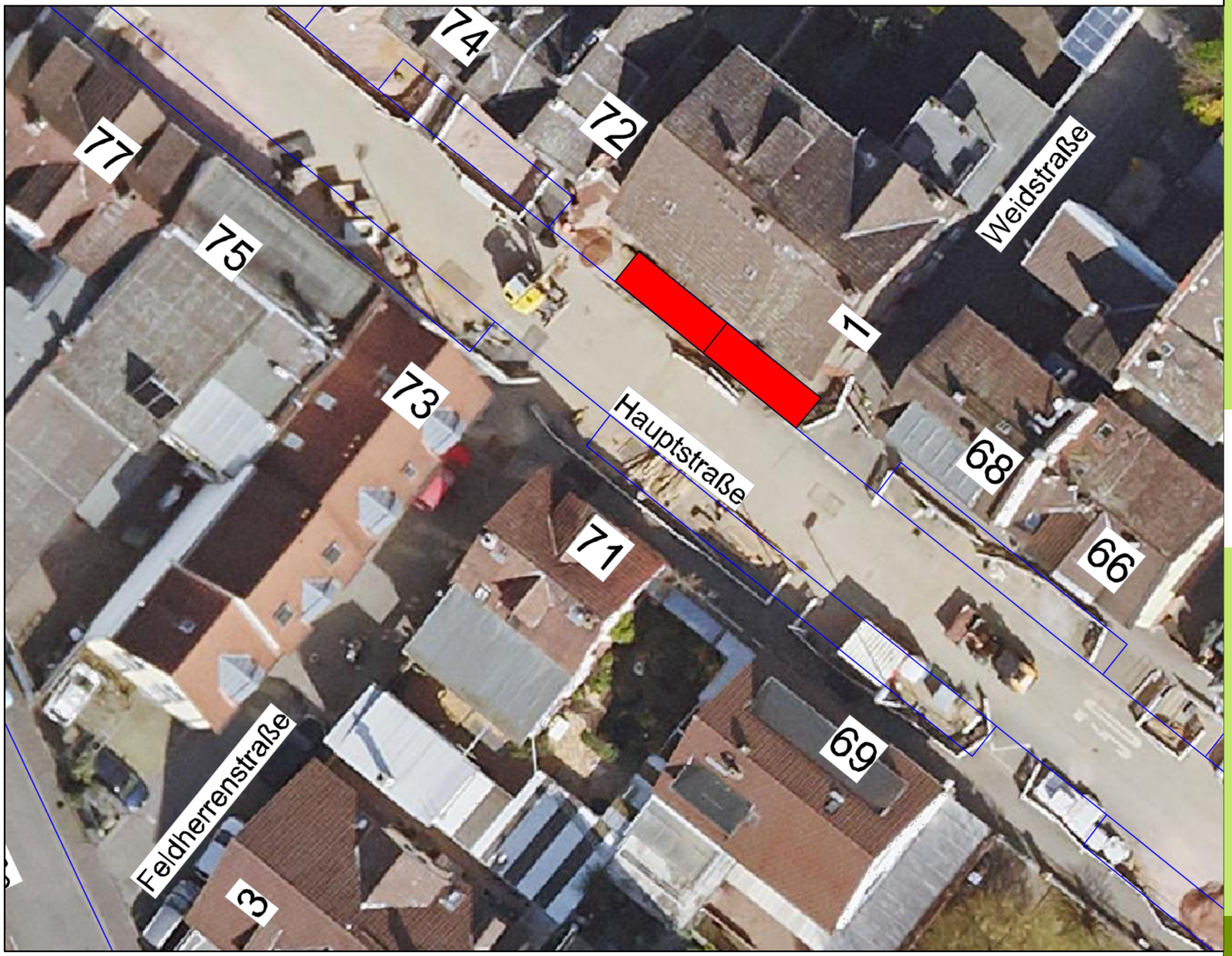
Standort 3

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hauptstraße

Mombach

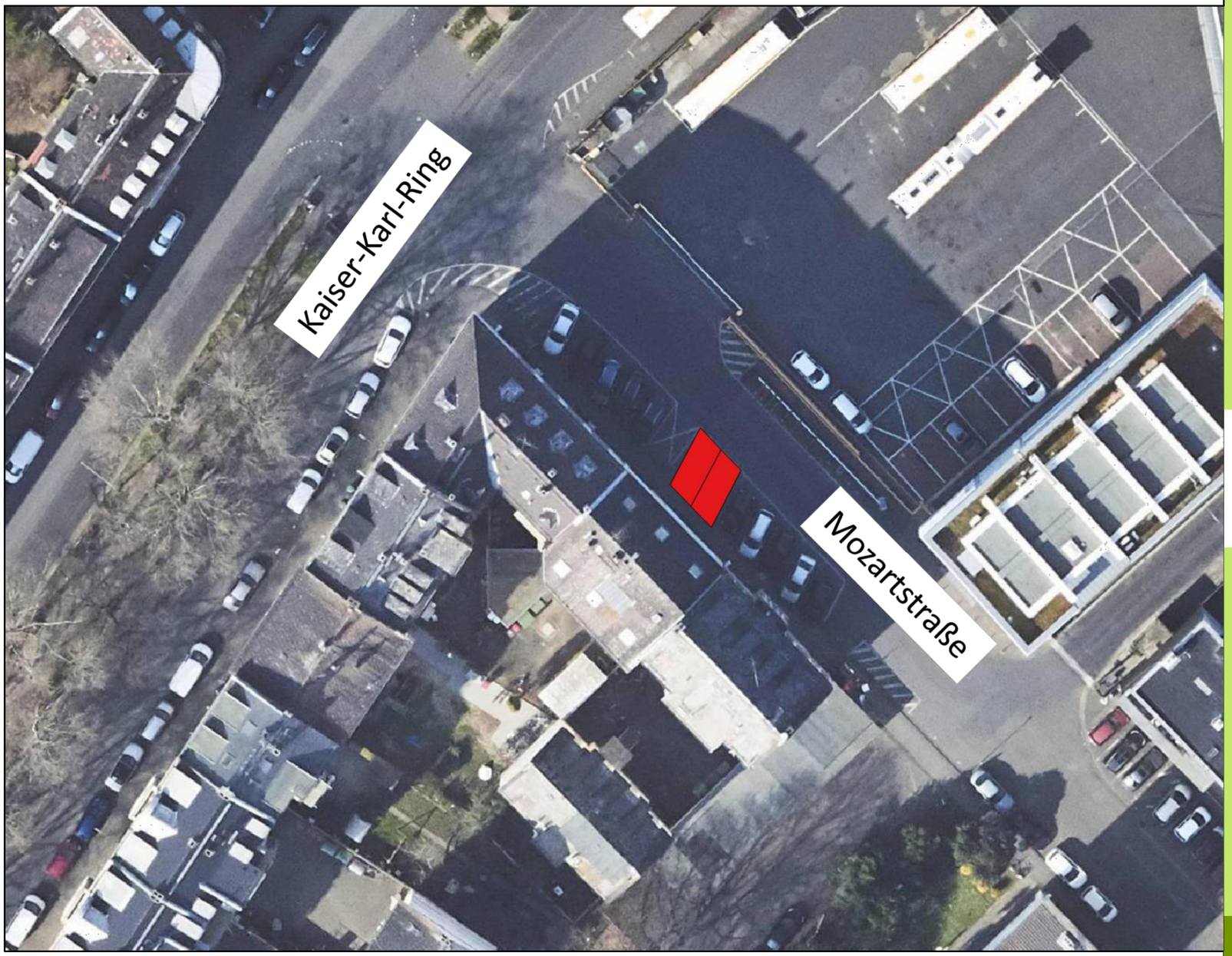
Standort 4

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Mozartstraße

Neustadt

Standort 5

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Wallaustraße

Neustadt

Standort 6

Landeshauptstadt
Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Sömmeringplatz

