



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Gonsenheim am
Dienstag, 14.11.2023, 18:00 Uhr,
Rathaussaal Mainz-Gonsenheim, Pfarrstr. 1, 55124 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

1. Verabschiedung des Ortsbeiratsmitglieds Herrn Alvarez Gonzalez
2. Berichterstattung Flüchtlingskoordinator
3. Berichterstattung zum Angebot "Foodsharing"

Anträge

4. Verkehrssicherheit der Bushaltestelle "Gonsenheim Bahnhof" (SPD)
5. Errichtung einer Fahrrad-Reparaturstation in Gonsenheim (SPD)
6. Errichtung einer Stele zum Gedenken an die Opfer der nationalsozialistischen Strafjustiz (SPD)
7. Einführung einer Bürgersprechstunde für ältere Bürger:innen (AfD)
8. Bänke in der Kirchstraße (CDU)
9. Einwohnerfragestunde

Anfragen

10. Projekt der Wohnbau an der Finther Landstraße/Housing Area (SPD)
11. Fragen zum Willy-Brandt-Platz (ÖDP)
12. Fahrradverbindung zwischen Elbestraße und Mainzer Straße (ÖDP)

13. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
14. Sachstandsberichte
15. Beschlussvorlagen
16. Mitteilungen und Verschiedenes
17. Stadtteilmittel

b) nicht öffentlich

18. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
19. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 07.11.2023

gez. Sabine Flegel
Ortsvorsteherin

Hinweis: Fragen der Einwohner:innen zur jeweiligen Sitzung können gerne im Vorfeld schon schriftlich bei der Ortsvorsteherin eingereicht werden.

SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



29.08.2023

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteherin Frau Sabine Flegel
Rathaus
55124 Mainz

Antrag der SPD-Ortsbeiratsfraktion zur Sitzung des Ortsbeirates am

Thema

Antrag

Die Verwaltung wird gebeten, mit der Mainzer Mobilität Kontakt aufzunehmen um gemeinsam die Verkehrssicherheit der Bushaltestelle „Gonsenheim Bahnhof“ zu verbessern. Weiterhin wird das Ordnungsamt gebeten, das absolute Halteverbot regelmäßig zu kontrollieren und durchzusetzen.

Begründung

Die Bushaltestelle „Gonsenheim Bahnhof“ (Linie 78) wird insbesondere von Einwohnerinnen und Einwohnern aus dem südlichen Ortsteil genutzt, dient aber bspw. auch Einwohnerinnen und Einwohnern aus Finthen und Drais zum Umstieg vom Schienenverkehr.

Die Haltestelle in Fahrtrichtung „Finthen Römerquelle“ ist jedoch in einem Zustand, der den Anforderungen an die Verkehrssicherheit nicht entspricht:

Die Haltstelle ist auf einem unbefestigten Seitenstreifen eingerichtet, der von Pkw zum Parken genutzt wird. Das um das Haltestellenschild eingerichtete absolute Halteverbot wird dabei immer wieder missachtet (s. Fotos). Dadurch sind Menschen, die in Richtung Raiffeisenstraße wollen, häufig gezwungen, auf die Straße auszuweichen, bis im Einmündungsbereich ein schmaler Gehweg beginnt. Umgekehrt gilt dies auch für Menschen, die vom Bahnhof kommen und zur Bushaltestelle wollen.

Viele nehmen aber auch die Abkürzung in Richtung Ortsausgang/Drais über die kleine Treppe durch die Gärten in Richtung Mainzer Straße. Auf dem Seitenstreifen darf hier teilweise zulässig geparkt werden. Dies führt dazu, dass Menschen auf die Straße ausweichen, da zwischen den geparkten Pkw und der Böschung in der Regel kein Platz ist. Dies kann zu gefährlichen Verkehrssituationen führen, nicht nur in der Dunkelheit.

Fotos (Quelle: Google Maps)



Lage



Blickrichtung Ortsausgang/Draais



Blickrichtung vom Bahnhof kommend



Blickrichtung Koblenzer Straße, links die Treppe

Für die SPD-Fraktion

Kristina Diller

SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



5. September 2023

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteherin Frau Sabine Flegel
Rathaus
55124 Mainz

Antrag

zur Sitzung des Ortsbeirates am 26. September 2023

Errichtung einer Fahrrad-Reparaturstation in Gonsenheim

Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim bittet die Verwaltung, in Gonsenheim eine Fahrrad-Reparaturstation einzurichten.

Begründung

In Gonsenheim ist das Fahrrad ein zunehmend wichtiges Verkehrsmittel. Reparaturstationen sind für Radfahrende eine gute Unterstützung, da sie kleinere Pannen dort schnell selbst beheben können. Mit der Installation einer solchen Station würde zudem ein Zeichen für die Förderung der Mobilität per Fahrrad gesetzt werden.

Es wurden bereits in einigen Mainzer Ortsteilen Reparaturstationen installiert, so dass die Verwaltung hier bereits auf Erfahrungswerte zurückgreifen kann.

In Gonsenheim könnten günstige Orte für die Installation der Josef-Ludwig-Platz oder der Juxplatz sein.

Für die SPD-Fraktion

Nawal Mussa

SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



5. September 2023

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteherin Frau Sabine Flegel
Rathaus
55124 Mainz

**Antrag
zur Sitzung des Ortsbeirates am 26. September 2023**

**Errichtung einer Stele zum Gedenken an die Opfer der nationalsozialistischen
Strafjustiz**

Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim unterstützt ausdrücklich die Initiative und den Antrag des Stadtteiltreffs Mainz Gonsenheim sowie namhafter Bürgerinnen und Bürger der Stadt Mainz und Gonsenheims, im Bereich der Elsa-Brändström-Straße eine Gedenkstele für die Opfer nationalsozialistischer Hinrichtungen im Gonsenheimer Sand zu errichten. Wir bitten die Verwaltung, dafür Sorge zu tragen, dass die Stele am geplanten Standort errichtet werden kann.

Im Gonsenheimer Sand befanden sich bis Kriegsende militärische Schießstände. Etwa im Bereich der heutigen Elsa-Brandström-Straße befand sich Schießstand Nummer 6, an dem nachweislich bis 1945 dreizehn Menschen von den Nationalsozialisten hingerichtet wurden. Zum Gedanken an die Opfer sowie zur Bewusstseinsbildung für eine Gefahr, die nicht überwunden ist, sondern gegenwärtig ist und der wir uns als Demokratinnen und Demokraten entgegenstellen müssen.

Für die SPD-Fraktion
Gudrun Schneider-Bauerfeind

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz – Gonsenheim am 14.11.2023

Einführung einer Bürgersprechstunde für ältere Bürger - und Bürgerinnen.

Der Ortsbeirat möge beschließen:

Die Einführung einer Bürgersprechstunde morgens für 2 Stunden einmal pro Woche, während der bestehenden Öffnungszeiten.

Begründung:

erfolgt mündlich

Für die AfD im Ortsbeirates
Mainz – Gonsenheim

Bernd Zerban

Frau Ortsvorsteherin
 Sabine Flegel
 Rathaus Mainz-Gonsenheim
 55124 Mainz

Antrag zur Sitzung des Ortsbeirates am 14.11.2023

Die Verwaltung wird gebeten, die defekten Bänke in der Kirchstraße gegenüber dem Wildpark zu reparieren und ggf. gegen seniorengerechte Bänke auszutauschen. Auch müsste das Grün (Brennnesseln) unterhalb der Bänke entfernt werden. (siehe Bilder)

Weiterhin wird gebeten, seniorengerechte Sitzbänke auf der Bürgerwiese (Kirchstraße), direkt am Bürgersteig, aufzustellen.



Begründung:

Die Bilder sprechen für sich.

Die Bitte um Neuaufstellung von seniorengerechte Sitzbänke auf der Bürgerwiese (Kirchstraße), mit Sitzrichtung Kirchstraße dient dem Zweck, auf dem Weg vom alten Ort Richtung Friedhof oder auch von der Elsa-Brändström-Straße Richtung Breite Straße, eine Wegeverbindung zu schaffen, die in nicht zu großen Abschnitten Sitzmöglichkeiten anbietet.

Für die CDU- Fraktion,
 Mathias Huber

SPD-Fraktion im Gonsenheimer Ortsbeirat



1. November 2023

Ortsverwaltung Gonsenheim
Ortsvorsteherin Frau Sabine Flegel
Rathaus
55124 Mainz

**Anfrage
zur Sitzung des Ortsbeirates am 14. November 2023**

Projekt der Wohnbau an der Finther Landstraße (Housing Area)

Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim bittet die Stadtverwaltung um Informationen zu den geplanten Projekten der Wohnbau an der Finther Landstraße. Der Presse (AZ vom 28.10.2023) war zu entnehmen, dass die Wohnbau plant, ab Ende 2027 gemeinsam mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) an der Finther Landstraße ein grünes Wohngebiet mit 195 Wohnungen und weiteren Wohnungen zu entwickeln.

Um als Ortsbeirat frühzeitig informiert und einbezogen zu werden, fragen wir daher an:

- Wie ist der aktuelle Planungsstand zu den Vorhaben?
- Das Wohngebiet soll auf dem Gelände der heutigen Flüchtlingsunterkünfte in der Housing Area entstehen. Wie sehen entsprechend die Planungen hinsichtlich der Unterbringung von Flüchtlingen künftig aus?

Für die SPD-Fraktion
Nawal Mussa

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 14.11.2023

Fragen zum Willy-Brandt-Platz

Der Willy-Brandt-Platz ist ein zentraler und auch für Freizeitaktivitäten stark genutzter Platz im Osten Gonsenheims. Auch wenn er oft vermüllt wird, so zeigen die in letzter Zeit verstärkten Aktivitäten, diesen rasch zu beseitigen, eine gewisse Wirkung. Anwohner berichten allerdings von einer zunehmenden illegalen Nutzung durch motorisierten Verkehr, obwohl dieser auf dem Platz verboten ist. Zudem sind weitere Punkte von Interesse.

Wir fragen daher an:

1. Die Abgrenzung des Platzes mit Pollern funktioniert nicht, da diese oft fehlen oder defekt sind. Damit ist kein wirksamer Schutz gegen illegales Befahren durch motorisierten Verkehr gegeben. Wie bewertet die Stadt diese Situation bzw. ist eine Reparatur geplant? Eine rasche Zufahrt durch Rettungsdienste oder eine Zufahrt aus anderen wichtigen Gründen muss dabei natürlich gewährleistet werden.
2. Insbesondere motorisierte Zweiräder (meist Mopeds) fahren öfters zur Wegeverkürzung über den Platz, wodurch sich Anwohner gestört fühlen. Zudem stellt dies eine Gefahr für andere dar. Poller nützen dafür nichts. Was gedenkt die Stadt dagegen zu unternehmen?
3. Besteht die Möglichkeit, die Schmierereien auf der Wand im Osten des Platzes zu beseitigen, diese somit zu renovieren und ggf. schöner zu gestalten?
4. Warum erfolgt keine Bepflanzung dieser Wand analog einer ähnlichen Gestaltung auf dem nordöstlich angrenzenden Quartiersplatz Ost?
5. Im Norden des Platzes befindet sich inmitten eines kleineren parkähnlichen Areals (an einer Stelle, an der sich zwei Wege kreuzen) ein Drahtgeflecht im Boden. Welche Bewandnis hat es damit?
6. Bereits früher wurde die fehlende Weganbindung vom Canisius-Carree an die benachbarten Wohngebiete im Norden thematisiert. Diese lassen sich im Westen nicht und im Osten nur mit Einschränkungen auf befestigten öffentlichen Wegen erreichen. Wie wird das von der Stadt bewertet?

gez. Dr. Holger Schinke,
Fraktionssprecher

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung am 14.11.2023

Fahrradverbindung zwischen Elbestraße und Mainzer Straße

Zwischen Elbestraße und Mainzer Straße ist die durchgehende Möglichkeit, mit dem Fahrrad auf einem Radweg bzw. auf dem Fußweg von Mombach weiter in Richtung Süden (bzw. in die Gegenrichtung) zu fahren, unterbrochen. Dies führt insbesondere beim Rückstau von Fahrzeugen von der Kreuzung der Weserstraße mit der Mainzer Straße bergauf – je nachdem, ob ein Fahrzeug weiter links oder rechts auf der Fahrbahn steht – zu teilweise recht gefährlichen Überholvorgängen und damit zu gefährlichen Situationen, wenn Fahrradfahrer am Stau vorbeifahren. Die Stadt hat u. a. bei einer Verkehrsbesprechung im Sommer 2022 eine Lösung z. B. mit Radfahrstreifen abgelehnt und dies mit der zu geringen Breite der Straße begründet. Stattdessen werden Umwege für Radfahrer über die Kurt-Schuhmacher-Straße vorgeschlagen, was aber von diesen verständlicherweise nicht angenommen wird.

Wir fragen daher an:

1. Welche Fahrbahnbreite sieht die Stadt als ausreichend für Radfahrstreifen an?
2. Welche Breite hat der Fahrbahnabschnitt zwischen Elbestraße und Mainzer Straße?
3. Wieso gibt es in der Mainzer Straße östlich der Kreuzung mit der Weserstraße Fahrradstreifen, obwohl die dortige Fahrbahnbreite deutlich schmaler als die der Weserstraße ist?
4. Gibt es demzufolge andere Gründe, warum die Stadt eine bessere Verkehrssituation für Radfahrer in dem genannten Fahrbahnabschnitt nicht umsetzen möchte?

gez. Dr. Holger Schinke,
Fraktionssprecher

Antwort zur Anfrage Nr. 0920/2023 der FDP im Ortsbeirat betreffend **Energieverbrauch und Energiekonzept Housing Area (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Sind die Energieverbräuche und Kosten für die Housing Area der Verwaltung der Stadt Mainz egal und wie verhält sich dies dann mit den Klimazielen und gesetzlichen Verpflichtungen der Stadt Mainz, hier eine Vorreiterrolle bei den Energieeinsparungsbemühungen einzunehmen so wie diese auch von allen Bürger_innen verlangt werden?

Nein die Energieverbräuche und Kosten für die Housing Area sind der Verwaltung nicht egal.

Die in der Housing Area untergebrachten Menschen werden wie alle Bürger:innen der Stadt darüber informiert, welche Maßnahmen zur Energieeinsparung getroffen werden sollen.

2. Warum unternimmt die Stadt Mainz, bzw. die von ihr beauftragten Gesellschaften als Nutzer der Housing Area nichts um von der BImA, als Verwalterin der Bundesimmobilien, ihre Verpflichtung zur Übernahme ihrer Vorreiterrolle zur Umsetzung von energetischen Sanierungsmaßnahmen einzufordern, zumal die Nutzung der Housing Area als Unterkunft für Geflüchtete, voraussichtlich noch sehr viele Jahre als solche benötigt wird?
3. Warum ergreift die Stadt Mainz nicht die Chance, jetzt von der BImA die entsprechenden Maßnahmen zur Umsetzung eines Energiekonzeptes gemäß unserer Anfrage 0309/2023 umsetzen zu lassen?

Die Frage geht von der falschen Behauptung aus, die Energieverbräuche seien gestiegen. Wie in der Antwort auf die Anfrage 0311/2023 zu entnehmen ist, sind die Verbräuche in der Housing Area nicht gestiegen.

Mainz, 07.11.2023

gez.

Dr. Eckart Lensch
Beigeordneter

Antwort zur Anfrage Nr. 0922/2023 der FDP im Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim betreffend
**Geschwindigkeitsüberwachung des verkehrsberuhigten Bereichs in der Finther Landstraße
(FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Warum beantwortet die Verwaltung nicht unsere konkreten Fragen und verweist stattdessen auf allgemeine Feststellungen im Stadtgebiet?
 1. Im vergangenen Jahr wurden bei den Kontrollen 8 Verkehrsverstöße von Rad- und E-Scooterfahrenden festgestellt.
 2. Im Jahr 2022 wurden keine Geschwindigkeitsübertretungen und Verkehrsverstöße von Rad- und E-Scooterfahrenden geahndet.
 3. Die Verwaltung hat in diesem Jahr Kontrollen durchgeführt, bei denen keine Verstöße von Rad- und E-Scooterfahrenden festgestellt werden konnten. Auch die gemeinsame Kontrolle mit der Polizei zeigte hierzu keine Ergebnisse. Dies könnte aus unserer Sicht auch dem derzeitigen Umstand geschuldet sein, dass entlang der Gleiskörper derzeit Baumaßnahmen durchgeführt werden. Die nächste gemeinsame Kontrolle mit der Polizei werden wir dort nach den Sommerferien durchführen.

Mainz, 27.09.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete



Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1593/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67	Datum 19.10.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	14.11.2023	Ö

Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0045/2023 CDU, Ortsbeiratsfraktion Mainz-Gonsenheim
hier: Grünanlage zwischen Herrenweg und Alfred-Delp-Straße

Mainz, 18-10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:

Der Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Grundsätzlich zeigen die vorhandenen Trampelpfade die Bedeutung der Wegebeziehung über die Grünfläche hinweg. Eine Bepflanzung zur Verhinderung dieser Durchwegung wird voraussichtlich nicht von Erfolg sein. Die Verwaltung prüft die Möglichkeiten der Schaffung zusätzlicher Baumpflanzungen und die Anlage von Wiesen anstelle von Rasenflächen auf der Fläche. Kapazitäten für eine Neugestaltung sind derzeit nicht vorhanden.



Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1560/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61 26 Go 159	Datum 09.10.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 31.10.2023			
Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Anhörung	14.11.2023	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	16.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

Betreff: Bebauungsplanentwurf "Am Sägewerk (G 159)" hier: - Aufstellungsbeschluss gem. § 2 Abs. 1 BauGB
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen Mainz, 25.10.2023 gez. Marianne Grosse Beigeordnete
Mainz, 31.10.2023 gez. Nino Haase Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Stadtvorstand, der **Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim**, der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt zum o. g. Bebauungsplanverfahren

den Aufstellungsbeschluss gemäß § 2 Abs. 1 BauGB.

