



## Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Weisenau am  
Mittwoch, 15.11.2023, 18:30 Uhr,  
Kulturheim, Raum Menimane, Friedrich-Ebert-Str. 61, 55130 Mainz

### Tagesordnung

#### a) öffentlich

1. Berichterstattung durch den Radfahrbeauftragten

#### Anträge

2. Prüfantrag zur Umgestaltung in eine Fahrradstraße (Grüne)
3. Errichtung einer Gedenktafel (Grüne)
4. Glasfaserausbau (SPD)
5. Einplanung eines Radschnellwegs über die Weisenauer Brücke (SPD)

#### Anfragen

6. Glasfaserausbau Weisenau (SPD)
7. Alter Friedhof Weisenau (CDU, ÖDP)
8. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
9. Sachstandsberichte
10. Beschlussvorlagen
11. Verkehrskommission
12. Mitteilungen und Verschiedenes
13. Stadtteilmittel
14. Anregungen aus der Mitte des Ortsbeirates
15. Einwohnerfragestunde

**b) nicht öffentlich**

16. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

**Anfragen**

17. Anfrage der SPD

18. Anfrage der CDU

19. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 09.11.2023

gez. Ralf Kehrein  
Ortsvorsteher

**Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Weisenau bringt folgenden Antrag für die Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, den 15.11.2023 ein:**

Die Verwaltung wird gebeten zu prüfen, ob die Straßen Im Leimen und Alexander-Diehl-Straße zu Fahrradstraßen umgestaltet werden können, möglicherweise auch in Teilabschnitten zwischen Bleichstraße und Heiligkreuzweg, zwischen Heiligkreuzweg und Bettelpfad oder zwischen Bettelpfad und dem Kleingartenverein Stiftswingert.

**Begründung:**

Die genannten Straßen bieten dem Fahrradverkehr eine günstige und sichere Ausweichmöglichkeit zum durch Autos und Busse vielbefahrenen und engen Bereich der Portlandstraße und der Kreuzung mit dem Heiligkreuzweg. Im weiteren Verlauf über die Göttelmannstraße lässt sich ein Anschluss an die Fahrradstraßen Im Rosengarten und Ritterstraße bis zum Drususwall und damit eine verbesserte Anbindung per Fahrrad von Weisenau in Richtung Oberstadt, Bahnhof Römisches Theater und Innenstadt darstellen.

Die Straße Im Leimen liegt genau zwischen den Grundschulen Schillerschule und Martinus-Schule und wird schon heute von vielen Schülerinnen und Schülern für ihren Schulweg benutzt. Auch der zukünftige Schulstandort der Schillerschule, ehemalige Friedrich-Ebert-Schule, hat direkten Anschluss an die Straße Im Leimen. Über die Alexander-Diehl-Straße und den Bretzenheimer Weg sind gute Verbindungen zum Gymnasium Theresianum, Gymnasium Mainz-Oberstadt und im weiteren Verlauf über den Landwehrweg sogar bis zum Gutenberg-Gymnasium gegeben.

Eine Umgestaltung der Fahrradfurt bzw. Feuerwehrdurchfahrt zwischen Im Leimen, Alexander-Diehl-Straße und Bettelpfad ist laut Sachstandsbericht 1153/2023 bereits geplant und würde sich hervorragend in die genannte Route einfügen.

Eine Umgestaltung der Straßen Im Leimen und Alexander-Diehl-Straße zu Fahrradstraßen bietet dementsprechend das Potential den Fahrradverkehr in Weisenau und darüber hinaus zu stärken, indem schon Schülerinnen und Schüler ab dem Grundschulalter in der Nutzung des Fahrrades unterstützt und bestärkt werden.

Gez. Carola Brabandt und Anke Welzenheimer

**Bündnis 90/DIE GRÜNEN im Ortsbeirat Weisenau bringt folgenden Antrag für die Ortsbeiratssitzung am Mittwoch, den 15.11.2023 ein:**

Die Verwaltung wird aufgefordert an geeigneter, öffentlich und barrierefrei zugänglicher Stelle eine Gedenktafel zur Mahnung und Erinnerung an die dort während des Nationalsozialismus zur Zwangsarbeit gezwungenen und ermordeten Gefangenen des Straflagers in den Portland Zementwerken Mainz-Weisenau zu errichten.<sup>1</sup> Dies würde sich beispielsweise im Rahmen der Informationstafeln „Historisches Mainz“ anbieten.