Neustadt

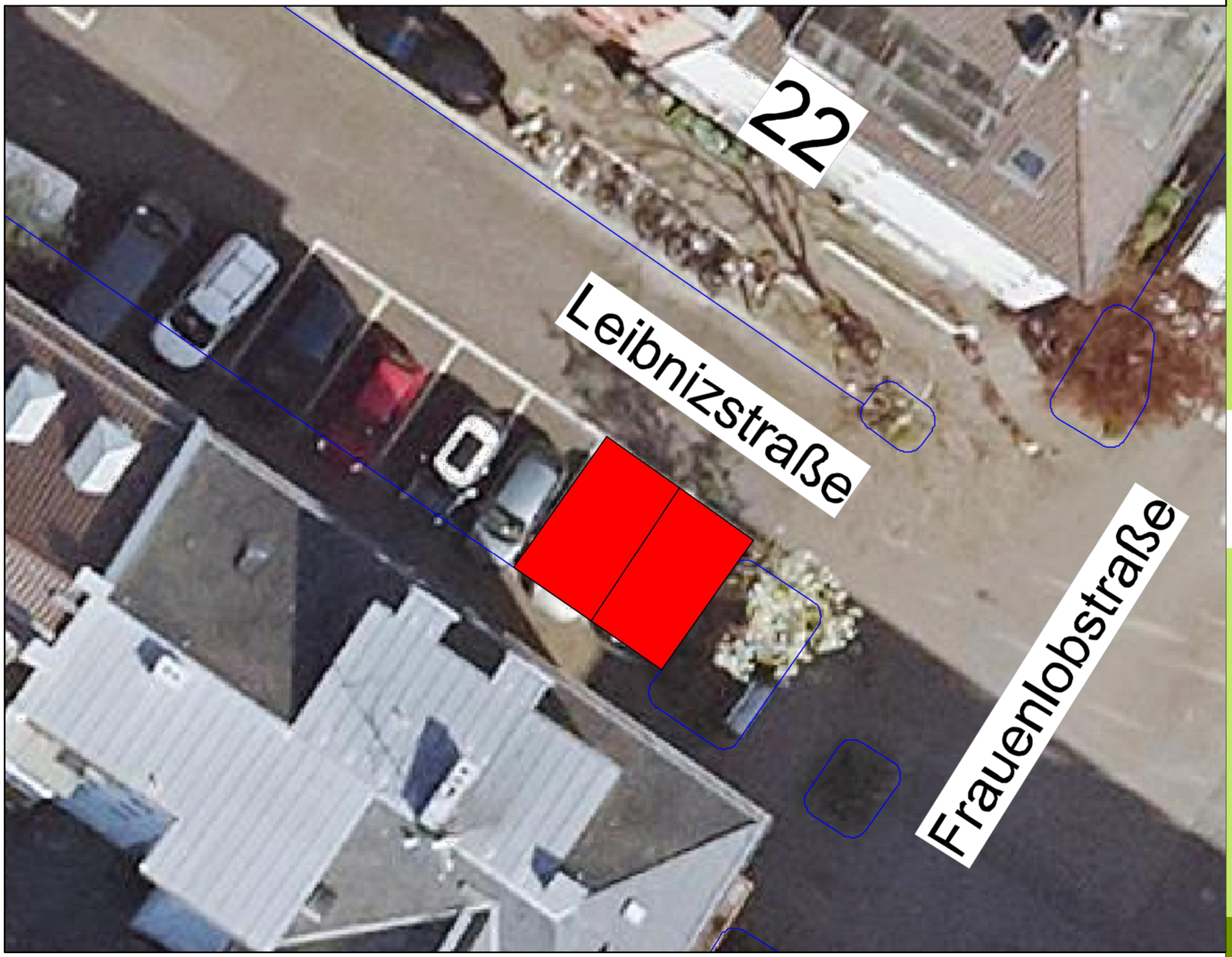
Standort 7

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Leibnizstraße

Neustadt

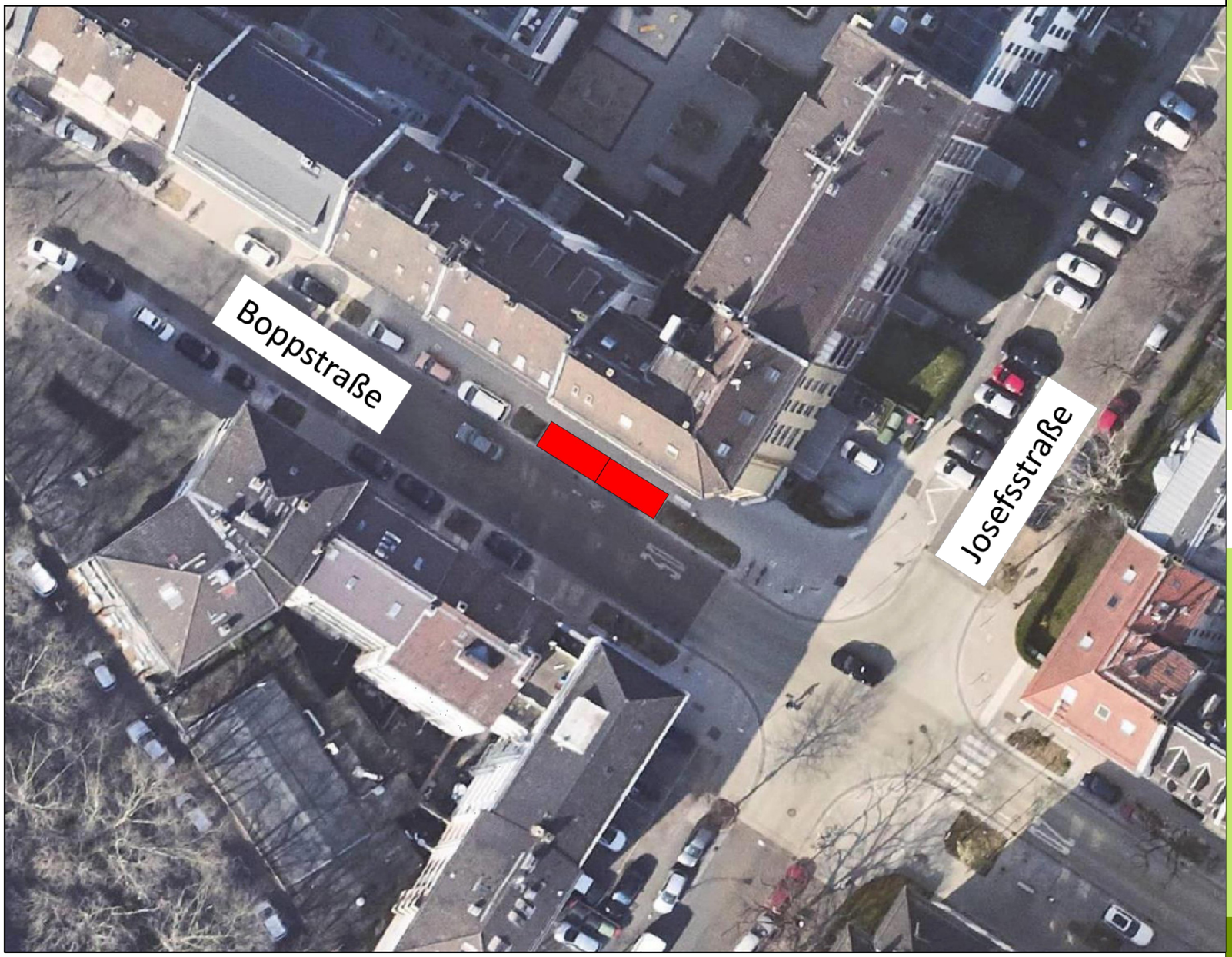
Standort 8

Landeshauptstadt
Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Boppstraße

Neustadt

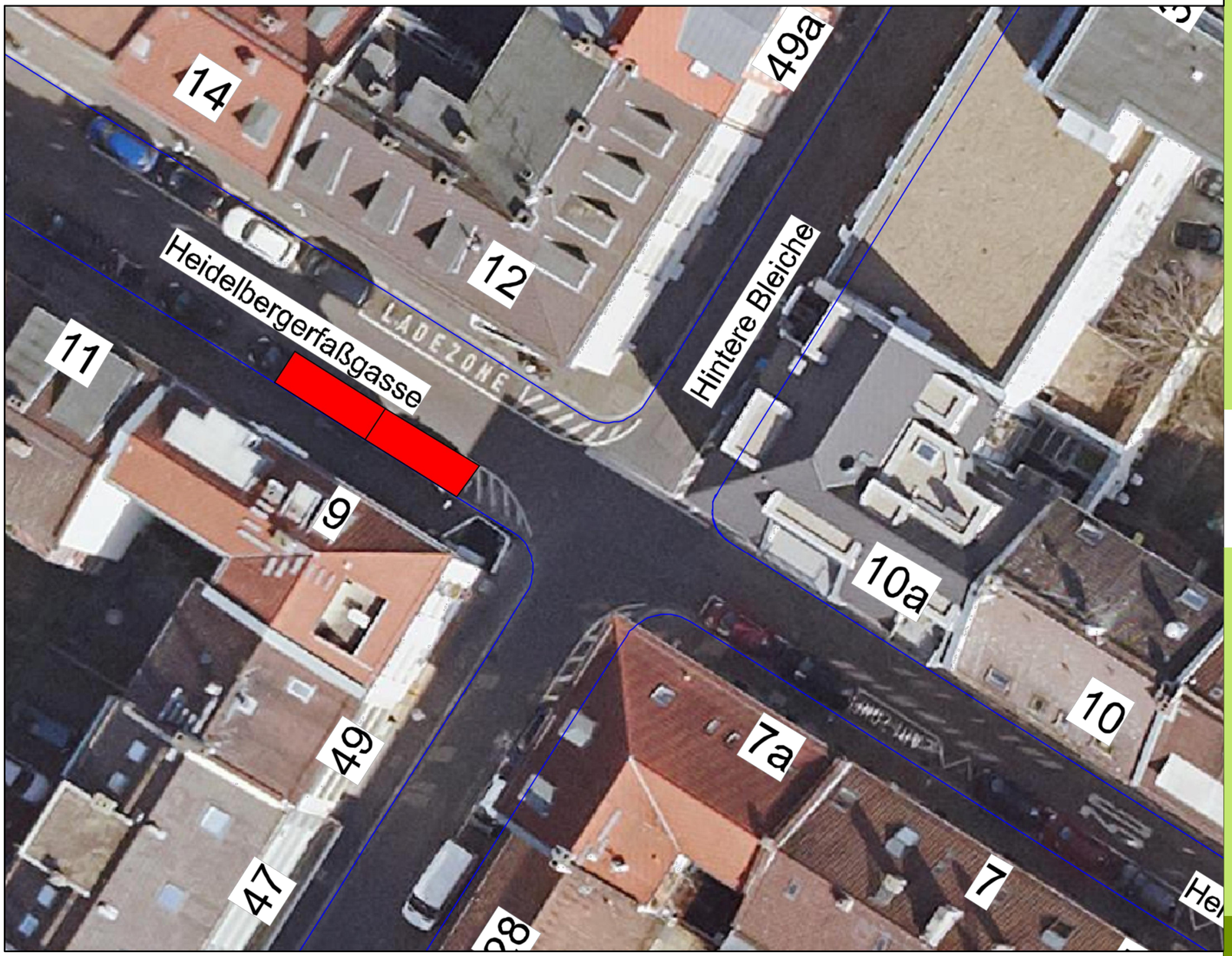
Standort 9

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Heidelbergerfaßgasse