Sachverhalt

1. Sachverhalt

Das Gewerbegebiet "Am Hemel" in Mainz Gonsenheim wird im Süden durch die Straße "Am Sägewerk" begrenzt, zu deren gegenüberliegender Seite die freie Landschaft anschließt. Aufgrund der besonderen Erschließung der Außenbereichsgrundstücke über eine öffentliche Straße haben sich in diesem Bereich in den vorangegangenen Jahrzehnten eine Reihe von landwirtschaftlichen Aussiedlerhöfen und Gartenbaubetrieben angesiedelt, die im Außenbereich nach § 35 BauGB privilegiert sind.

Zwischenzeitlich haben bereits einzelne der vorhandenen Betriebe ihre Nutzung aufgegeben. Aufgrund der landwirtschaftlichen Umstrukturierungsprozesse ist damit zu rechnen, dass künftig mehr und mehr Betriebe stillgelegt und ihre Betriebsstätten aufgegeben werden. Gemäß § 35 BauGB ist eine Nachnutzung aufgegebenen landwirtschaftlicher Betriebsstätten möglich. Aufgrund des angrenzenden gewerblichen Umfeldes sind hierbei insbesondere gewerbliche Nutzungen zu erwarten. Hierbei könnte auch die Ansiedlung von Einzelhandelsnutzungen entgegen den Zielsetzungen des Zentrenkonzeptes zulässig sein. Darüber hinaus zeigen Erfahrungen aus anderen Bereichen, dass seitens der Eigentümer häufig Bestrebungen zur Etablierung von Wohnnutzungen bestehen. Wohnen könnte allerdings aufgrund der Störepfindlichkeit und der Nachbarschaft zu dem bestehenden Gewerbegebiet zu Konflikten mit den vorhandenen Gewerbebetrieben führen.

Aufgrund der Agglomeration von mehreren Aussiedlerhöfen in unmittelbarer räumlicher Nähe am Siedlungsrand besteht zudem die Möglichkeit, dass sich der bauplanungsrechtliche Einfügerahmen verändert und Teilbereiche nicht mehr dem Außenbereich zuzurechnen sind, sondern sich schleichend zu einem unbeplanten Siedlungsbereich (Innenbereich) entwickeln, wodurch die Zulässigkeitsvoraussetzungen für o.g. Nutzungen weiter begründet werden.

Um Einfluss auf die künftig entstehenden Nutzungen nehmen zu können, steht der Stadt Mainz die Möglichkeit einer planerischen Steuerung mittels Bebauungsplan zur Verfügung. Im nördlich angrenzenden Gewerbegebiet "Am Hemel" wurde im Jahr 2016 der Bebauungsplan "Gewerbegebiet Am Hemel (G 149)" aufgestellt, um ein Verdrängen der Gewerbebetriebe durch Wohnnutzung zu vermeiden und die Zielsetzungen des Einzelhandelskonzeptes umzusetzen. Für die o.g. angrenzenden räumlichen Bereiche im bisherigen Außenbereich ist eine solche Steuerung bislang nicht erfolgt.

Um Fehlentwicklungen entgegen zu wirken, soll im südlichen Anschluss an das bestehende Gewerbegebiet die Aufstellung eines Bebauungsplanes zur Steuerung der zulässigen Nutzungen erfolgen. Eine Ausweitung des Gewerbegebietes und eine Ausdehnung weiterer Bebauungsmöglichkeiten in den Außenbereich ist nicht vorgesehen. Dieser Landschaftsraum ist derzeit mit vielfältigen ökologischen und klimatologischen Funktionen belegt, die auch langfristig aufrechterhalten werden sollen. Mit dem Bebauungsplan soll der noch vorhandene Charakter der freien Landschaft gewahrt werden und lediglich die Nachnutzung bisheriger Außenbereichsvorhaben gesteuert werden.

2. Ziel der Planung

Mit dem Bebauungsplan "Am Sägewerk (G 159)" soll der Charakter der bisherigen freien Landschaft im Anschluss an das Gewerbegebiet "Am Hemel" gesichert werden. Zusätzlich sollen die Entwicklungsmöglichkeiten der nördlich angrenzenden Gewerbebetriebe gesichert

werden, indem ein Heranrücken einer immissionssensiblen Wohnnutzungen unterbunden wird.

Darüber hinaus soll die Ansiedlung von Einzelhandel im Anschluss an das Gewerbegebiet "Am Hemel" planungsrechtlich gesteuert und reguliert werden. Die Zielsetzung des Bebauungsplans dient damit auch der Erhaltung und Stärkung des Einzelhandels im zentralen Versorgungsbereich des Stadtteils Gonsenheim sowie auch innerhalb der Innenstadt.

3. Räumlicher Geltungsbereich

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes "G 159" befindet sich in der Gemarkung Gonsenheim Flur 7 und 8 südlich der Straße "Am Sägewerk" und wird begrenzt:

- im Norden durch die Straße "Am Sägewerk",
- im Osten durch das bestehende Feuchtgebiet in der Neugewann (Flur 8, Flst. 483/1),
- im Süden durch eine um ca. 180 m versetzte Linie parallel zur Straße "Am Sägewerk",
- im Westen durch die Gleisanlagen der Bahnstrecke Mainz-Alzey.

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Zum jetzigen Zeitpunkt sind diesbezüglich noch keine Aussagen möglich. Es ist abzuwarten, welche Anregungen zu geschlechtsspezifischen Folgen im Rahmen der Behördenbeteiligung vorgetragen werden.

5. Kosten

Die im Zuge des Bebauungsplanverfahrens entstehenden Kosten sind aktuell noch nicht zu beziffern und werden im Rahmen des weiteren Bebauungsplanverfahrens durch die städtischen Fachämter ermittelt.

6. Weiteres Verfahren

Im Nachgang zum Aufstellungsbeschluss erfolgt als erster Schritt die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange.

Im Anschluss daran soll auf der Grundlage der genannten Planungsziele im Hinblick auf die Planstufe I eine detaillierte Bestandsanalyse des Areals durchgeführt und auf deren Basis ein Bebauungsplanentwurf erarbeitet werden.

Die sich hieraus ergebende Planung wird danach den städtischen Gremien zum Beschluss in Planstufe I vorgelegt.

Anlagen:

- *Bebauungsplanentwurf "Am Sägewerk (G 159)"*

Finanzierung



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamt der Stadt Mainz
Datenbankauszug: 14.11.2019
"Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung"

Bebauungsplan "Gleisbergweg/Marseillestraße (G 157)"

Legende

Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BauGB)

Rechtsgrundlagen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I 2017, S. 3634).

Baunutzungsverordnung (BauNVO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.11.2017 (BGBl. I 2017, S. 3786).

Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts - (Planzeichenverordnung - PlanZV) in der Fassung vom 18.12.1990 (BGBl. I 1991, S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 04.05.2017 (BGBl. I 2017, S. 1057).

Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009, S. 2542) zuletzt geändert durch Artikel 8 der Verordnung vom 13.05.2019 (BGBl. I 2019, S. 706).

Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I 2016 S. 94), zuletzt geändert durch Artikel 22 des Gesetzes vom 13.05.2019 (BGBl. I S. 706).

Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz - WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I 2009, S. 2585), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 04.12.2018 (BGBl. I 2018, S. 2254).

Landesbauordnung Rheinland-Pfalz (LBauO) vom 24.11.1998 (GVBl. 1998, S. 365), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15.06.2015 (GVBl. 2015, S. 77).

Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. 1994, S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 37 des Gesetzes vom 19.12.2018 (GVBl. 2018, S. 448).

Landesgesetz zur nachhaltigen Entwicklung von Natur und Landschaft (Naturschutzgesetz - LNatSchG) vom 06.10.2015 (GVBl. 2015, S. 283), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 21.12.2016 (GVBl. 2016, S. 583).

Wassergesetz für das Land Rheinland-Pfalz (Landeswassergesetz - LWG) vom 14.07.2015 (GVBl. 2015, S. 127), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 27.03.2018 (GVBl. 2018, S. 55, 57).

Denkmalschutzgesetz (DSchG) vom 23.03.1978 (GVBl. 1978, S. 159), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 03.12.2014 (GVBl. 2014, S. 245).

Hinweis:
DIN-Normen und sonstige Regelwerke

Die im Zusammenhang mit den Festsetzungen des Bebauungsplanes genannten DIN-Normen oder sonstigen Regelwerke zu Umweltbelangen können beim Grün- und Umweltamt der Stadt Mainz während der Dienstzeiten eingesehen werden.

Zu weiteren genannten DIN-Normen oder sonstigen Regelwerken erteilt das Stadtplanungsamt der Stadt Mainz entsprechend Auskunft.

Abstimmung			
Amt	Ergebnis	Datum	Unterschrift
60 - Bauamt	Kataster geprüft		

CAD - Planelemente			
Planteil	Dateiname	Stand	Ort / Pfad
Plan, Legende, Layout	Bplan G 157 A.dwg	14.11.19	
Digitale Stadtgrundkarte	SGK Gonsenheim.dwg	14.11.19	
textliche Festsetzungen			

Verfahren		Genehmigung	
1. Aufstellungsbeschluss durch den Stadtrat gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:		Datum	
2. Öffentliche Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses gemäß § 2 Abs. 1 BauGB:			
3. Öffentliche Bekanntmachung der Bürgerbeteiligung:			
4. Bürgerbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB bzw. Auslegung vom:	bis		
5. Beschluss zur öffentlichen Auslegung mit Begründung gemäß § 3 Abs. 2 BauGB:			
6. Öffentliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: Auslegung vom:	bis		
7. Beschluss zur erneuten / eingeschränkten öffentl. Auslegung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB aufgrund der Änderung des Bebauungsplanteilwurfes:			
8. Öffentliche Bekanntmachung des Ortes und der Dauer: erneuter / eingeschränkter Auslegung vom:	bis		
9. Satzungsbeschluss durch den Stadtrat gemäß § 10 Abs. 1 BauGB:			
10. Genehmigung der höheren Verwaltungsbehörde gemäß § 10 Abs. 2 BauGB:			
11. Ausgefertigt:			
12. Bekanntmachung des Beschlusses / der Genehmigung und Inkrafttreten gemäß § 10 Abs. 3 BauGB:			

Bearbeiter/in	Schnitt				
Zeichner/in	Groh				
Abteilungsleiter	Steglich				
	Neumert				
	Rosenkranz				
Amtsleiter	Mainz	Ausgefertigt, Mainz			
Strobach					
	Beigeordnete	Oberbürgermeister			

Landeshauptstadt Mainz

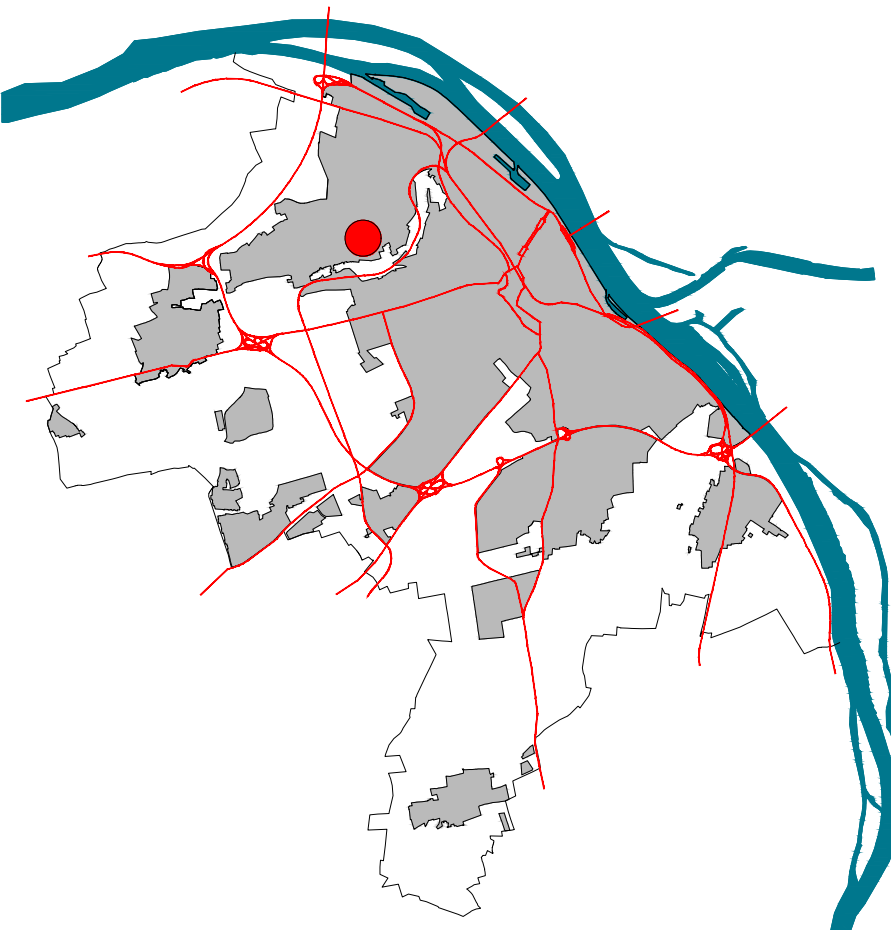
Stadtplanungsamt

Bebauungsplan

Aufstellungsbeschluss

G 157

"Gleisbergweg/Marseillestraße"





Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1592/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 18.10.2023	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 31.10.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Drais	Kenntnisnahme	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Gonsenheim	Kenntnisnahme	14.11.2023	Ö
Verkehrsausschuss	Vorberatung	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Marienborn	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Ebersheim	Kenntnisnahme	16.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Lerchenberg	Kenntnisnahme	16.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Laubenheim	Kenntnisnahme	17.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hartenberg/Münchfeld	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Bretzenheim	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Mombach	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Finthen	Kenntnisnahme	28.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

Betreff:
Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme

Mainz, 20.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 24.10.2023

gez. Matz

Manuela Matz
Beigeordnete

Mainz, 31.10.2023

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, **der Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt die Einstufung von E-Tretroller-Vermietsystemen als Sondernutzung entsprechend der im vorgelegten Konzept beschriebenen Rahmenbedingungen.

Sachverhalt

Mit der Einführung der Elektrokleinstfahrzeugeverordnung (eKFV) Mitte 2019 wurde die Nutzung von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum zugelassen. Die eKFV legt allerdings nur die allgemeinen Anforderungen fest, damit die Fahrzeuge in einem entsprechenden fahrzeugtechnischen, verhaltens-, versicherungs- und fahrerlaubnisrechtlichen Rahmen am öffentlichen Straßenverkehr teilnehmen können; verkehrs- und verhaltensrechtlich gelten weitestgehend die Regelungen für Fahrräder.

Daher wurde entsprechend der damaligen Rechtsauffassung der Betrieb von E-Tretroller-Vermietsystemen, wie der von stationsfreien Mietfahrrädern, als Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums angesehen und nicht als Sondernutzung. Kommunen hatten hierdurch nur in sehr begrenztem Umfang rechtlich verbindliche Regulierungsmöglichkeiten. So konnten beispielsweise Anbieter ihr Vermietangebot in einer Stadt betreiben, auch ohne dass die Kommune dem zugestimmt hat. Auch enthält die eKFV keine Regulierung der Abstellflächen von E-Tretrollern und keinen expliziten Bußgeldtatbestand für störend abgestellte E-Tretroller.

Die Landeshauptstadt Mainz setzte daher, ähnlich wie viele andere deutsche Großstädte, eine freiwillige Vereinbarung auf, um zumindest grundlegende Regelungen für die Vermietsysteme zu definieren. So wurden beispielsweise Abstellverbotszonen in Fußgängerzonen, entlang des Rheinufer und auf größeren Grünflächen sowie eine Höchstanzahl an E-Tretrollern im Stadtgebiet festgesetzt. Die Anbieter der Vermietsysteme waren rechtlich nicht zur Unterzeichnung der Vereinbarung verpflichtet. Dennoch haben alle in Mainz aktiven Anbieter diese unterzeichnet.

Auch wenn durch die gemeinsame Vereinbarung einige Regelungen auf freiwilliger Basis umgesetzt wurden, konnte hierdurch nicht die grundlegende Problematik eines teilweise rücksichtslosen Abstellverhaltens vermieden werden. So kam es regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum – sowohl durch von Nutzer:innen des Vermietsystems falsch abgestellte als auch beispielsweise durch von unbekannten Dritten umgeworfene E-Tretroller.

Aufgrund der übermäßigen Beanspruchung des öffentlichen Straßenraums sowie der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch falsch abgestellte E-Tretroller befindet sich die Rechtsauffassung bezüglich E-Tretroller-Vermietsystemen mittlerweile im Wandel. Die aktuelle Rechtsprechung ordnet das Angebot der Vermietung von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum als Sondernutzung ein, da es sich um eine gewerbliche Nutzung der Straße handle. Einige Kommunen sind bereits dazu übergegangen, die Vermietsysteme als Sondernutzung einzustufen und deren Zulassung mit einem entsprechenden Konzept zu hinterlegen. Der Stadtrat der Landeshauptstadt Mainz hat diese Entwicklung zum Anlass genommen, die Verwaltung über den Antrag 0720/2022 zu beauftragen, ein Sondernutzungskonzept für E-Tretroller-Vermietsysteme zu erstellen.

Es ist zu betonen, dass der geschilderte Sachverhalt ausschließlich E-Tretroller in Vermietsystemen beschreibt. Das Abstellen von privaten E-Tretrollern stellt keine gewerbliche Nutzung dar und ist weiterhin als Gemeingebrauch des öffentlichen Straßenraums einzustufen. Abgesehen von der rechtlichen Einstufung, ist das Abstellverhalten privater E-Tretroller zudem gänzlich unauffällig – es besteht keine vergleichbare Problematik wie bei den E-Tretroller-Flotten der Vermietsysteme.

Verkehrliche Einordnung

E-Tretroller-Vermietsysteme können dann einen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten, wenn durch deren Nutzung Pkw-Fahrten in einem relevanten Umfang ersetzt werden.

Dies wäre zum Beispiel auch der Fall, wenn durch die Nutzung von E-Tretrollern auf der „letzten Meile“ die Nutzung des ÖPNV erleichtert und attraktiviert wird.

Mehrere mittlerweile zu diesem Thema veröffentlichte Studien kommen allerdings zu dem Ergebnis, dass E-Tretroller in Vermietsystemen, im Gegensatz zu privaten E-Tretrollern, nur zu einem geringen Anteil Pkw-Fahrten ersetzen. Zu einem erheblichen Anteil werden lediglich relativ kurze Wege bewältigt, welche ansonsten umweltfreundlicher zu Fuß oder mit dem eigenen Fahrrad bewältigt worden wären.