**Begründung:**

Aufgrund der dauerhaften Überbelegung von Gefängnissen wurden die Portland Zementwerke während der Zeit des Nationalsozialismus als Arbeitserziehungslager geführt.<sup>2</sup>

Dokumentiert ist die Überführung von insgesamt 212<sup>3</sup> Menschen zwischen September 1943 und Mai 1944. In regelmäßigen Abständen kam es zu Erschießungen auf dem Gelände des Zementwerks.

Aufgrund der erbärmlichen Zustände im Lager ließ der amtierende Gestapoleiter das Lager „totlaufen“. Nach Mai 1944 kam es zu keinen weiteren Zuweisungen und im Sommer wurde das Lager Weisenau dann verlagert in die Pfeleiderer-Werke auf der Ingelheimer Aue.

Der Steinbruch und das Zementwerk in Weisenau sind relevant für unsere Stadt- und Stadtteilgeschichte. Über die Nutzung als Arbeitslager während des Dritten Reichs erfährt man vor Ort nichts. Gerade heute, mit immer weniger lebenden Zeitzeugen und gleichsam steigendem Zuspruch gegenüber Rechten einhergehend mit einer dramatischen Zunahme an antisemitischen Übergriffen, tut es Not an diese Vergangenheit – auch vor unserer eigenen Haustür – zu erinnern.

gez. Anke Welzenheimer und Carola Brabandt

<sup>1</sup> Heinz Leiwig: Die Straflager in den Portland Zementwerken Mainz-Weisenau 1941-1945, in *Beiträge zur Geschichte Weisenaus*, Band 2 des Geschichts- und Brauchtumsvereins e.V. Mainz-Weisenau: (), S.75-94.

<sup>2</sup> Im Hinzert-Report des SS-Sonderlagers Hinzert im Hunsrück wird Weisenau als zugeordnetes Außenkommando erwähnt

<sup>3</sup> 153 Russen, 38 Polen, 6 Franzosen, 11 Litauer, 1 Belgier und 3 Deutsche  
Quellen zum Thema:

<http://www.mainz1933-1945.de/rundgang/teil-ii-ausserhalb-der-innenstadt/aussenlager-des-ss-sonderlagers-hinzert-mainz-weisenau.html>

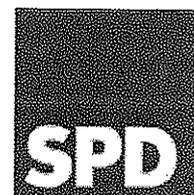
<http://www.mainz1933-1945.de/rundgang/teil-ii-ausserhalb-der-innenstadt.html>

<https://www.regionalgeschichte.net/bibliothek/aufsaetze/welter-sonderlager-hinzert-zwangsarbeit-kz.html>

<http://mainz.vvn-bda.de/AFSR-Zwangsarbeit.php>

[https://www.gigu.de/sv\\_ginsheim\\_gustavsburg/de/Stadt%20&%20Rathaus/Stadtinformationen/Gedenkst%C3%A4tte%20f%C3%BCr%20ehemalige%20Zwangsarbeiter%20der%20MAN/](https://www.gigu.de/sv_ginsheim_gustavsburg/de/Stadt%20&%20Rathaus/Stadtinformationen/Gedenkst%C3%A4tte%20f%C3%BCr%20ehemalige%20Zwangsarbeiter%20der%20MAN/)

<https://www.zwangsarbeit.rlp.geschichte.uni-mainz.de/>



## SPD Weisenau Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann  
t.hoffmann@tclh.de

---

Zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023 stellen wir folgenden

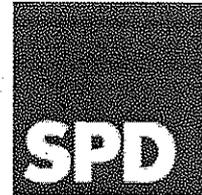
### **Antrag zum Glasfaserausbau**

Die Verwaltung wird gebeten, den anstehenden Glasfaserausbau in Weisenau derart zu begleiten und zu koordinieren, dass mehrfache Aufrisse der Straßen durch unterschiedliche Glasfaseranbieter vermieden werden. Die Verwaltung soll, sobald verfügbar, die konkreten Entscheidungen zu anstehenden Verlegearbeiten zeitnah veröffentlichen.