Altstadt

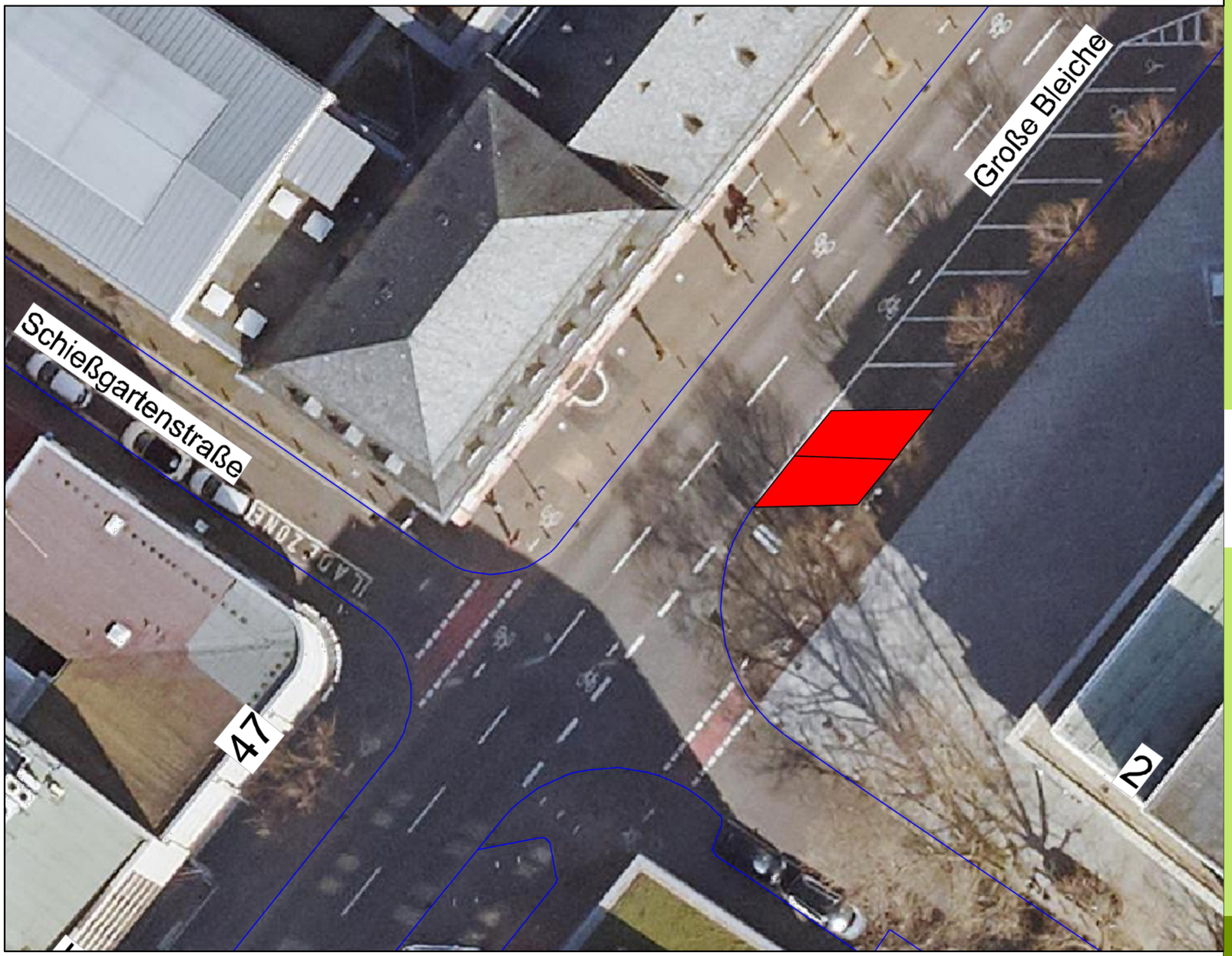
Standort 10

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Große Bleiche

Altstadt

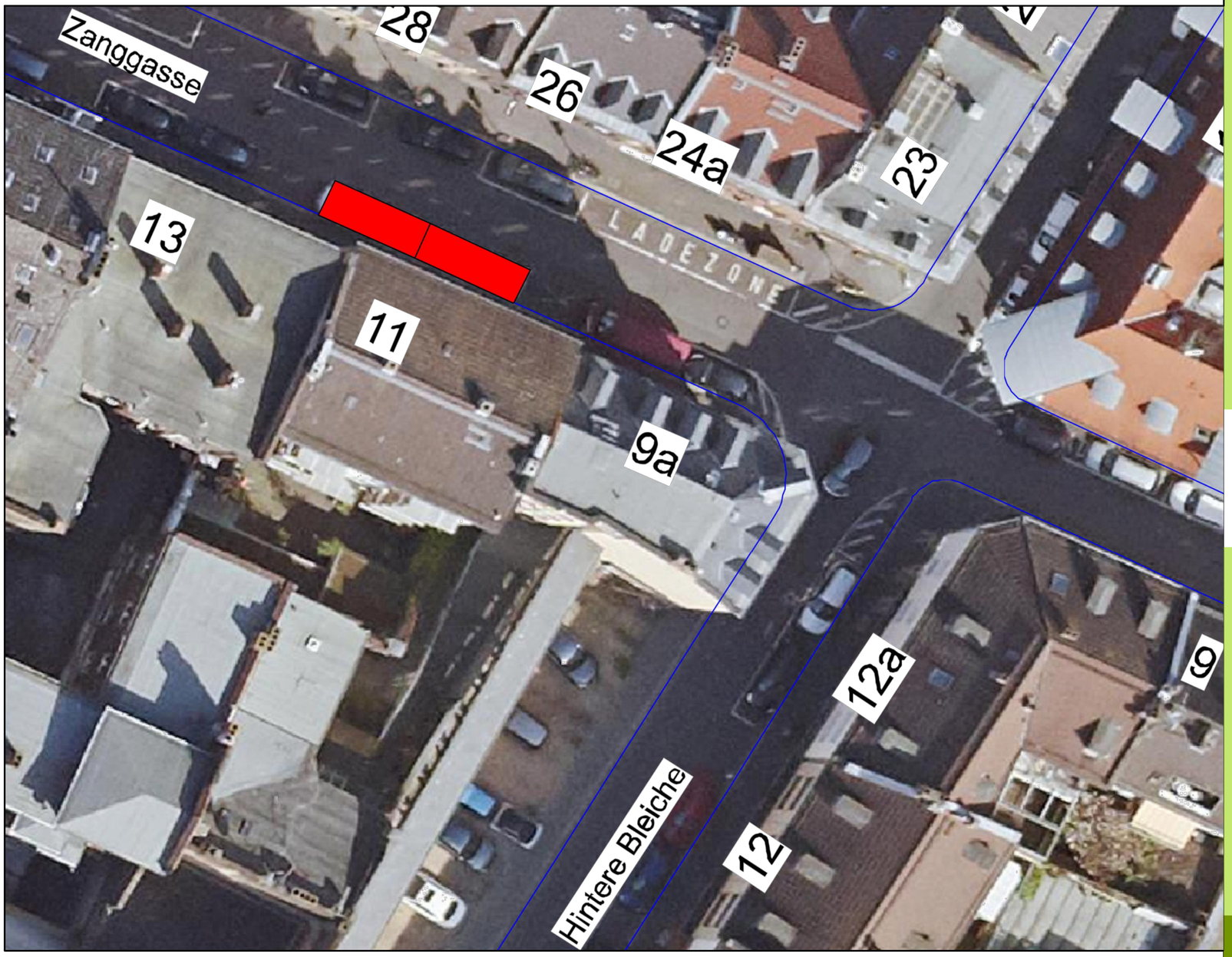
Standort 11