Die Landeshauptstadt Mainz sieht in den Vororten die Chance, dass E-Tretroller einen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung darstellen können, indem diese als Zubringer zu ÖPNV-Haltestellen fungieren. Dies gilt insbesondere zu den Randzeiten, in denen das ÖPNV-Angebot eine geringere Taktung aufweist und eine Anbindung an einen gegebenenfalls weiter entfernten, aber stärker frequentierten ÖPNV-Knotenpunkt ermöglicht wird.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat allerdings gezeigt, dass sich bisher ein erheblicher Anteil der Nutzung innerhalb sowie im direkten Umfeld der Innenstadt abspielt. Es handelt sich dabei um Bereiche, welche bereits heute von einem eng getakteten ÖPNV-Angebot und einer hohen Dichte an Haltestellen abgedeckt sind. Alternativ können kurze Wege in der Innenstadt ohne Weiteres zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden. Der Ersatz von MIV-Fahrten auf diesen kurzen Relationen ist leider kaum in relevantem Umfang zu erwarten. Der Betrieb von E-Tretroller-Vermietsystemen ausschließlich innerhalb der Innenstadt stellt daher aktuell für die Landeshauptstadt Mainz keinen Mehrwert für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dar.

Lösung

Die Landeshauptstadt Mainz stuft das Angebot von E-Tretroller-Vermietsystemen als Sondernutzung ein. Im Zuge dessen wird die Verwaltung beauftragt, eine Richtlinie zur Nutzung des öffentlichen Straßenraums durch E-Tretroller aufzustellen, welche zukünftig die rechtlichen Rahmenbedingungen für die Mobilitätsangebote festlegt. Diese wird die Inhalte des nachfolgend beschriebenen Konzepts enthalten.

Erfordernis einer Sondernutzungserlaubnis

Während interessierte Betreiberfirmen von E-Tretroller-Vermietsystemen in der Vergangenheit auch ohne Genehmigung ihre E-Tretroller in Mainz anbieten konnten, ist hierfür zukünftig eine Sondernutzungserlaubnis notwendig. Dafür ist folgendes Verfahren vorgesehen:

Während eines von der Stadt vorgegebenen Zeitraums haben interessierte Anbieter von Vermietsystemen die Möglichkeit, die erforderliche Sondernutzungserlaubnis zu beantragen. Die Sondernutzungserlaubnis wird anschließend an alle Anbieter, die eine Sondernutzungserlaubnis beantragt haben, für einen Zeitraum von 24 Monaten erteilt. Während dieser Laufzeit können keine weiteren Sondernutzungserlaubnisse (etwa an einen neuen Anbieter) erteilt werden. Dies ist erst während des nächsten allgemeinen Antragszeitraums nach Ablauf der 24 Monate möglich. Hierdurch kann eine für einen längeren Zeitraum gleichbleibende Obergrenze der zugelassenen Fahrzeuganzahl pro Anbieter sichergestellt werden (mehr unter „Limitierung der Fahrzeuganzahl“).

Ein Vergabeverfahren zur Auswahl eines einzelnen Anbieters wird nicht stattfinden. Eine Auswahl über eindeutige Qualitätskriterien (z.B. das Vorhandensein bestimmter technischer Einrichtungen

zur Erkennung falsch abgestellter Roller) zur Findung des „besten“ Anbieters mit der sichersten Flotte wäre prinzipiell wünschenswert. Die letzten Jahre haben allerdings leider gezeigt, dass auch eine Vielzahl technischer Innovationen, wie beispielsweise die Pflicht, nach Beendigung des Mietprozesses den E-Tretroller zu fotografieren, nicht automatisch zu einem besseren Abstellverhalten führen. Die Landeshauptstadt Mainz verfolgt bei der Regulierung der Vermietsysteme das primäre Ziel, Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Raum durch falsch abgestellte E-Tretroller zu unterbinden. Dies kann von den hierfür in Verantwortung stehenden Anbietern durch den Einsatz von Technik, vermehrten Personaleinsatz vor Ort, verbesserte Aufklärung der Nutzer:innen oder eine Mischung aller zur Verfügung stehenden Möglichkeiten verfolgt werden. Letztendlich zählt für die Landeshauptstadt Mainz aber das Ergebnis in Form der realen Abstell-situation der Mietflotten vor Ort auf der Straße. Und diese ist im Zweifelsfall nicht unbedingt besser, weil im Rahmen einer Ausschreibung ein Anbieter eine besonders große Vielzahl an technischen Innovationen vorweisen kann, im laufenden Betrieb aber beispielsweise zeitweise nicht genügend Personal zur Betreuung der Mietflotte einsetzt.

Die Landeshauptstadt Mainz wird die Abstell-situation der Mietflotten regelmäßig vor Ort kontrollieren und kann beispielsweise bei regelmäßigem Vorliegen systematischer Verstöße einem Anbieter die Sondernutzungserlaubnis entziehen, wodurch die entsprechende Mietflotte aus dem Stadtgebiet entfernt werden müsste (mehr unter „Ahndung von Verstößen“).

Limitierung der Fahrzeuganzahl

Es wird eine Gesamtanzahl von maximal 1200 E-Tretrollern im gesamten Mainzer Stadtgebiet zugelassen. Hierdurch wird sichergestellt, dass auf der einen Seite eine ausreichende Abdeckung mit Fahrzeugen vorhanden ist. Gleichzeitig wird ein Überangebot an E-Tretrollern vermieden, welches für die Nutzbarkeit des Mobilitätsangebots nicht erforderlich ist und ggf. zu vermeidbaren Beeinträchtigungen des öffentlichen Raums führen würde. Innerhalb der Innenstadt dürfen seitens der Anbieter der Vermietsysteme insgesamt maximal 300 E-Tretroller aufgestellt werden. Diese Limitierung ergibt sich aus der Kapazität der zur Verfügung stehenden Fläche der Abstellflächen (mehr unter „Abstellflächen in der Innenstadt“).

Durch den festgelegten Zeitraum für die Beantragung der notwendigen Sondernutzungserlaubnis steht bereits zu Beginn der 24-monatigen Laufzeit fest, wie viele Anbieter während des Zeitraums in Mainz aktiv sein werden. Entsprechend wird die maximal zugelassene Anzahl an E-Tretrollern gleichmäßig auf diese Anbieter aufgeteilt. So dürfte beispielsweise bei drei aktiven Anbietern von Vermietsystemen jeder Anbieter 400 E-Tretrollern im gesamten Stadtgebiet und davon 100 E-Tretroller im Bereich der Innenstadt betreiben. Sollte beispielsweise ein Anbieter nicht die volle ihm zustehende Fahrzeuganzahl ausschöpfen wollen oder ein Anbieter während der Laufzeit die Stadt verlassen, so werden die freien Kapazitäten gleichmäßig auf die übrigen Anbieter aufgeteilt.

Abstellflächen in der Innenstadt

Die E-Tretroller-Vermietsysteme wurden in der Vergangenheit im gesamten Mainzer Stadtgebiet als freefloating-Modell betrieben, wodurch die Fahrzeuge an nahezu jedem Standort abgestellt werden konnten. Eine Ausnahme bildeten hierbei lediglich die von der Landeshauptstadt Mainz vorgegebenen Abstellverbotszonen, welche durch die Anbieter der Vermietsysteme mittels GPS-basiertem Geofencing umgesetzt wurden. Für E-Tretroller die in einem solchen Bereich geortet wurden, war die Beendigung des Verleihprozesses nicht möglich, sodass die Nutzenden motiviert

wurden den E-Tretroller an einen Ort außerhalb der Abstellverbotszone zu bringen und dort den Verleihprozess zu beenden. Das aus dem freefloating-Betrieb resultierende Abstellverhalten führte insbesondere im Innenstadtbereich regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum. Gerade dort besteht ein starkes Spannungsfeld zwischen einer erhöhten Nutzungsfrequenz der E-Tretroller und gleichzeitig nur begrenzt verfügbarem öffentlichen Straßenraum, an den vielfältige Nutzungsansprüche gestellt werden.

Aus diesem Grund werden im gesamten Bereich der Innenstadt Abstellflächen für E-Tretroller-Vermietsysteme eingerichtet, auf denen die Fahrzeuge gebündelt werden. Außerhalb dieser Flächen ist ein Abstellen von E-Tretrollern nicht erlaubt. Die Anbieter haben dafür Sorge zu tragen, dass diese Regelung wirksam durchgesetzt wird – zum Beispiel durch Geofencing sowie regelmäßige Kontrollen.

Die Pläne sowie eine Übersichtskarte der geplanten 25 Abstellflächen sind der Beschlussvorlage als Anhang beigelegt. Dem Standortkonzept liegt die Annahme zu Grunde, dass in einem Luftlinienradius von maximal 300 Metern eine Abstellfläche zur Verfügung stehen soll. In weiten Teilen der Innenstadt besteht ein Abdeckungsradius von 200 bis 250 Metern bis zur nächsten Abstellfläche. Im Umfeld stark genutzter Standorte wie beispielsweise dem Hauptbahnhof, in dessen Umfeld bereits heute relativ viele Abstellvorgänge von E-Tretrollern stattfinden, ist bedarfsorientiert ein dichteres Abstellangebot vorgesehen.

Da die Flächen über eine ausreichende Mindestgröße verfügen müssen, um auch bei stärkerer Nachfrage nicht direkt überzulaufen, werden hierfür ausschließlich vorhandene öffentliche Parkplätze in Anspruch genommen. Insgesamt sieht das Konzept vor, 51 Parkplätze für die Nutzung als E-Tretroller-Abstellflächen umzuwandeln. Kleinere Restflächen im Gehwegbereich sind hierbei nicht zielführend, da diese bei zeitweise verstärkter Nutzung sofort überlaufen würden, was zu Behinderungen und Gefährdungen des Fußverkehrs führen würde. Gerade die Sicherstellung von Sicherheit und Barrierefreiheit auf den Gehwegen ist eines der primären Ziele des Konzepts. Damit die jeweilige Abstellfläche leicht zu erkennen ist, wird eine entsprechende Beschilderung aufgestellt, die Fläche mit einer weißen Bodenmarkierung umrandet und mit E-Tretroller-Piktogrammen auf dem Bodenbelag innerhalb der Fläche versehen. Um eine Blockierung der Fläche durch falschparkende Pkw zu unterbinden, werden Poller zur Fahrbahn hin aufgestellt.

Innerhalb der Fläche erfolgt keine anbieterbezogene Untergliederung. Die Abstellflächen dürfen gleichberechtigt von allen Anbietern der Vermietsysteme genutzt werden. Die Anbieter haben dafür Sorge zu tragen, dass in den Abstellflächen ein geordnetes und platzsparendes Abstellen erfolgt. Droht eine Abstellfläche aufgrund von zu vielen dort abgestellten E-Tretrollern „überzulaufen“ (z.B. wegen einer größeren Veranstaltung im Umfeld) müssen seitens der Anbieter E-Tretroller entfernt und auf andere Abstellflächen verlagert werden.

Abstellregelung außerhalb der Innenstadt

Außerhalb der Innenstadt wird weiterhin ein freefloating-Betrieb möglich sein. Auf die Einrichtung von festen Abstellflächen und die gleichzeitige Sperrung der umgebenden Flächen wird vorerst verzichtet, da dies in vielen Bereichen des Stadtgebiets nicht zielführend ist. So würde ein lediglich weitmaschiges Netz an Abstellbereichen in den Vororten für die Nutzenden mitunter lange Zuwege bedeuten, wodurch das Vermietsystem seinen Zweck als ÖPNV-Zubringer für die „letzte Meile“ verlieren würde. Ein engmaschiges Netz, vergleichbar mit dem Standortkonzept in der Mainzer Innenstadt, würde einen erheblichen Flächeneinsatz bedeuten. Gleichzeitig gibt es große Gebiete, in denen eine eher geringe und unregelmäßige Nachfrage vorliegt und aktuell nur ver-

einzelne E-Tretroller abgestellt werden. Dort würden (anderweitig ebenfalls gefragte) Flächen reserviert, welche mitunter nur sporadisch genutzt werden oder zeitweise auch leer stehen können.

Auch wenn der Betriebsmodus der Vermietsysteme in den Vororten unverändert bleibt (weiterhin ein freefloating-Betrieb), so bestehen durch die Sondernutzung sehr viel weitreichendere Durchgriffsmöglichkeiten seitens der Landeshauptstadt Mainz gegenüber den Anbietern der Vermietsysteme. Die Landeshauptstadt Mainz wird die Situation vor Ort regelmäßig überprüfen und nötigenfalls Verstöße der Anbieter ahnden (mehr unter „Ahndung von Verstößen“).

Es handelt sich bei der Regulierung der E-Tretroller-Vermietsysteme mittels Sondernutzung um ein neues Konzept, dessen Umsetzung von Seiten der Landeshauptstadt Mainz beobachtet wird. Sollte beispielsweise an einzelnen Standorten in den Vororten erkennbar werden, dass die Einrichtung von Abstellflächen für E-Tretroller und korrespondierend die gleichzeitige Sperrung der umgebenden Flächen für E-Tretroller verkehrlich sinnvoll ist, ist eine nachträgliche Ergänzung von Abstellflächen möglich.

Grundsätzliche Abstellregeln

Für das Abstellen von E-Tretrollern im Mainzer Stadtgebiet sind verschiedene Regeln einzuhalten. Diese müssen durch die Anbieter der Vermietsysteme in geeigneter Weise an die Nutzer:innen kommuniziert und deren Umsetzung regelmäßig vor Ort überprüft werden. Dies gilt insbesondere im Bereich außerhalb der Innenstadt, da dort keine feste Abstellflächen vorgesehen sind.

Das Abstellen der E-Tretroller hat nach den Regeln der StVO zu erfolgen, sodass diese Dritte weder gefährden noch behindern. Insbesondere müssen Gehwege so freigehalten werden, sodass eine ausreichende durchgängige Restgehwegbreite verbleibt. Radwege, Bordsteinabsenkungen, Fahrbahnen, Blindenleitsysteme, Fußgängerüberwege, bauliche Flucht- und Rettungswege sowie Aufstellflächen und Zuwegungen der Feuerwehr, Ein- und Ausfahrten von Grundstücken, Gebäudezugänge sowie Rauchgasschächte und Notausgänge aus/ von unterirdischen Anlagen (z.B. Tiefgaragen) sind freizuhalten. Im Bereich von Bus- und Straßenbahnhaltestellen ist ein Mindestabstand zum Wartebereich von 10 m einzuhalten. Weder öffentliche Fahrradabstellanlagen noch die Mietradstationen von MVG meinRad dürfen zum Abstellen von E-Tretrollern genutzt werden. Ein Abstellen auf Schulgelände, in öffentlichen Grünanlagen, auf Grünstreifen und außerhalb von bebautem Gebiet (z.B. auf Feldwegen oder in Waldgebieten) ist nicht erlaubt. E-Tretroller müssen, entsprechend ihrer Bauart, aufrecht abgestellt werden.

Die Landeshauptstadt Mainz kann darüber hinaus aus verkehrlichen und stadtgestalterischen Gründen freizuhaltende Flächen vorgeben, in denen die Anbieter der Vermietsysteme ein Abstellen von E-Tretrollern mittels Geofencing wirksam unterbinden müssen.

Bei Großveranstaltungen (z.B. Rosenmontag, Johannisnacht) haben die Anbieter nach Aufforderung durch die Landeshauptstadt Mainz zusätzliche Bereiche mittels Geofencing temporär zu sperren und noch in den Bereichen befindliche E-Tretroller zu entfernen.

Nutzung privater Flächen

Die Regelungen zur Sondernutzung betreffen ausschließlich die Nutzung öffentlich gewidmeter Verkehrsflächen. Bezüglich des Abstellens von Vermiet-E-Tretrollern auf privaten Flächen verfügt die Landeshauptstadt Mainz über keine Regulierungskompetenz. Die Landeshauptstadt Mainz wird die zukünftigen Anbieter der Vermietsysteme dennoch dazu ermutigen, an geeigneten

Standorten auch mit privaten Flächeneigentümern in den Austausch zu treten. So wäre es zu begrüßen, wenn auch auf privaten Kundenparkplätzen (beispielsweise von Supermärkten) Abstellflächen für E-Tretroller eingerichtet werden würden. Diese könnten eine aus Nutzersicht sinnvolle Ergänzung des Standort-Konzepts im öffentlichen Verkehrsraum darstellen.

Sondernutzungsgebühr

Seitens der Anbieter der Vermietsysteme ist eine Sondernutzungsgebühr von drei Euro pro E-Tretroller und Monat zu entrichten. Hierfür ist eine Erweiterung der Satzung über Erlaubnisse und Gebühren für Sondernutzungen an öffentlichen Straßen in der Stadt Mainz um einen Gebührentatbestand für Vermietsysteme von E-Tretrollern erforderlich. Die Sondernutzungsgebühr berücksichtigt unter anderem Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch. Gleichzeitig wird durch die moderate Gebühr auch das öffentliche Interesse an der Nutzung der Fahrzeuge als Ergänzung des ÖPNV-Angebotes, insbesondere in den Vororten, berücksichtigt.

Ahndung von Verstößen

Die Anbieter der Vermietsysteme als diejenigen, die ihre Fahrzeugflotten als kommerzielles Geschäftsmodell in den öffentlichen Raum bringen, sind in erster Linie selbst für die Einhaltung der Regelungen sowie zur Ergreifung hierfür erforderlicher Maßnahmen verantwortlich.

Die Erfahrung der letzten Jahre hat allerdings gezeigt, dass es auf der Basis von Eigenverantwortung der Anbieter, ohne rechtlich verbindliche Ahndungsmöglichkeit, leider regelmäßig zu Behinderungen und Gefährdungen im öffentlichen Straßenraum kam. Im Rahmen der Sondernutzung verfügt die Landeshauptstadt Mainz über sehr viel weitreichendere Durchgriffsmöglichkeiten gegenüber den Anbietern. Die Landeshauptstadt Mainz wird daher die Abstell-situation vor Ort regelmäßig kontrollieren. Werden im Rahmen der Kontrollen systematische Einschränkungen der Verkehrssicherheit durch die abgestellte Fahrzeugflotte eines Anbieters festgestellt, wird dieser angemahnt. Ergreift der entsprechende Anbieter hierauf aufbauend keine geeigneten Maßnahmen und werden im Rahmen fortlaufender Kontrollen regelmäßig systematische Sicherheitsprobleme durch die abgestellten E-Tretroller festgestellt, kann diesem die Sondernutzungserlaubnis entzogen werden. In Folge müsste der betroffene Anbieter den Betrieb im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Mainz einstellen und seine E-Tretroller aus dem öffentlichen Straßenraum entfernen.

Auch in Einzelfällen, in denen aufgrund eines falsch abgestellten E-Tretrollers beispielsweise „Gefahr in Verzug“ ist, kann das Fahrzeug durch die Landeshauptstadt Mainz verschoben oder entfernt und die hierfür anfallenden Kosten dem entsprechenden Anbieter des Vermietsystems in Rechnung gestellt werden.

Durch die erforderlichen umfangreichen Kontrollmaßnahmen sowie flankierende Verwaltungsaufgaben entsteht ein nicht unerheblicher personeller Mehraufwand. Um eine zielführende Umsetzung des Konzepts ermöglichen zu können, ist daher die Schaffung von zwei zusätzlichen Personalstellen in der Ordnungsverwaltung erforderlich.

Alternativen

Verzicht auf die Umsetzung des vorgestellten Sondernutzungskonzepts und die Einrichtung von

festen Abstellflächen, mit der Folge, dass weiterhin keine verbindlichen Rahmenbedingungen für den Betrieb der E-Tretroller-Vermietsysteme vorliegt und somit keine Verbesserung der Abstell-situation erzielt werden kann.

Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

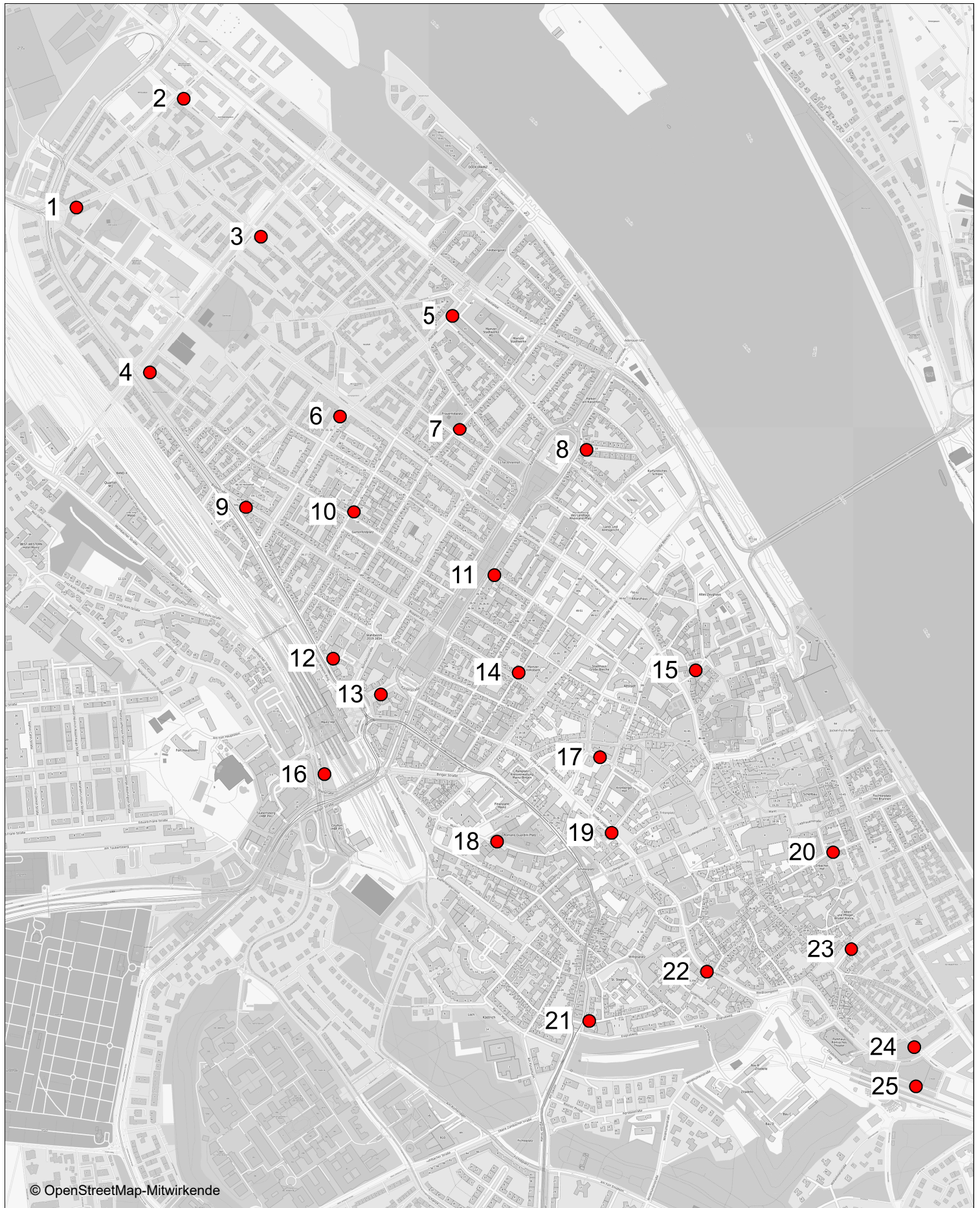
Keine

Auswirkungen auf den Klimaschutz

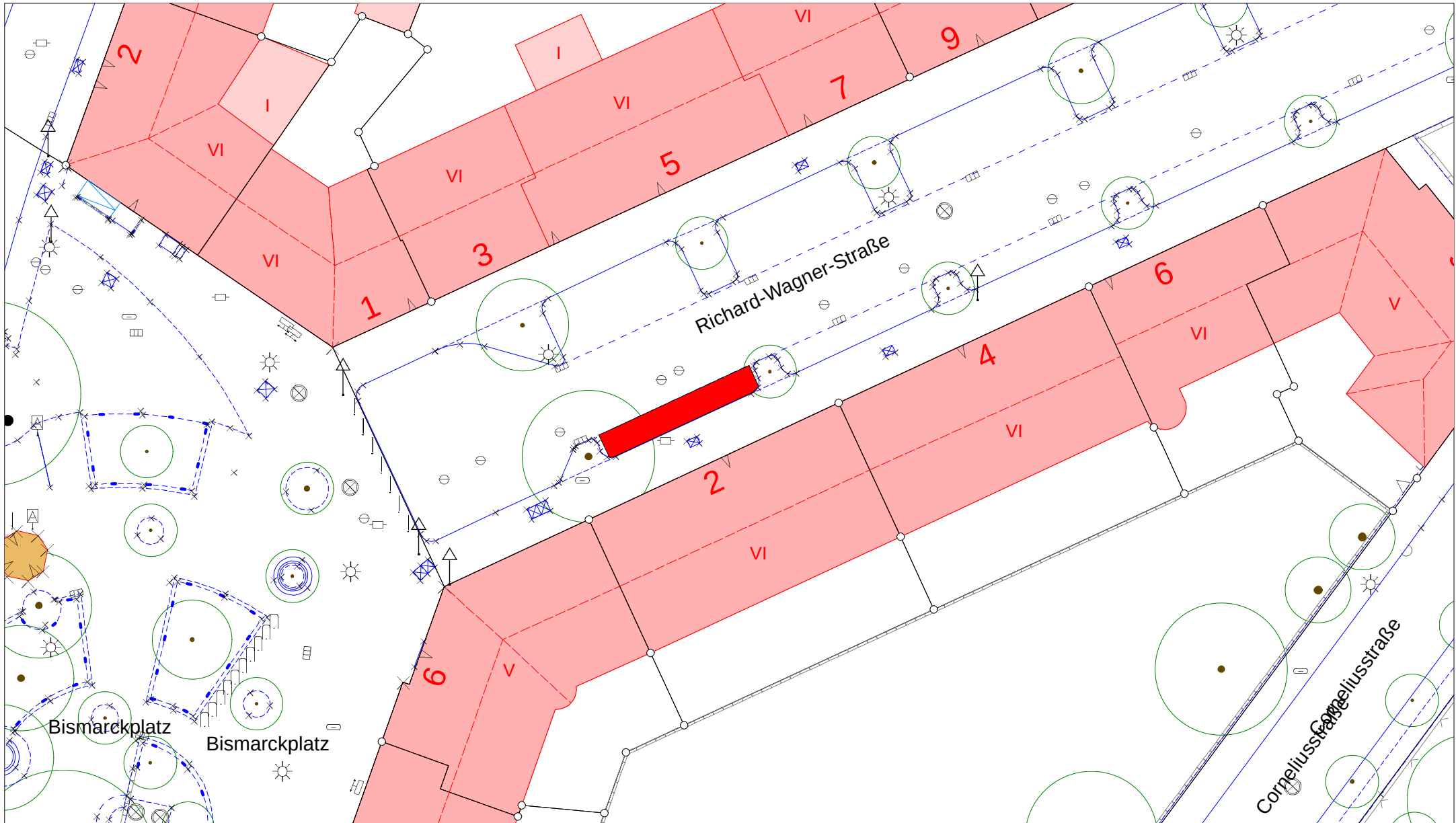
Die Problematik des unzureichend regulierten und zum Teil nicht verkehrsverträglichen Abstellverhaltens der E-Tretroller-Vermietflotten wirkt sich insbesondere negativ auf die sichere Nutzbarkeit und Attraktivität der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs aus. Beide Verkehrsarten sind Bestandteil des Umweltverbunds, welcher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung durch die Landeshauptstadt Mainz gefördert wird. Durch die Einstufung der Vermietsysteme von E-Tretrollern als Sondernutzung und die Festlegung rechtlich verbindlicher Rahmenbedingungen, kann eine erhebliche Verbesserung der Abstell-situation der E-Tretroller erzielt werden, was sich wiederum positiv auf die Nutzbarkeit von Fuß- und Radwegen auswirkt. Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen.

Finanzierung

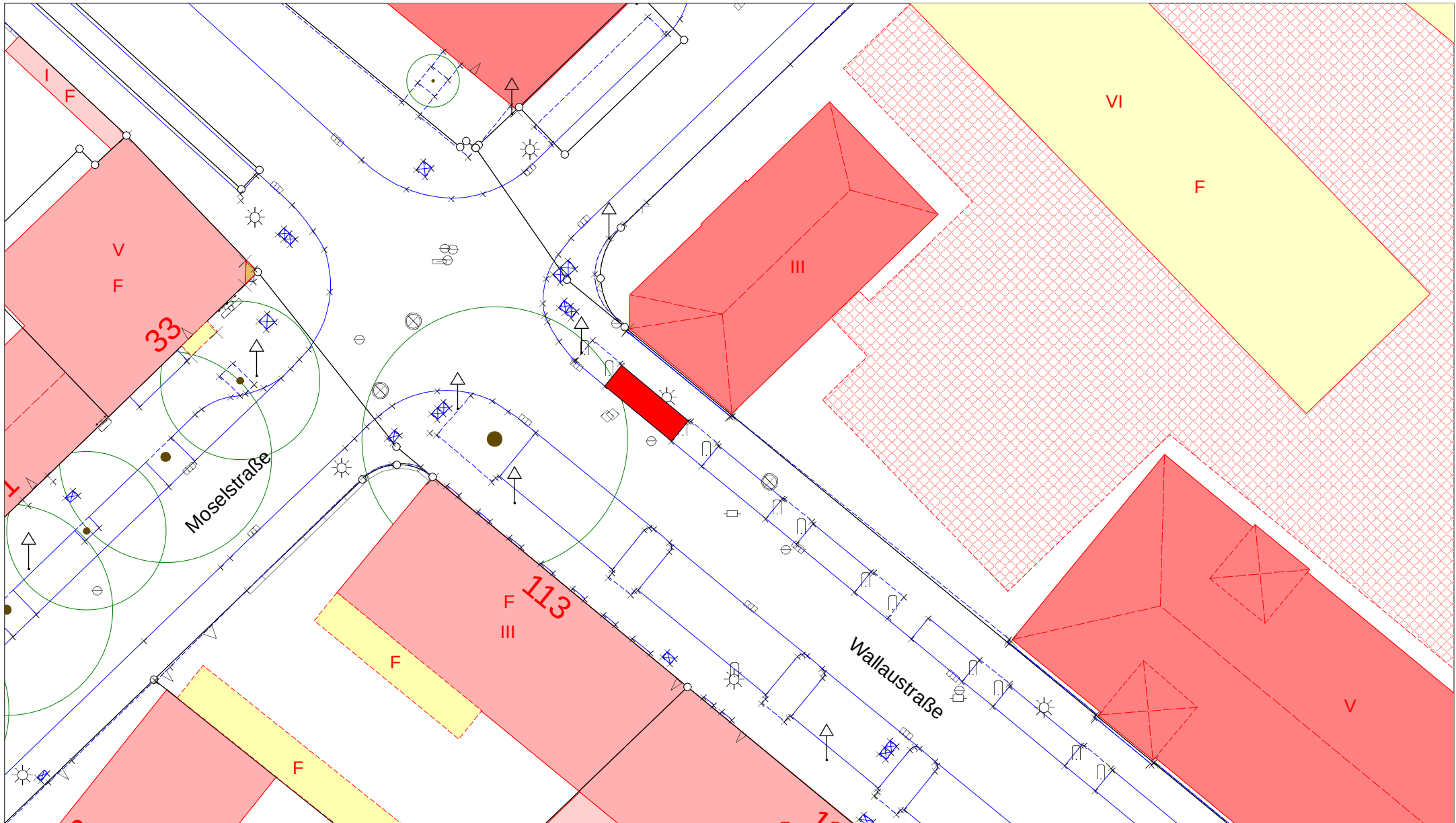
Die notwendigen Personalstellen müssen im Rahmen des kommenden Stellenplans berücksichtigt werden. Die einmaligen Kosten für die erforderliche Beschilderung, Poller und Bodenmarkierungen der Abstellflächen werden über den laufenden Haushalt abgedeckt. Da ein Teil der Stellplätze aktuell bewirtschaftet wird, kommt es zu Einnahmeverlusten bei den Erlösen durch Parkgebühren, welche durch die Einnahmen aus den Sondernutzungsgebühren kompensiert werden.