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Zanggasse

Altstadt

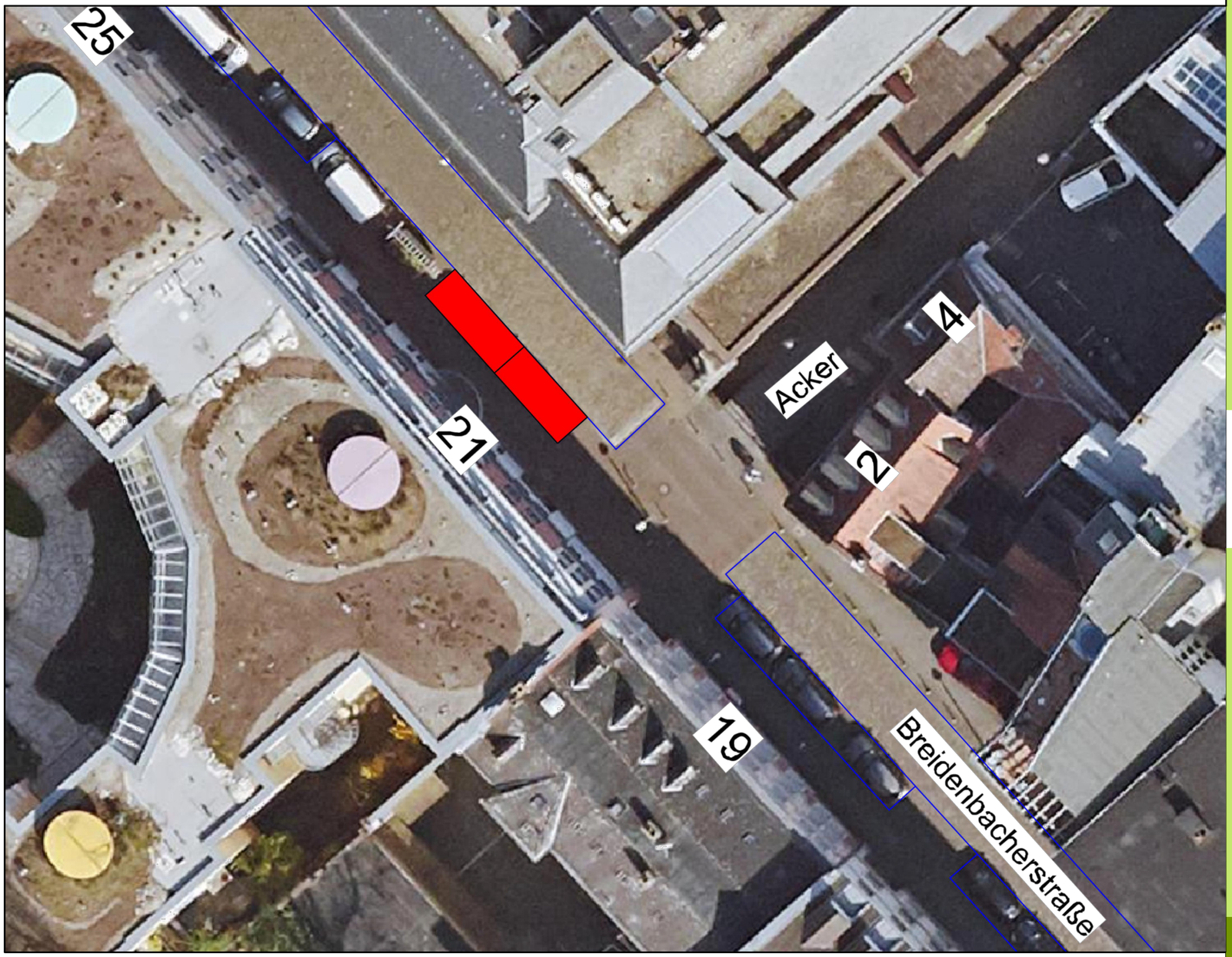
Standort 12

Landeshauptstadt
Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Breidenbacherstraße

Altstadt

Standort 13

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Heugasse

Altstadt

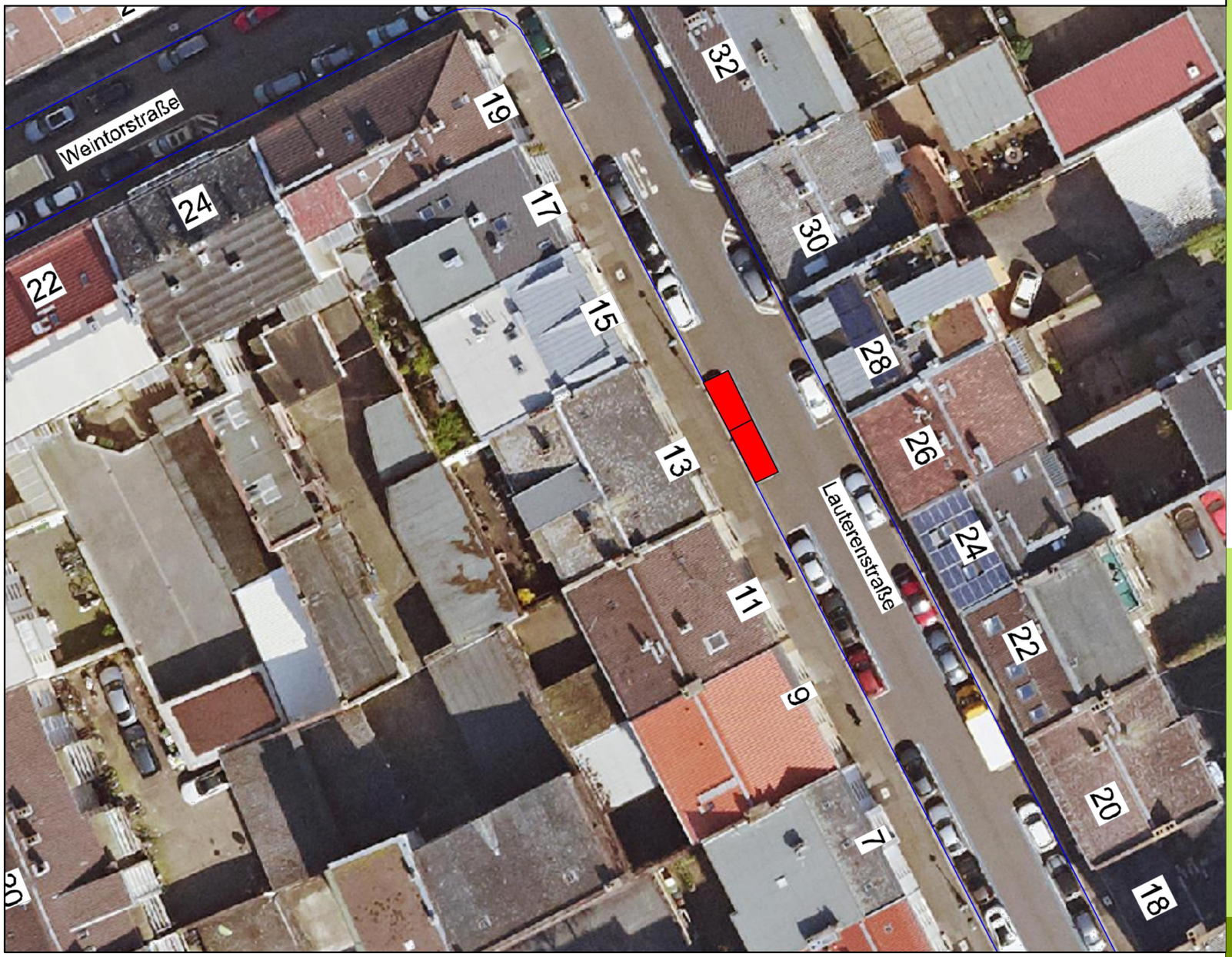
Standort 14

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Lauterenstraße

Altstadt

Standort 15

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Ebersheimer Weg

Oberstadt

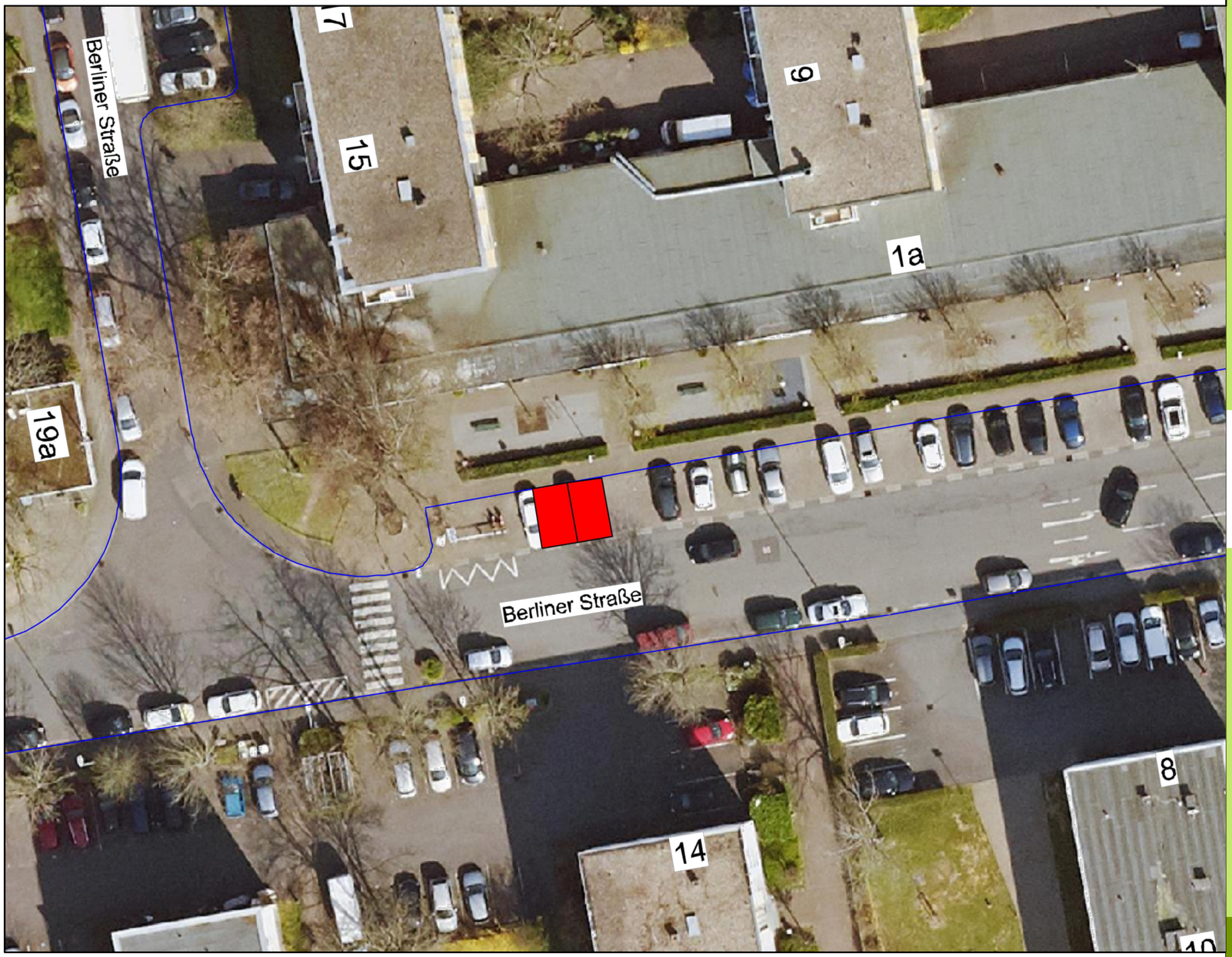
Standort 16

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Berliner Straße

Oberstadt

Standort 17

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