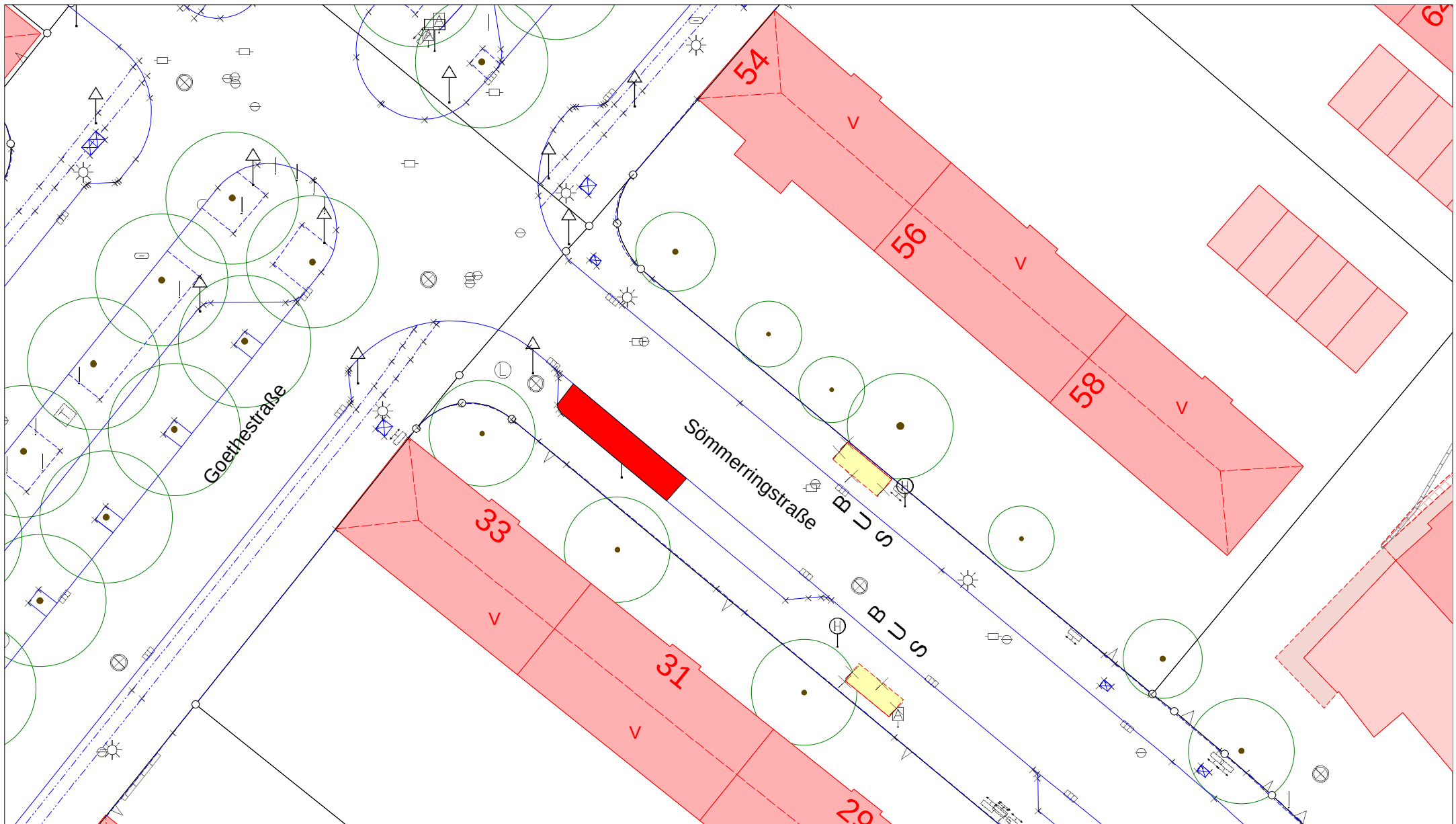


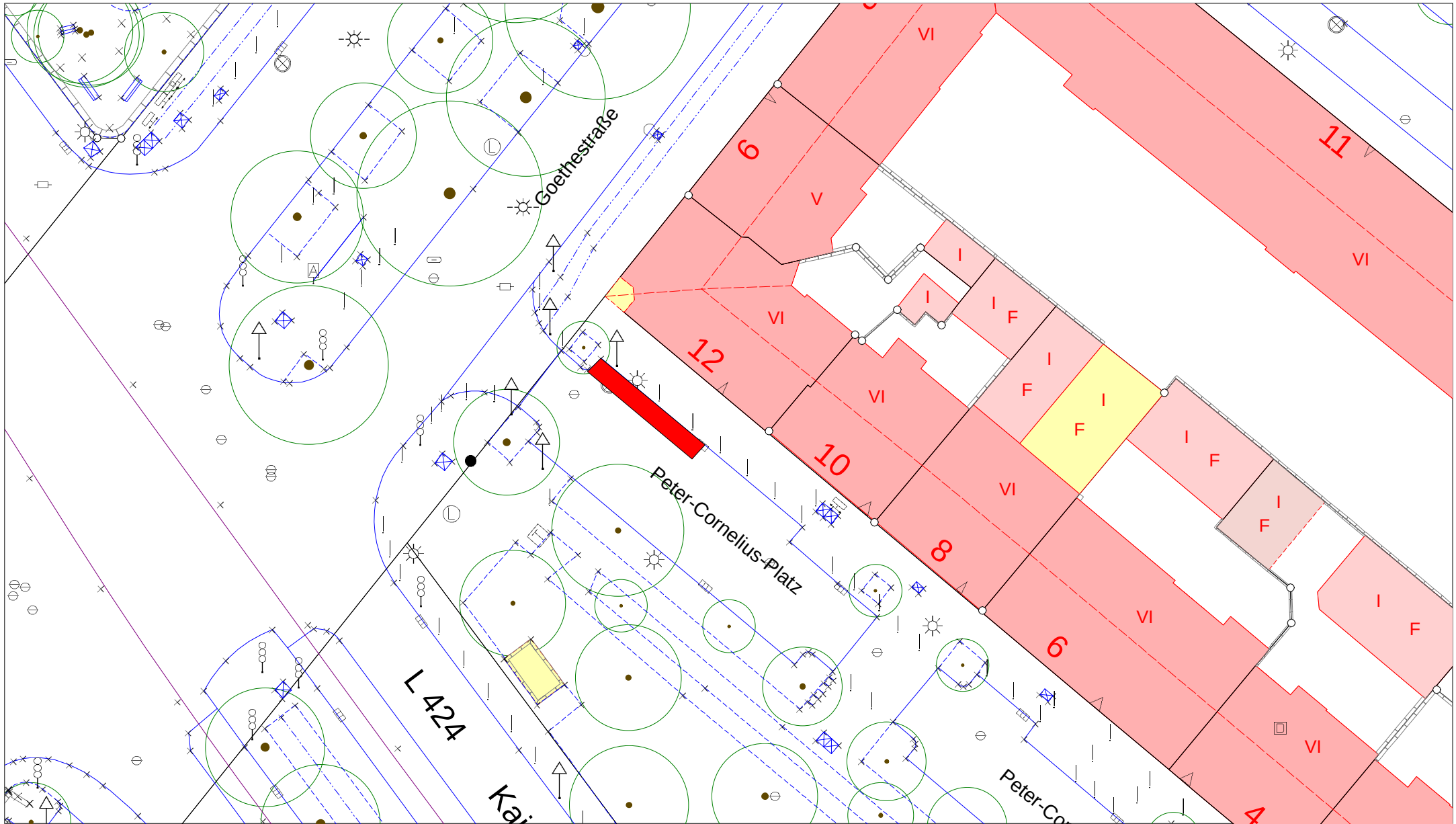
Ö 15.2



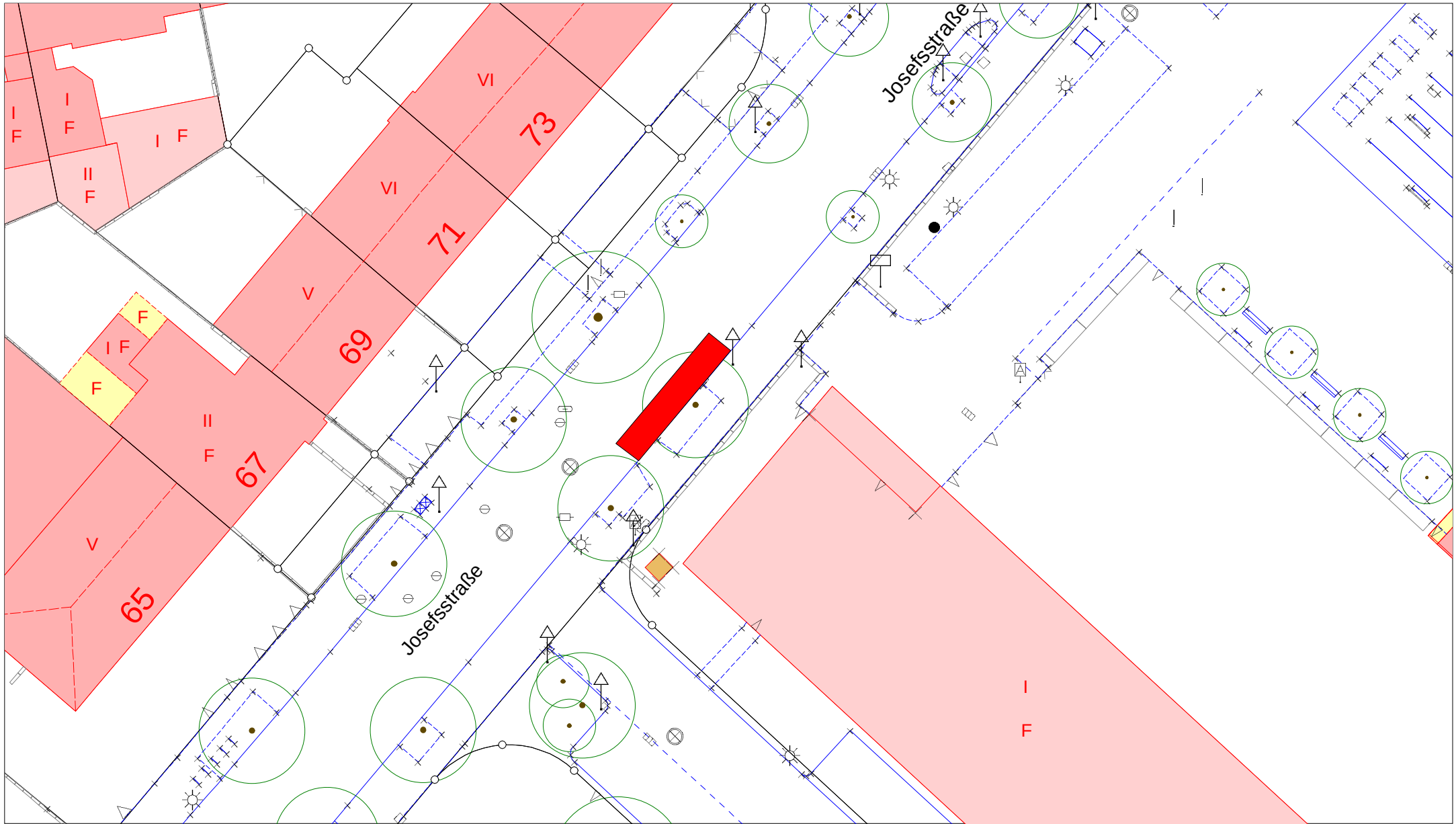
Ö 15.2

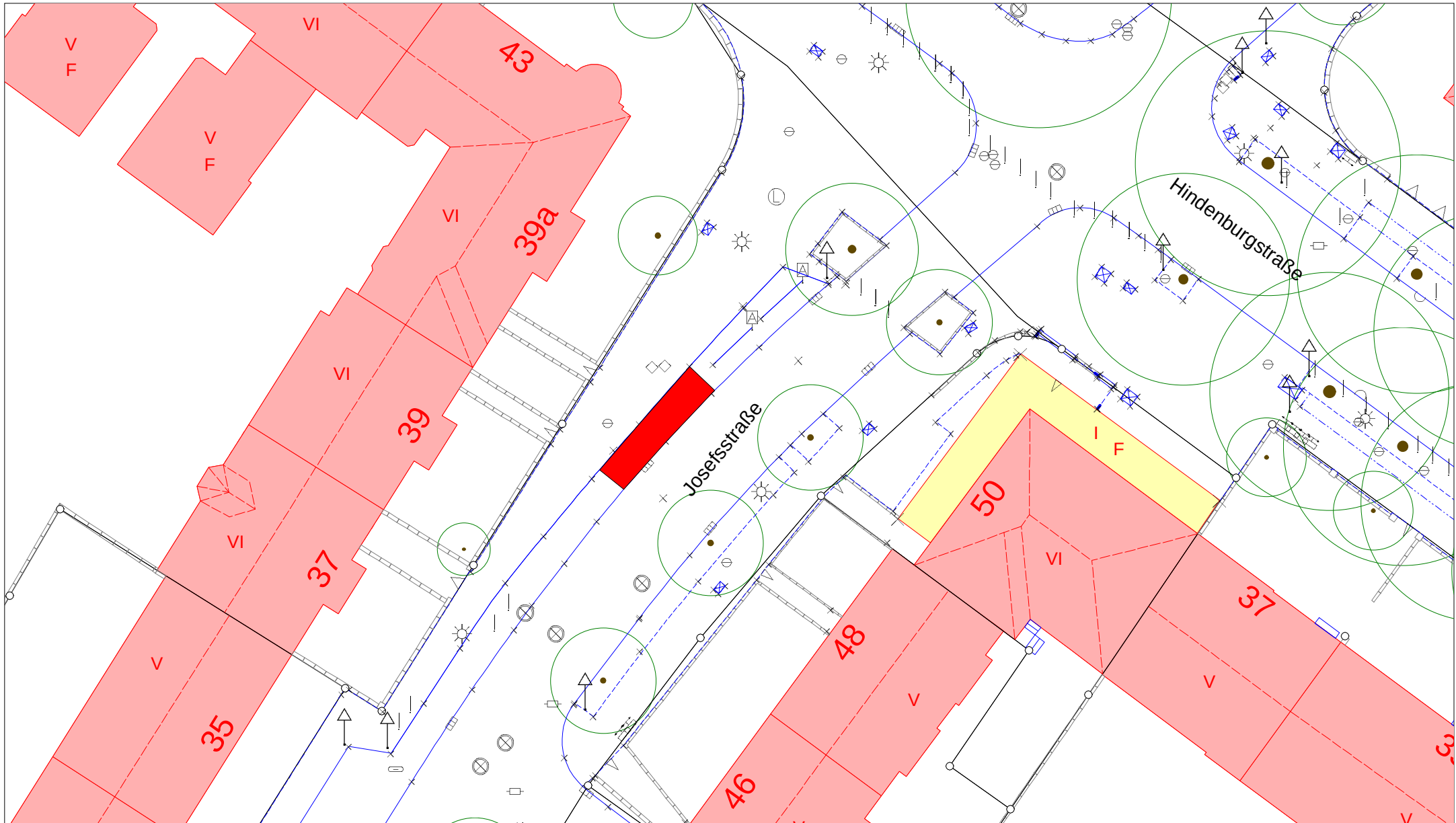


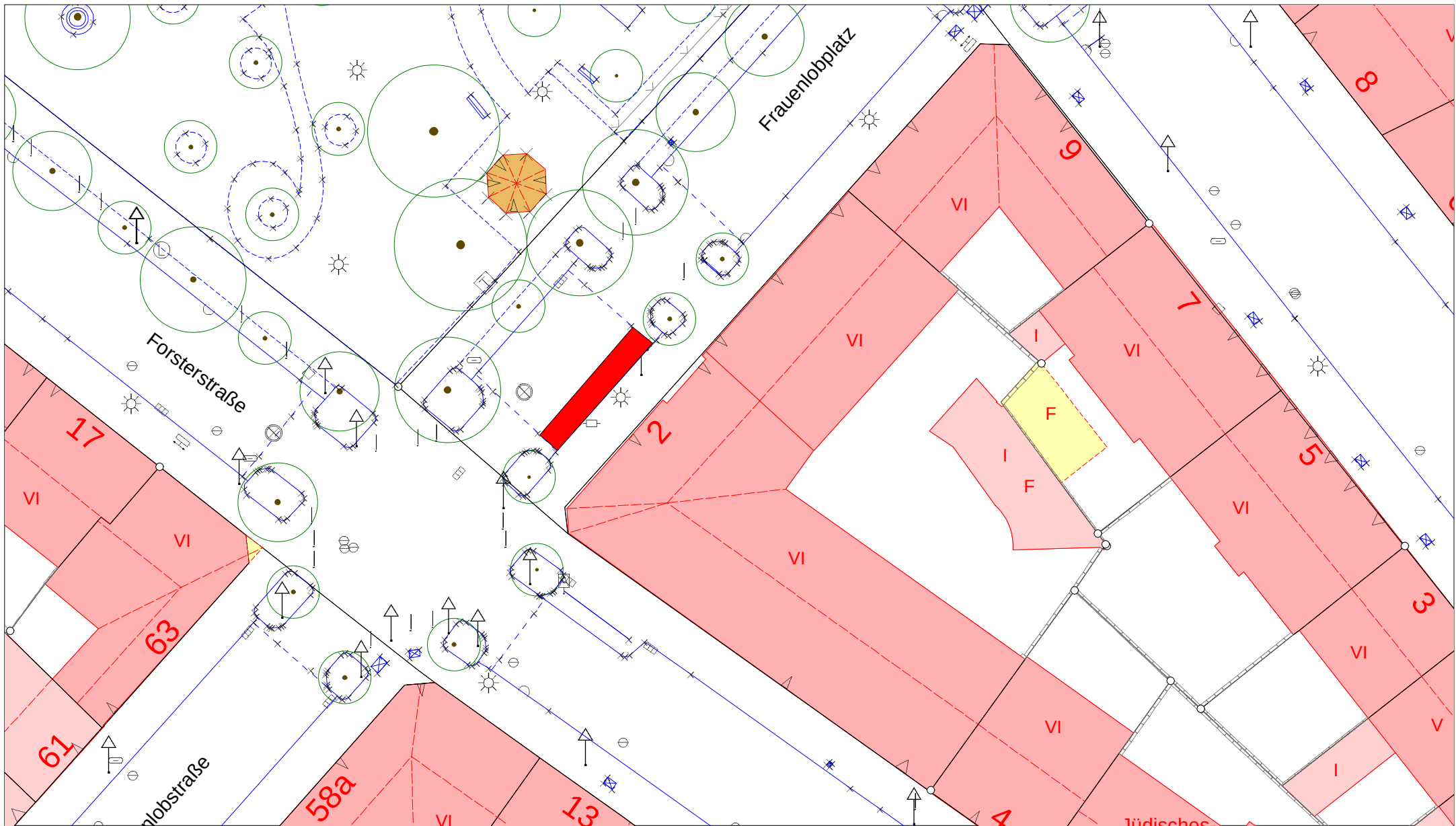




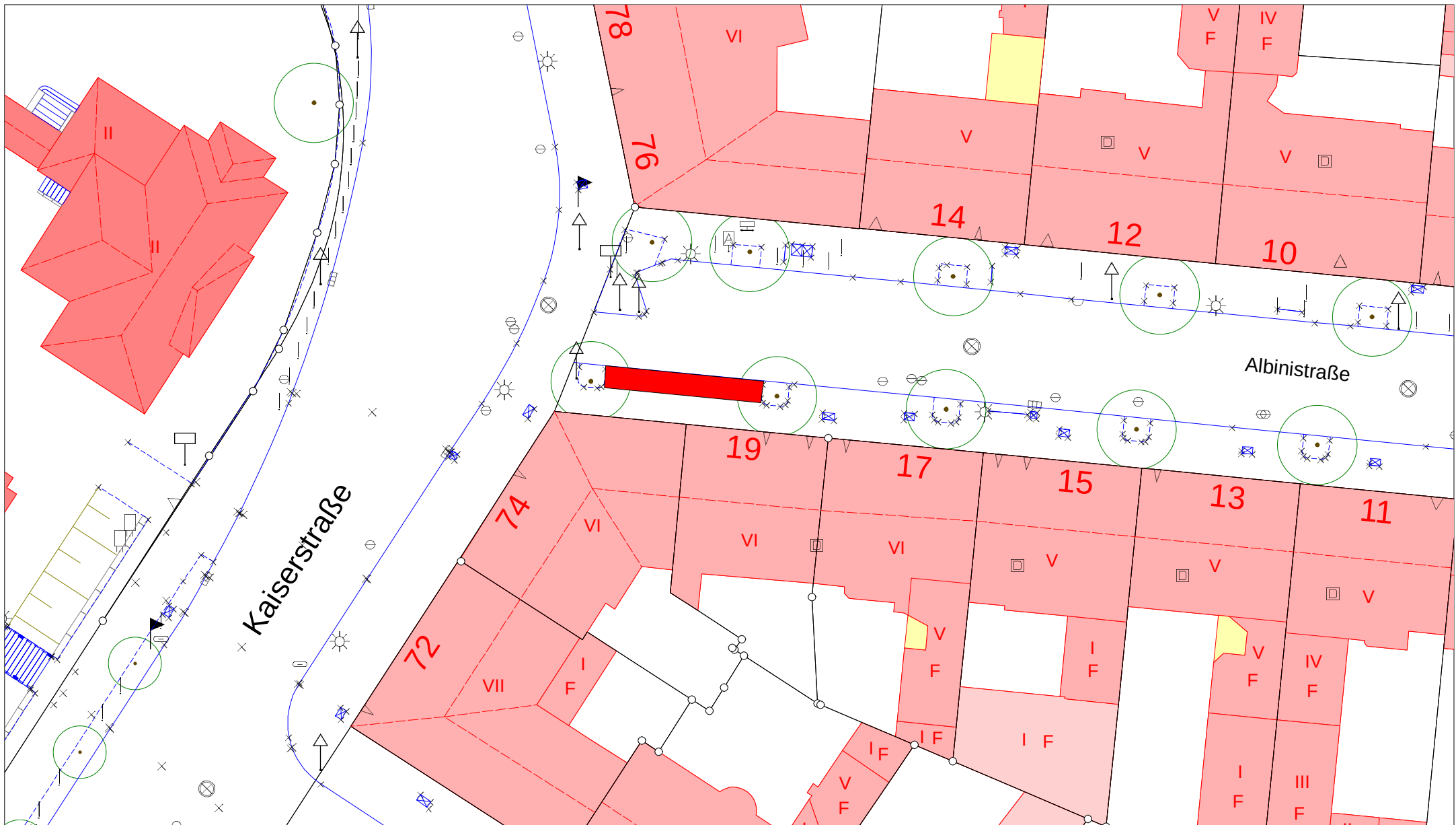
Ö 15.2

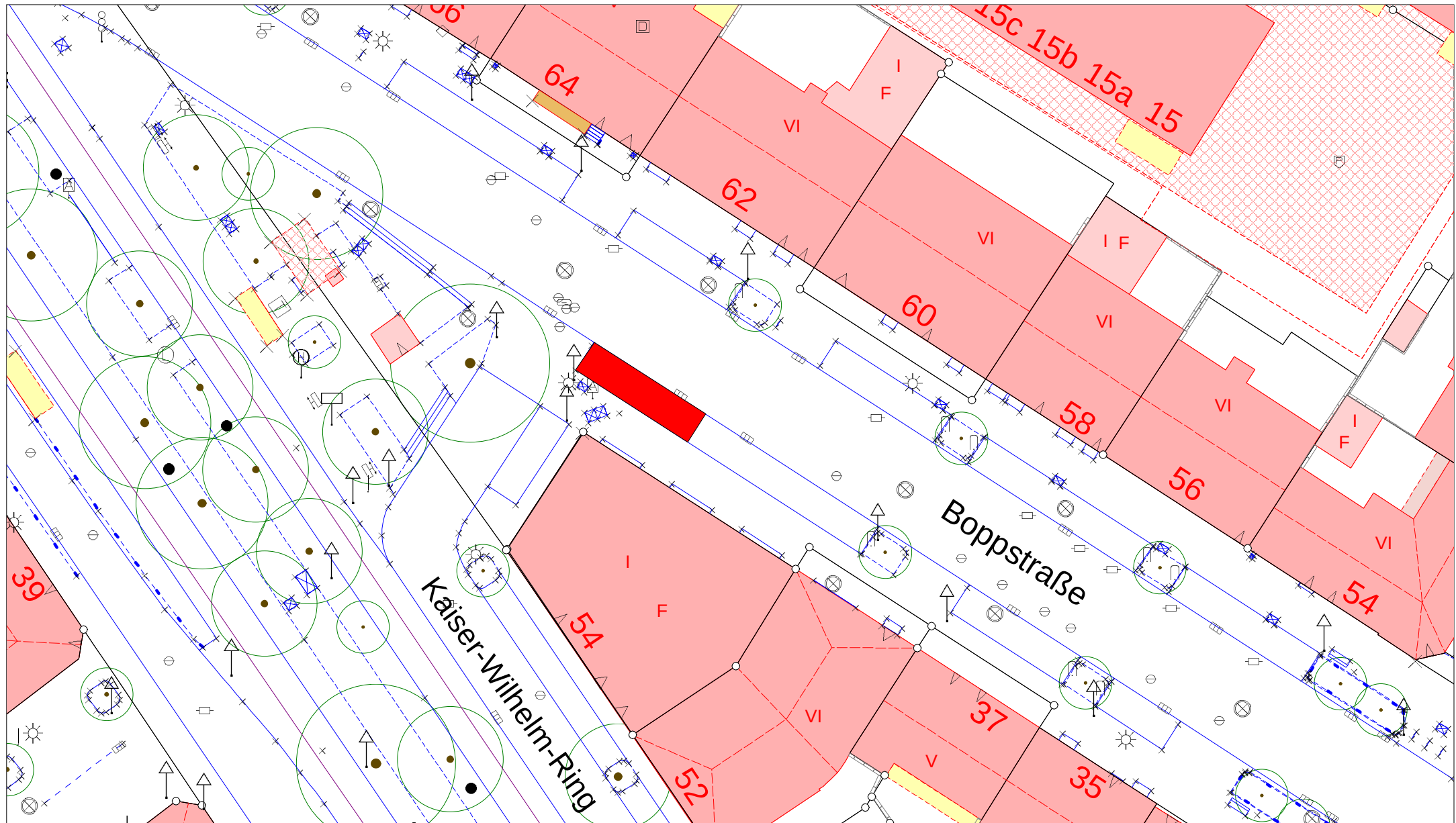




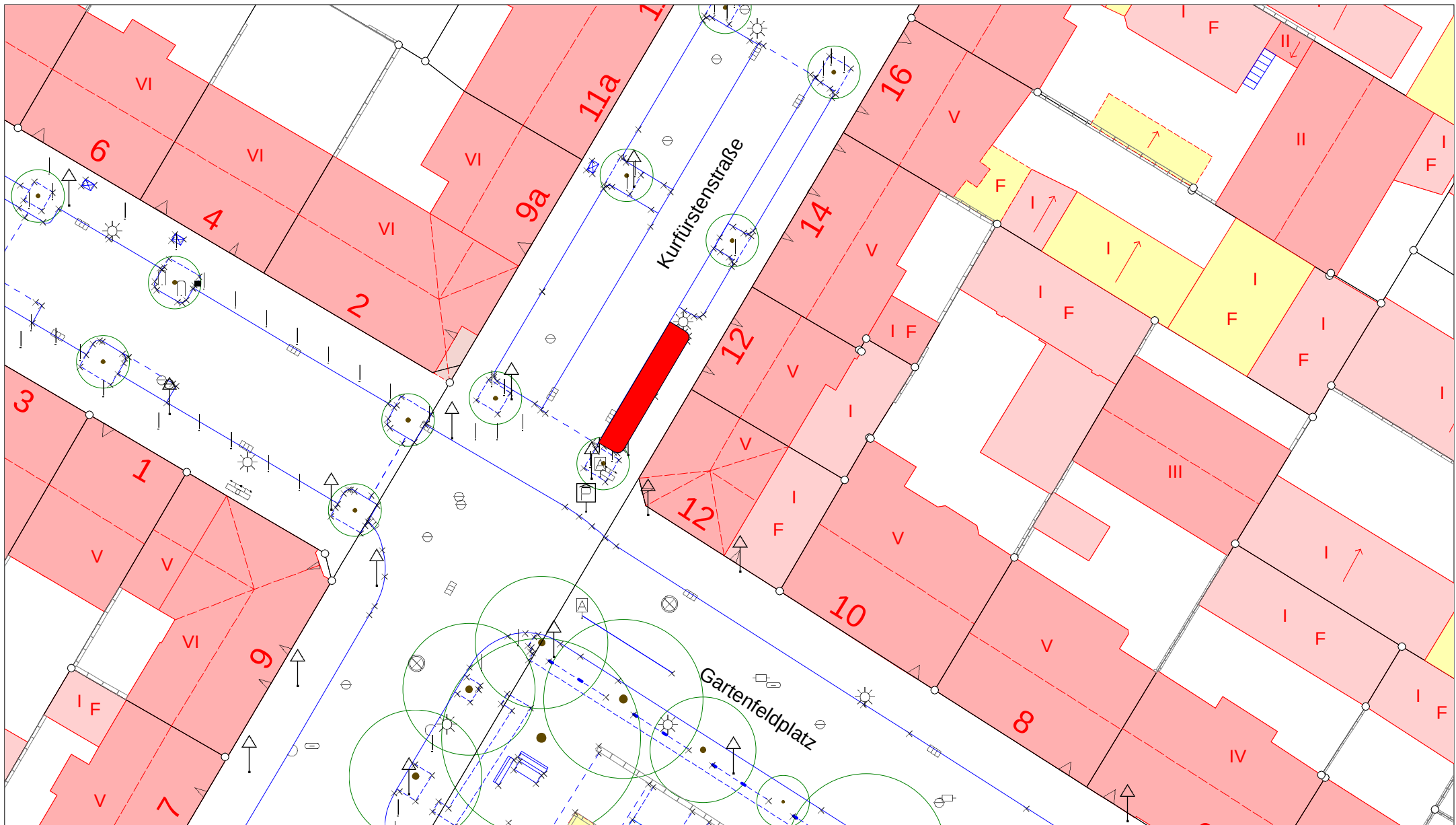


Ö 15.2

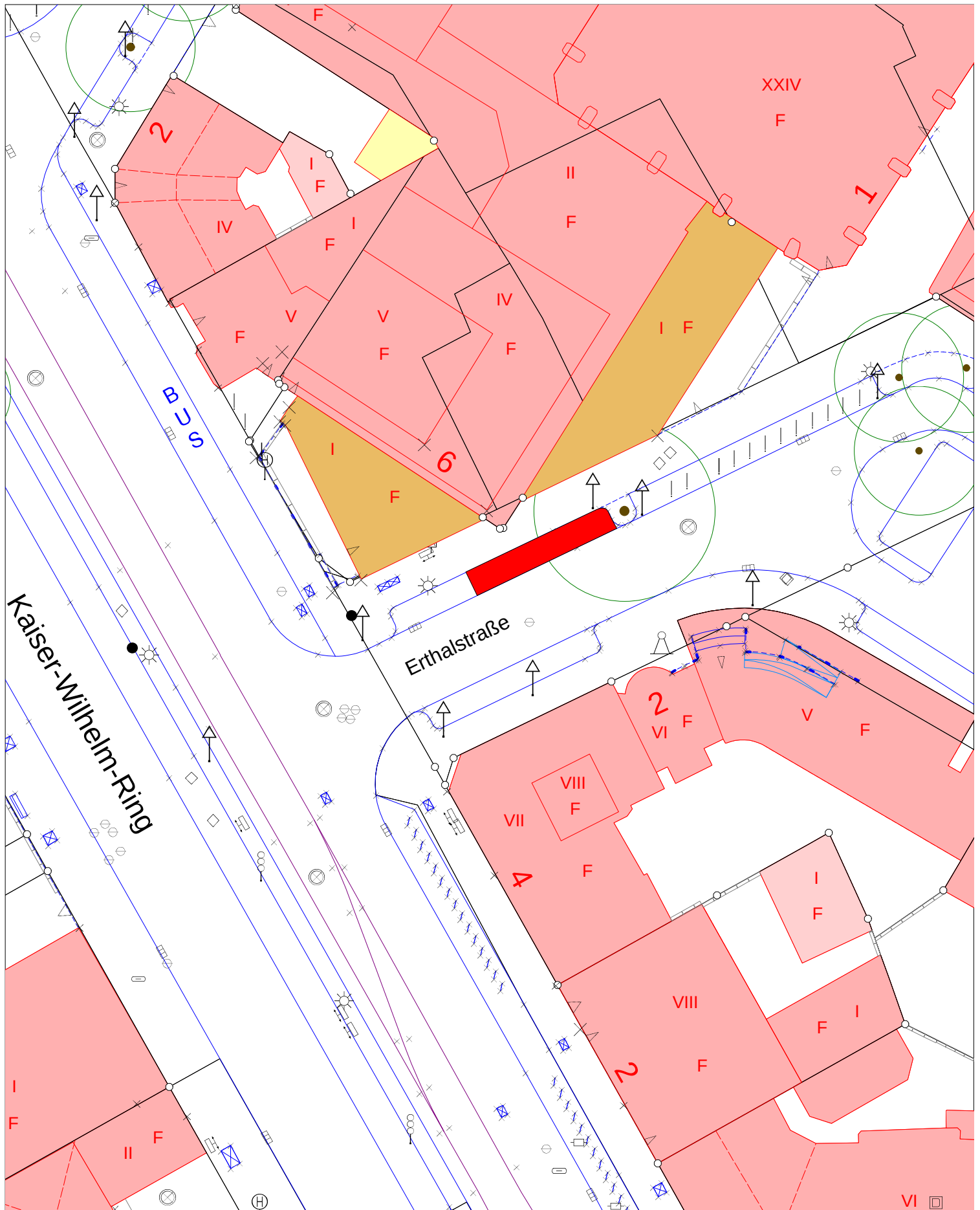




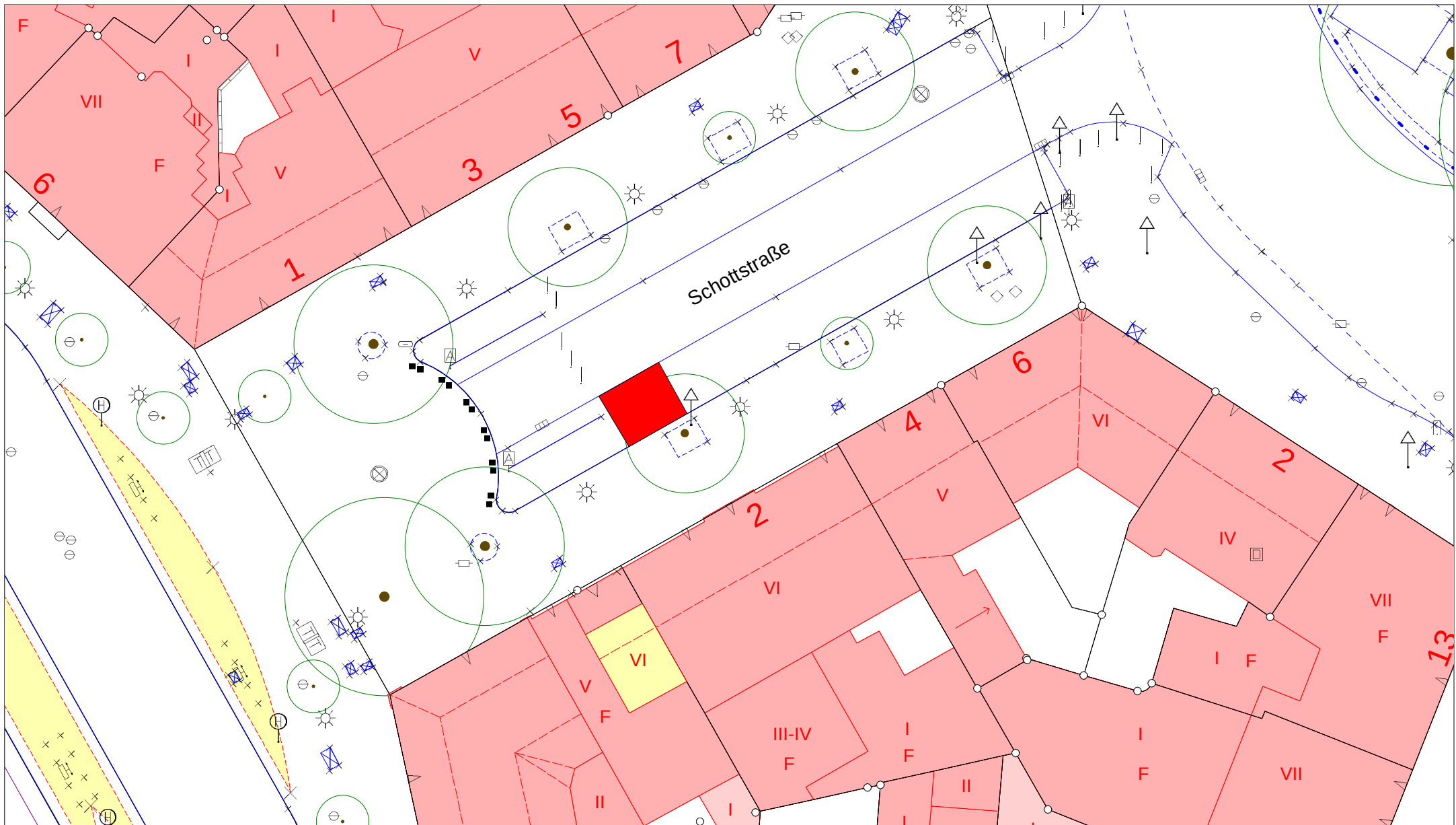
Ö 15.2







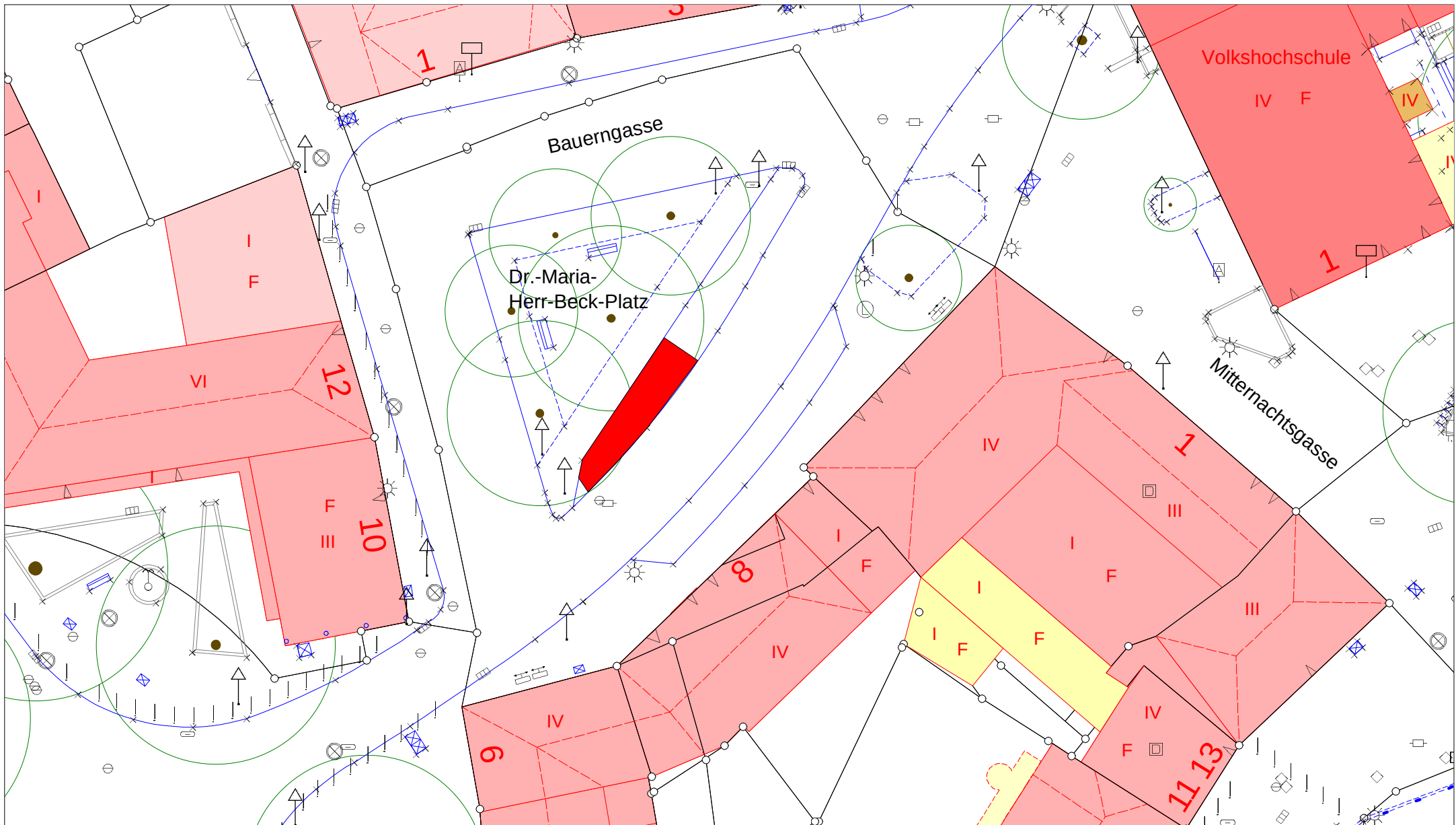