An den Frankengräbern

Hechtsheim

Standort 18

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Bleichstraße

Weisenau

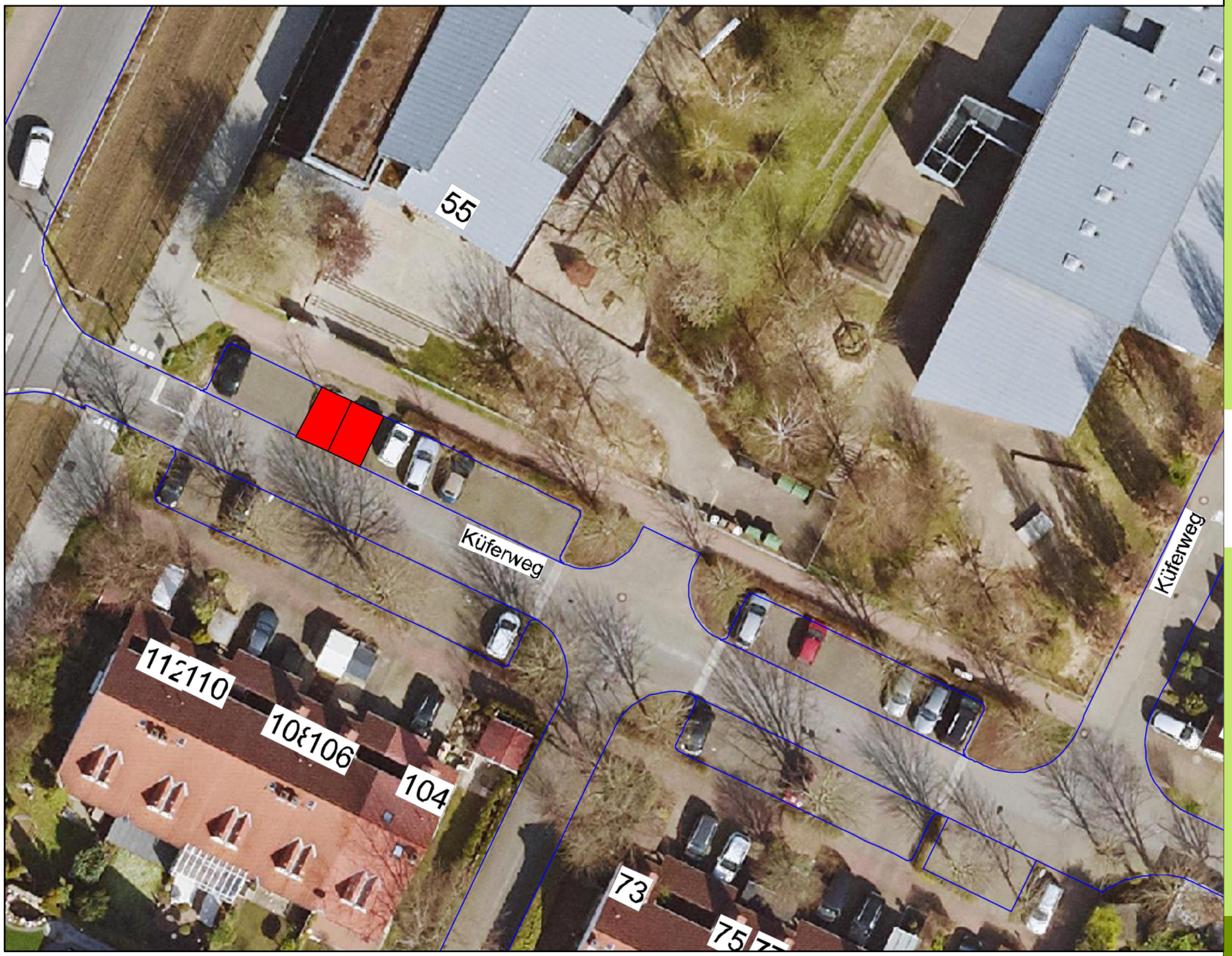
Standort 19

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Küferweg

Bretzenheim

Standort 20

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Katharina-Pfahler-Straße

Bretzenheim

Standort 21

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Rheintalstraße

Laubenheim

Standort 22

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand

Standort 23