Ö 15.2



Ö 15.2

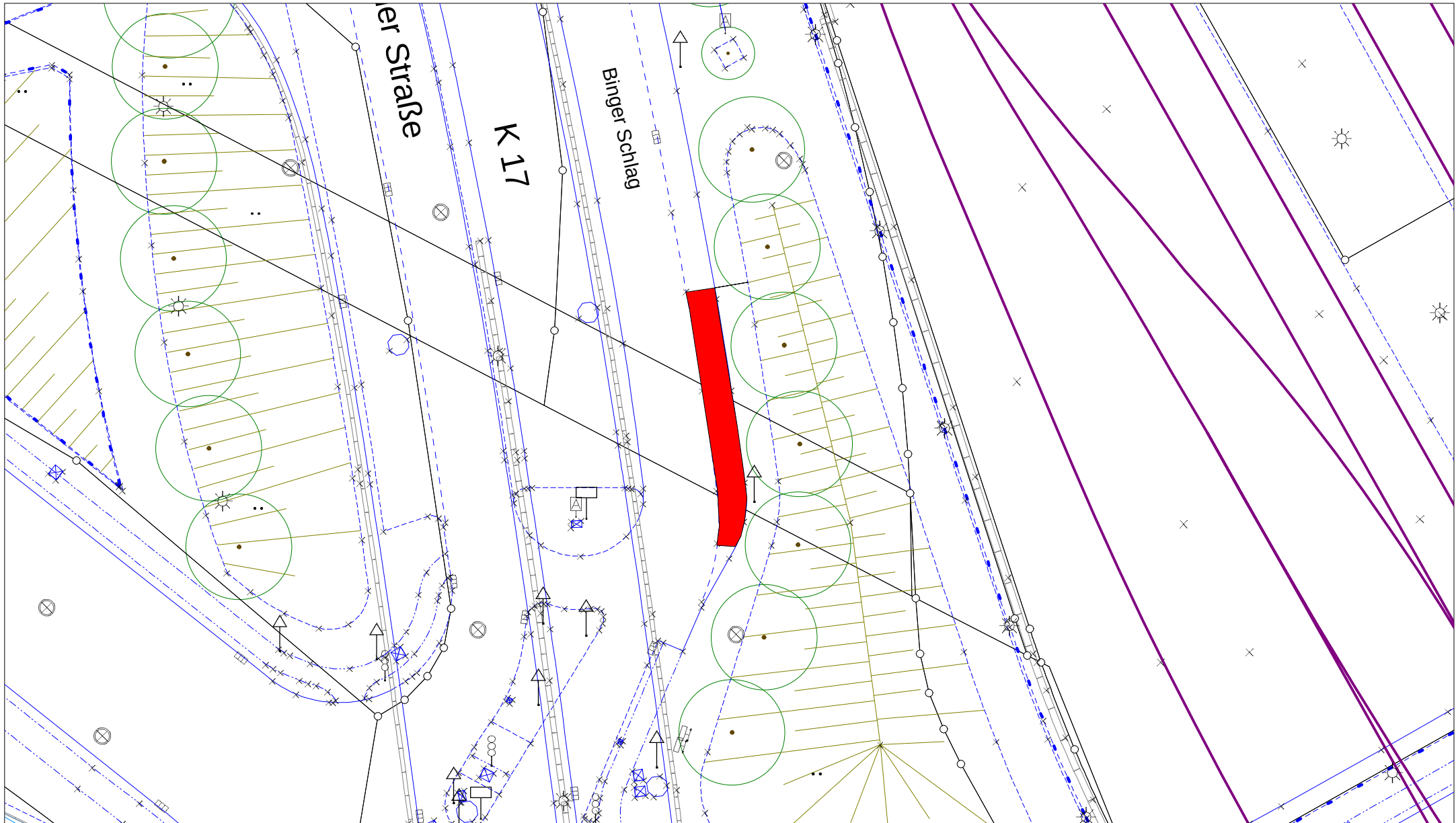


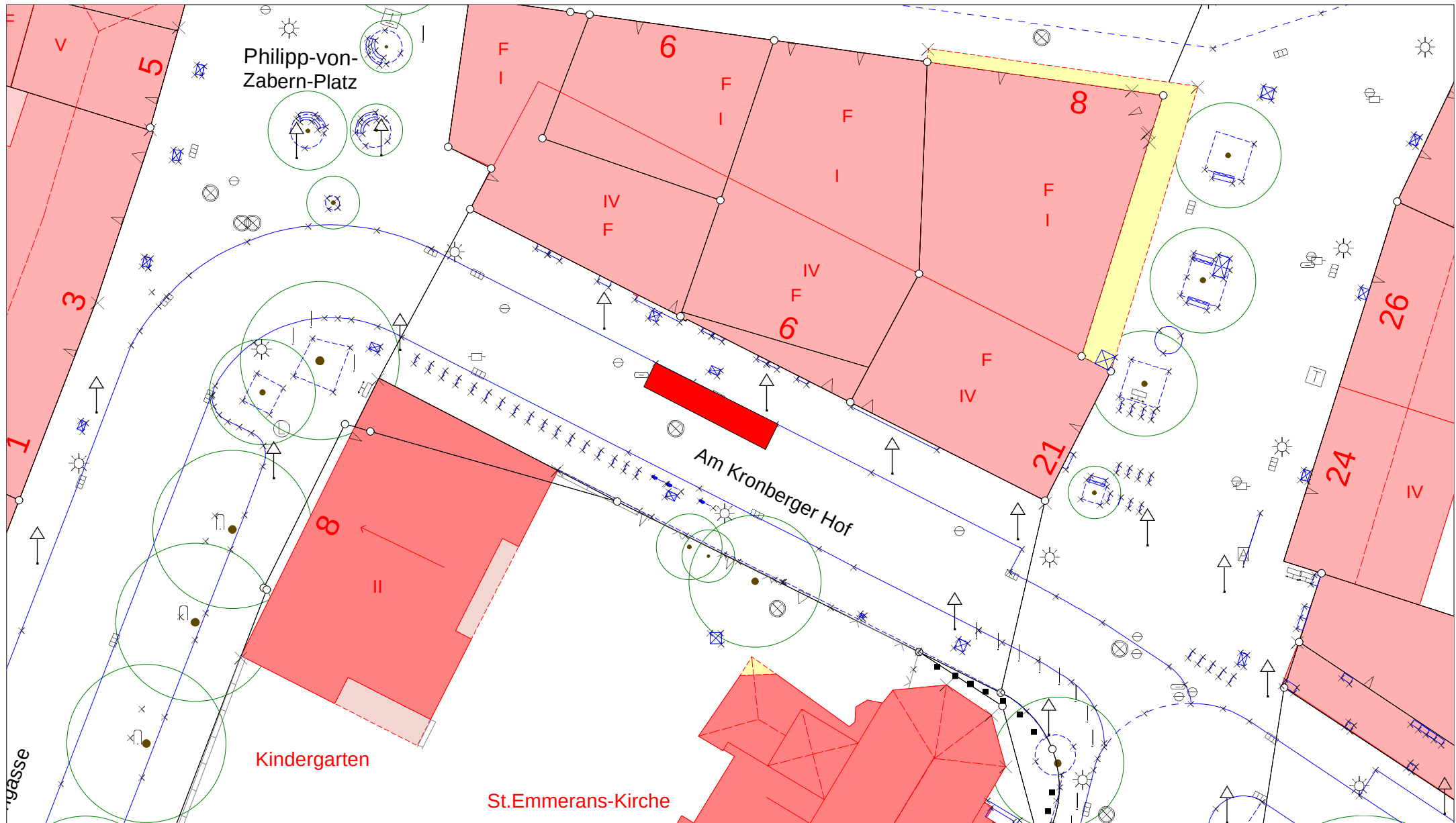
Ö 15.2



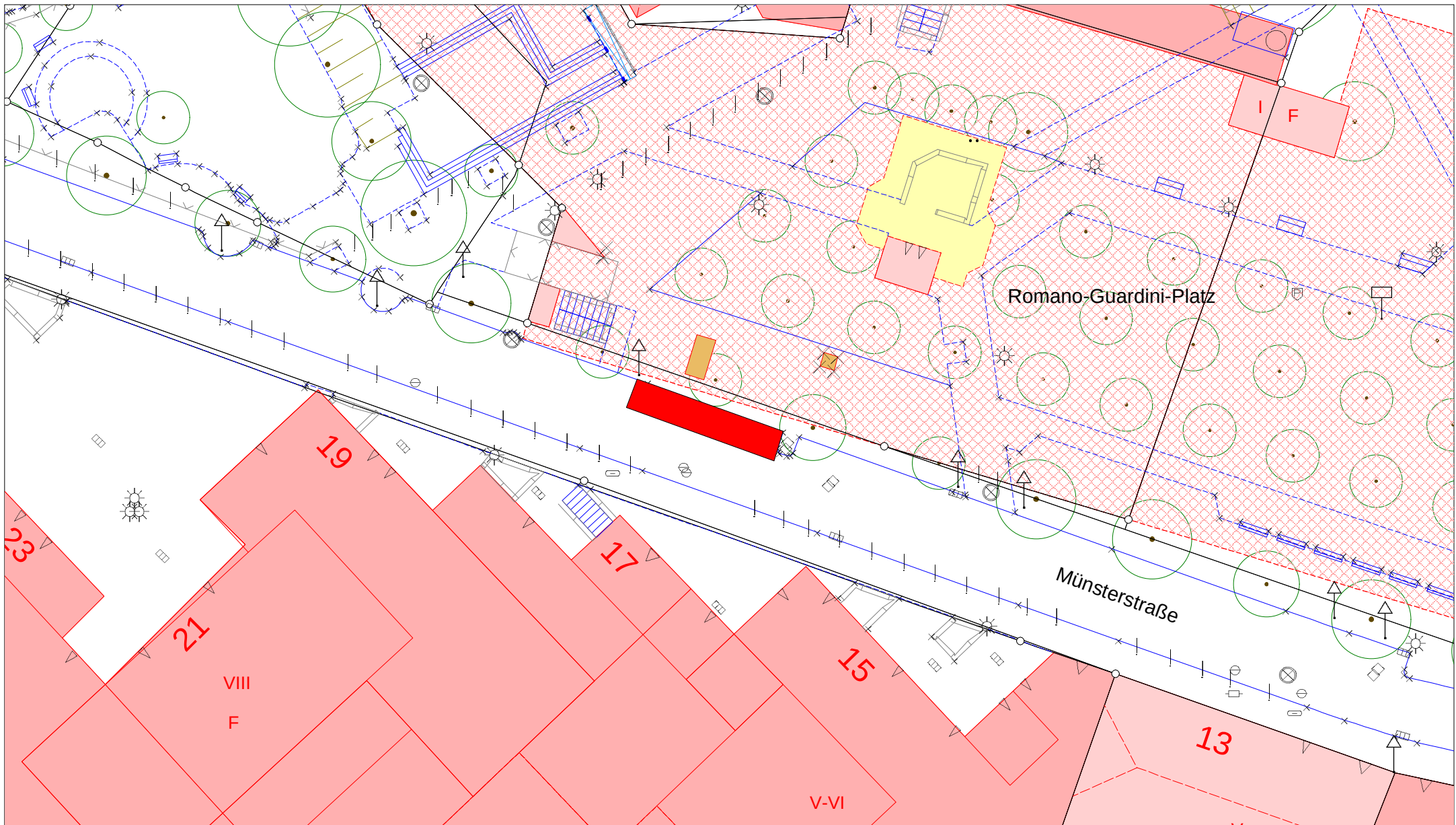
Die bestehenden Taxi-Stellplätze werden in Richtung
des Zugangs zum Bahnhofsgebäude verschoben

Ö 15.2

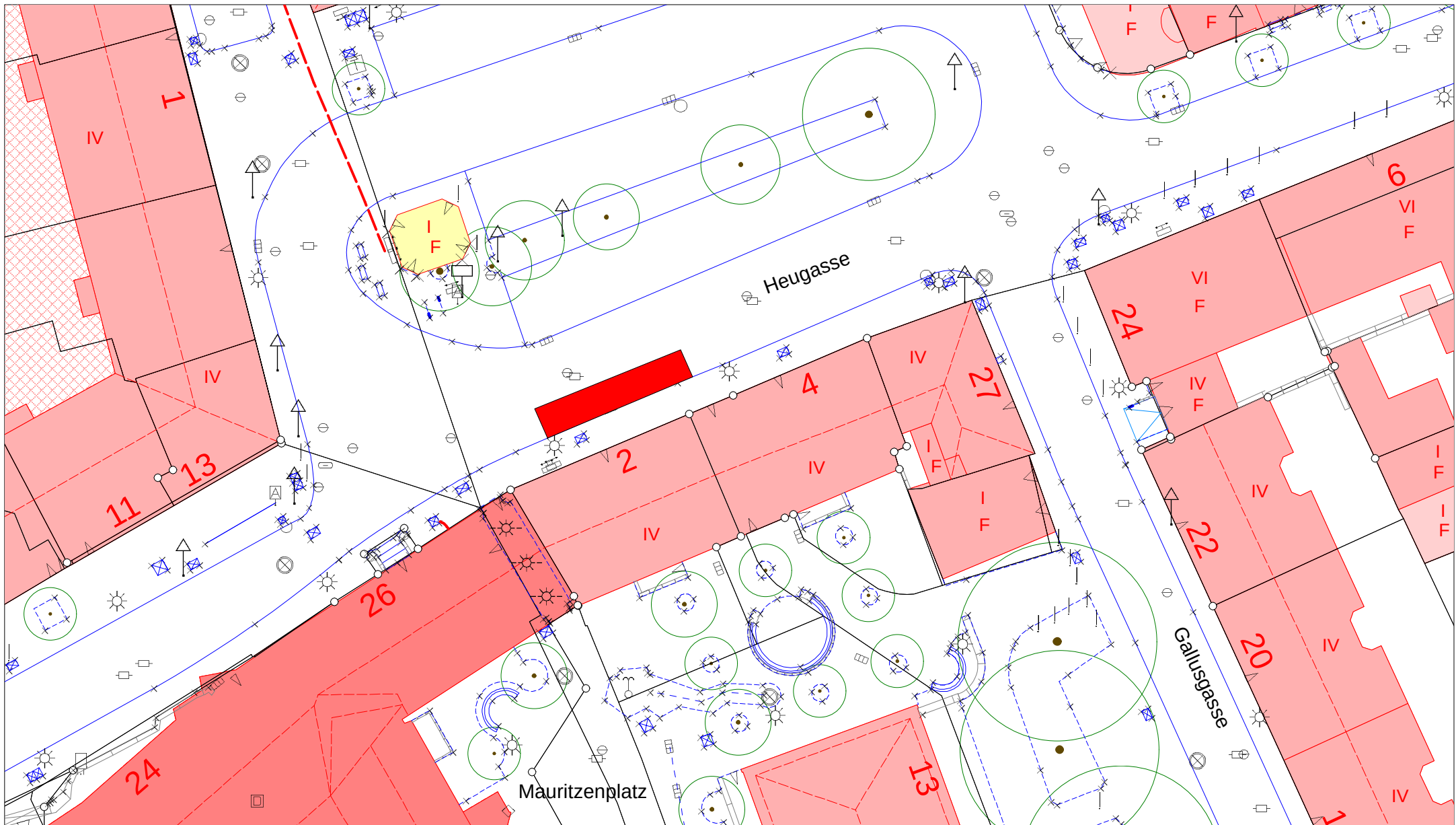




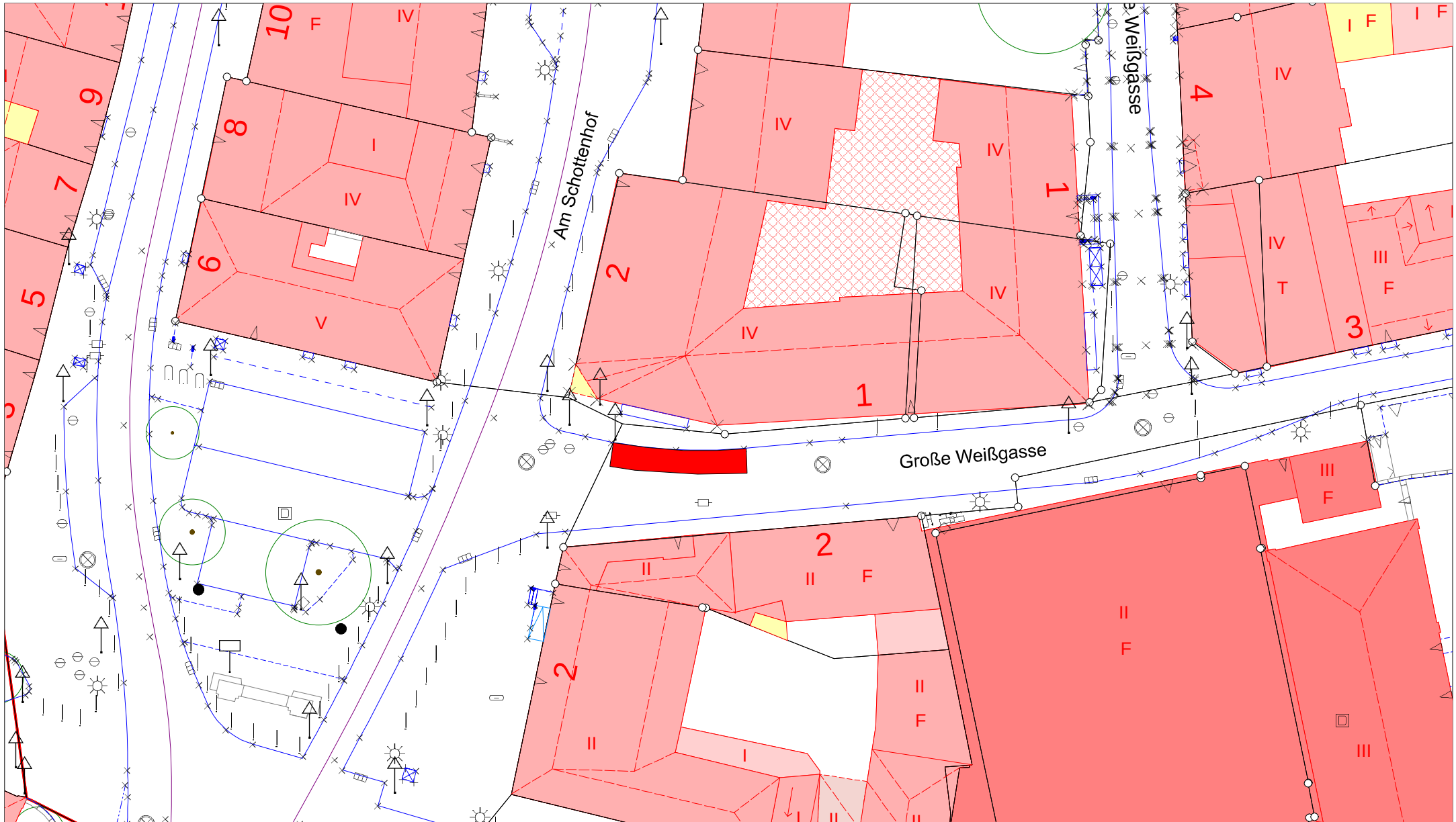
Ö 15.2



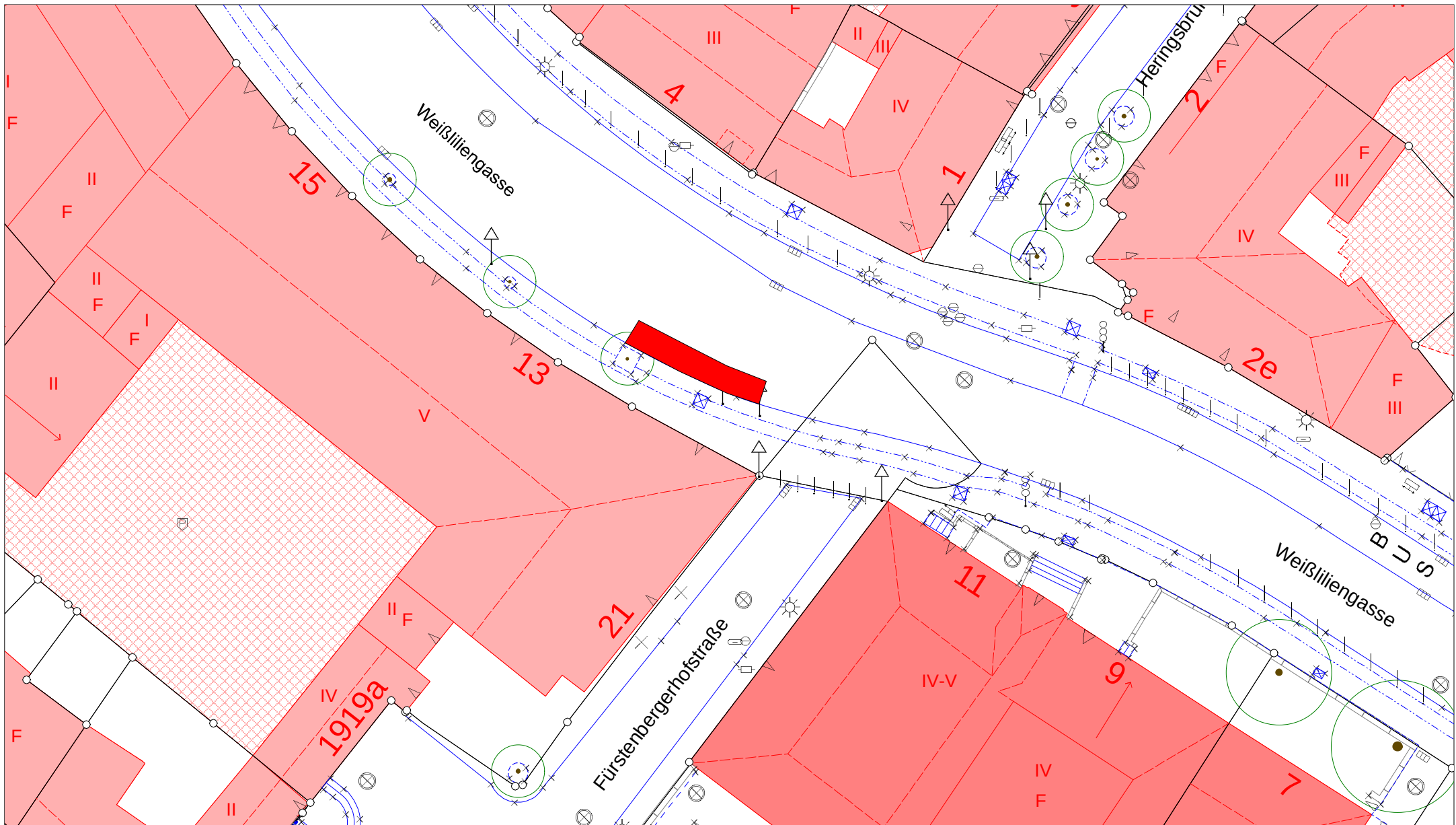
Ö 15.2



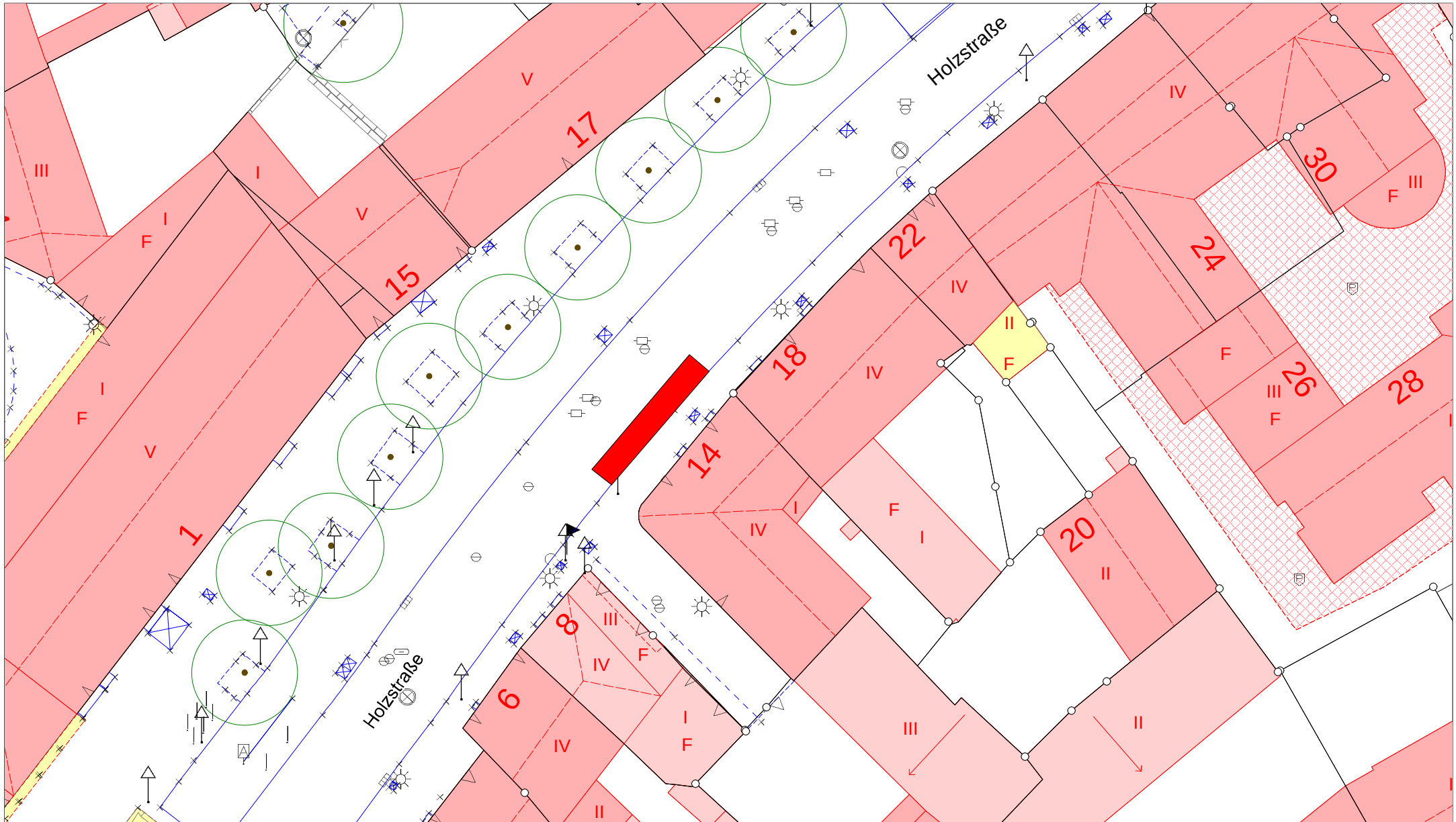
Ö 15.2



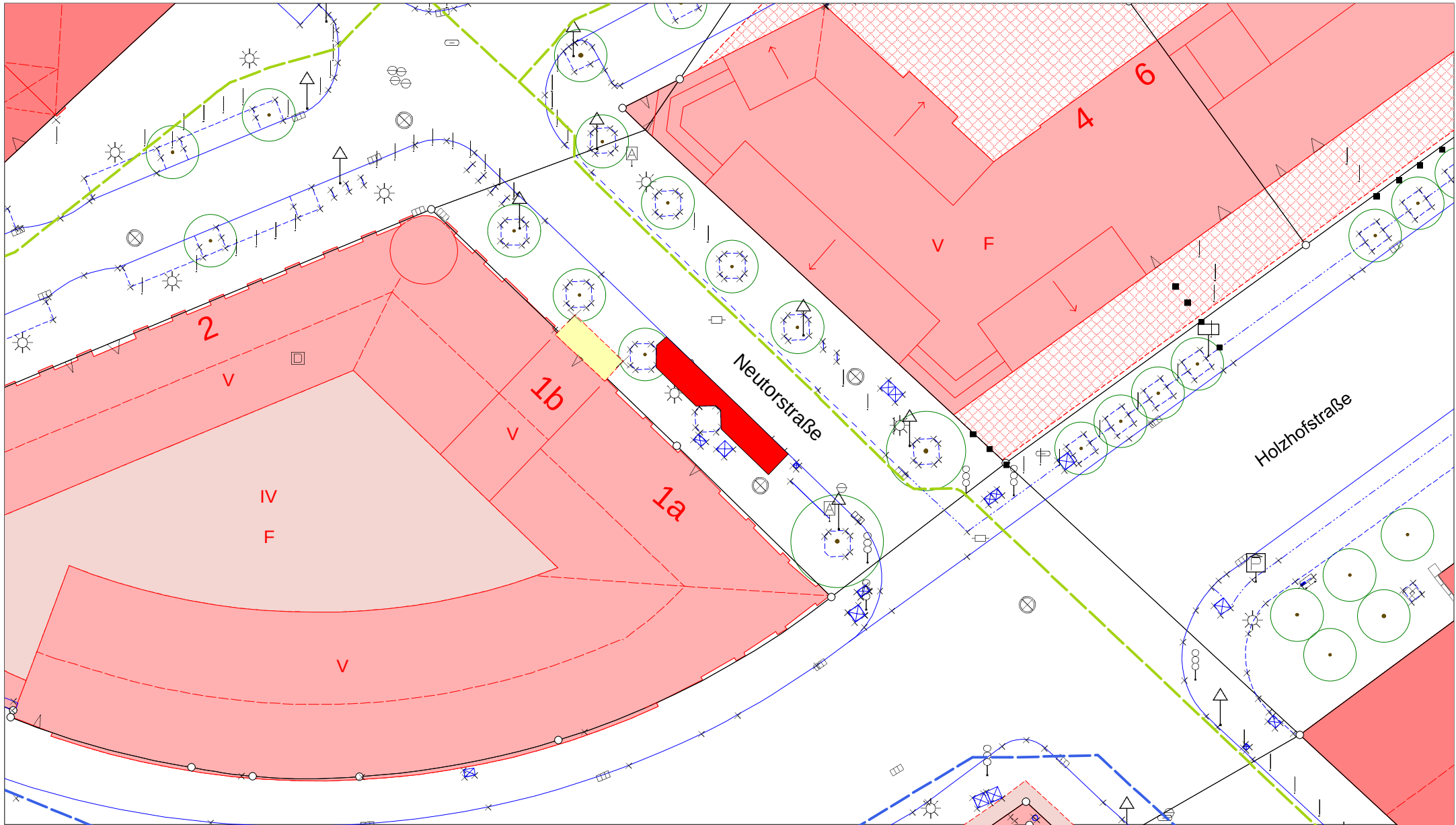
Ö 15.2

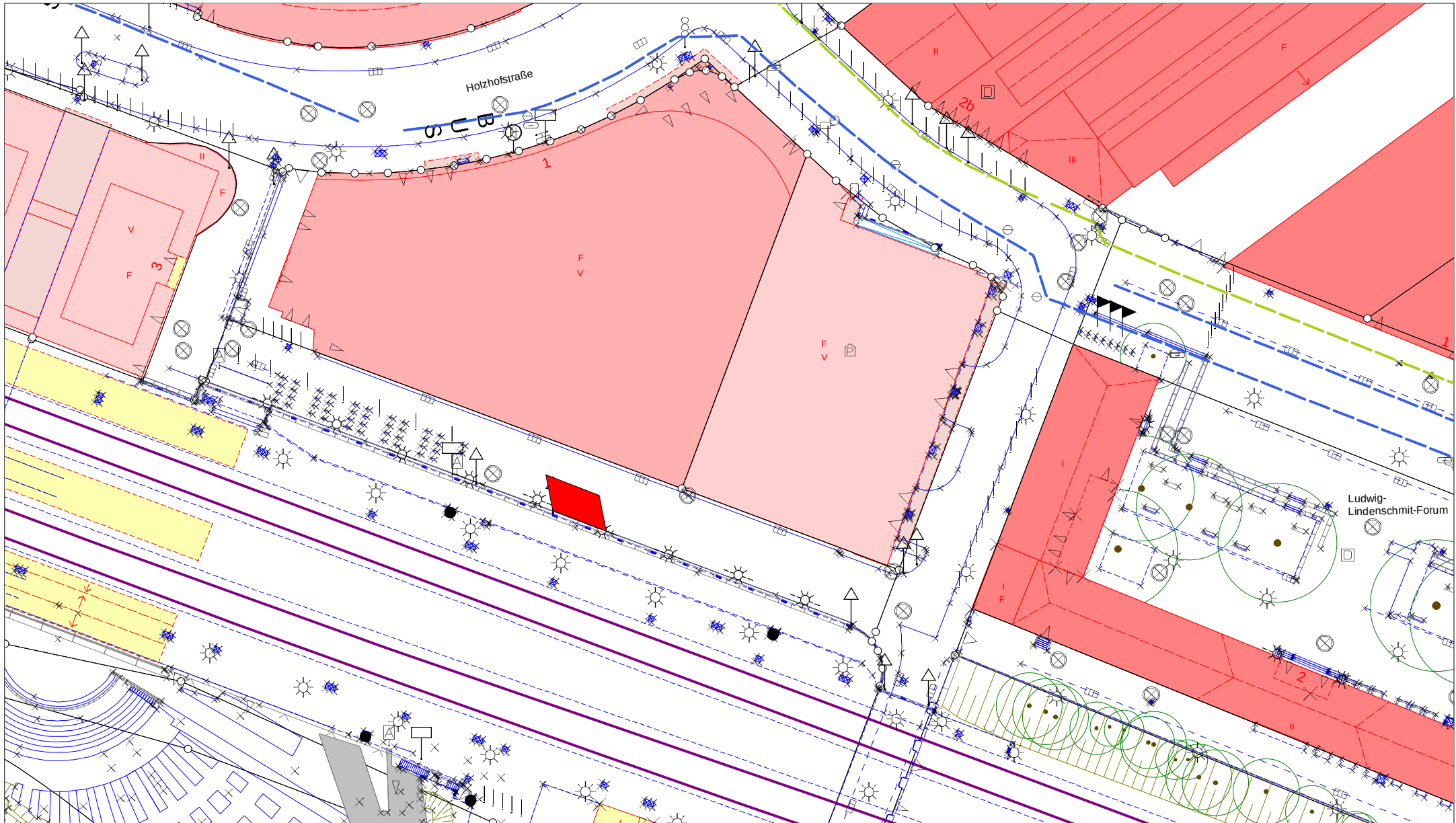


Ö 15.2



Ö 15.2





10 25 04/1

Sitzungstermine 2024

ObR MZ-Gonsenheim 18.00 Uhr	Stadtrat 15.00 Uhr
16.01.	31.01.
20.02.	06.03.
23.04.	15.05.
29.08. (Konstituierung)	04.09.
24.09.	09.10.
12.11.	27.11.