Auf Höhe Jakobs-Steffan-Straße 91

Hartenberg-Münchfeld

Die Fläche wurde gerade umgestaltet,
daher liegt kein aktuelles Luftbild vor.

Landeshauptstadt Mainz

Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Hegelstraße

Hartenberg-Münchfeld

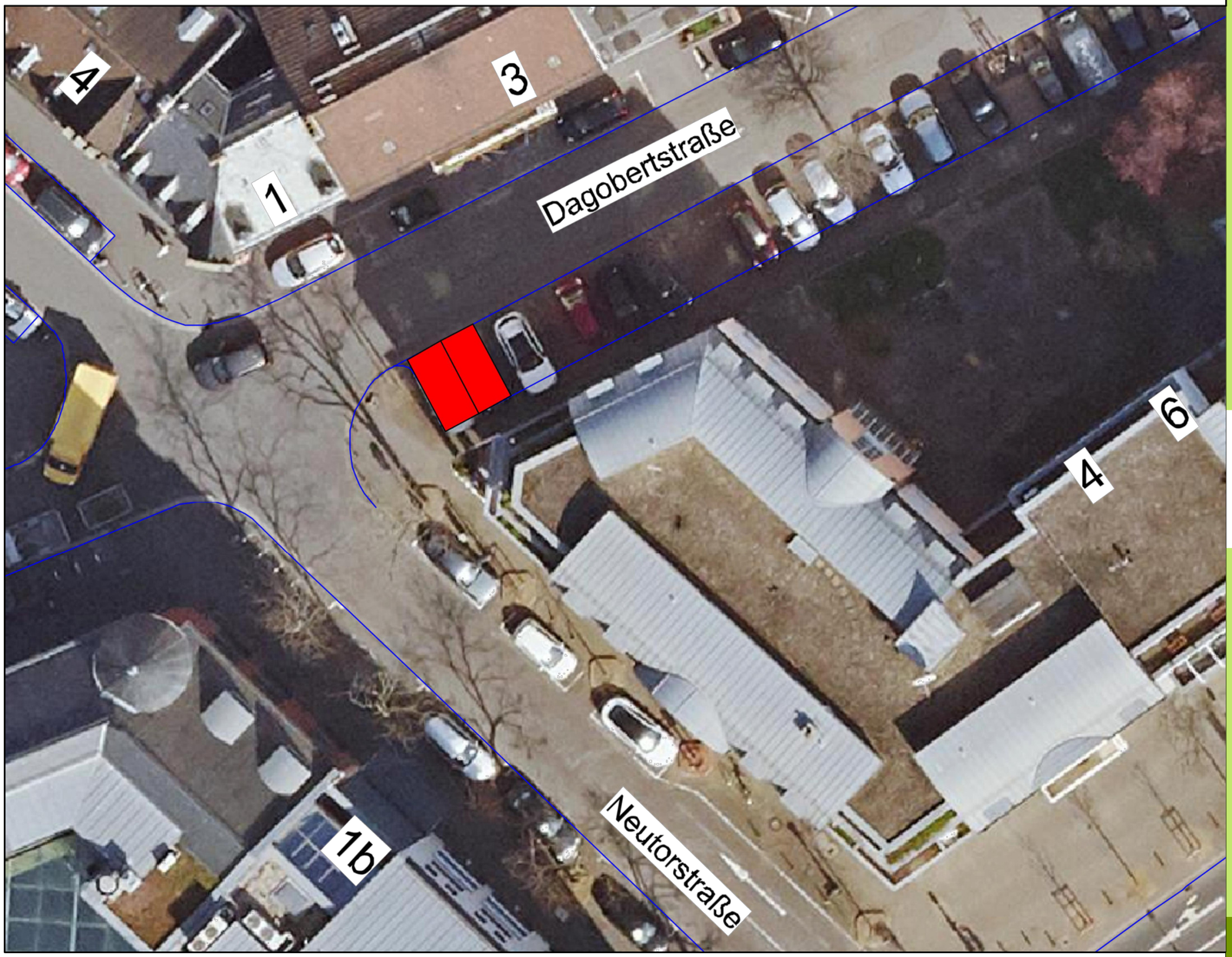
Standort 24

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand



Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt

Carsharing Standort

Dagobertstraße

Altstadt

Standort 25

Landeshauptstadt Mainz

Legende

Carsharing - Stellplatz

Fahrbahnrand