### **Begründung:**

Da es in Weisenau derzeit mehrere Anbieter für den Glasfaserausbau gibt, könnte es nach den Regeln des freien Wettbewerbs zu mehreren unabhängigen Bautätigkeiten, jedoch an gleicher Stelle, bei den Verlegearbeiten kommen. Hier sollten sich die verschiedenen Anbieter unter Koordination der Verwaltung einigen und gleichzeitig die Kabel verlegen, um die Behinderungen durch Baumaßnahmen für die Bürgerinnen und Bürger minimal zu halten. Sobald der Verwaltung bekannt wird, welcher Anbieter eine Straße oder einen Bereich übernimmt, soll sie Zeitpunkt/Zeitraum und den Anbieter an geeigneter Stelle, z.B. Webseite veröffentlichen. Damit kann man sich zum einen auf die anstehenden Bauarbeiten einstellen und zum anderen aber auch erfahren, welche Firma nun für die eigene Straße zuständig ist. Mit dieser Kenntnis kann man dann gegebenenfalls einen Vertrag mit dieser Firma schließen, falls noch nicht geschehen.

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher



## SPD Weisenau Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann  
t.hoffmann@tclh.de

---

Zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023 stellen wir folgenden

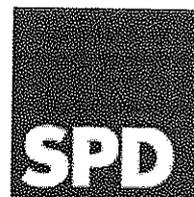
### **Antrag zu Einplanung eines Radschnellwegs über die Weisenauer Brücke**

Die Verwaltung wird gebeten, die Verantwortlichen für die nächst anstehende Sanierung der Weisenauer Brücke anzusprechen, um eine Installation oder Ausbau einer geeigneten Trasse für einen Radschnellweg einzuplanen.

#### **Begründung:**

Der derzeitige Radweg über die Weisenauer Brücke ist nur mit großer Vorsicht zu befahren. Der Weg ist für einen gefahrlosen bidirektionalen Verkehr zu eng. Es besteht Unklarheit, ob mit einem E-Bike (45km/h) die Brücke überhaupt befahren werden kann. Für eine zukünftige Fahrradverbindung nach Hessen Großrichtung GG und DA soll hier eine ausreichend dimensionierte Fahrradtrasse eingeplant und realisiert werden, auf welche zügig fahrende Fahrrad-Pendler wie auch Familien gefahrlos und gleichberechtigt fahren können.

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher



## SPD Weisenau Ortsbeiratsfraktion

Ansprechpartner: Tobias Hoffmann  
t.hoffmann@tclh.de

---

### Glasfaserausbau Weisenau

Zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023 stellen wir folgende

#### Anfrage

Das Thema Glasfaserausbau ist nun in Mainz, und entsprechend in Weisenau, brandaktuell und wirft aufgrund diverser Pressemitteilungen und Werbemaßnahmen der Anbieter, wie Westconnect oder OXG, viele Fragen auf und führt aber teilweise auch zu erheblicher Verunsicherung. Die Stadt Mainz hat öffentlich in einem Schreiben verkündet, dass die Fa. Westconnect/EON nun ab 2024 große Bereiche in Weisenau ausbauen wird. Die Fa. OXG, die ebenfalls aktiv um Kunden wirbt, wird in dem Schreiben nicht erwähnt. Wir fragen daher an:

1. Handelt es sich hier um einen freien Wettbewerb, wonach die Kunden ihren Glasfaserversorger selbst aussuchen können oder ist es sicher, dass nur Westconnect in Weisenau ausbauen wird?
2. Wie ist das Verhältnis zwischen der Stadt Mainz zu Westconnect gegenüber der Fa. OXG? Gibt es beispielsweise Absprachen oder Verträge?
3. Warum kooperiert, gem. Wahrnehmung aus öffentlichem Anschreiben an die Haushalte v. 31.10.23, die Verwaltung mit Westconnect und nicht mit OXG?
4. Kann oder wird die Verwaltung eine neutrale Informationsveranstaltung beispielsweise im Kulturheim Weisenau zu diesem Thema durchführen?
5. Was passiert nach Auffassung der Stadt, wenn nach Vertragsschluss zwischen Kunde und einem Anbieter dieser dann doch nicht ausbauen wird?
6. Sollte man vorsorglich bei allen Anbietern Verträge abschließen, um nicht leer auszugehen?
7. Gibt es noch weitere Anbieter für Glasfaserausbau für Weisenau neben OXG und Westconnect?
8. Sind der Verwaltung Quotenregelungen bekannt, ab wieviel Kunden pro Straße o.ä. die Anbieter ihre Vorhaben umsetzen?
9. Sind Bereiche in Weisenau bekannt, in denen es keine Glasfaseranbindung geben wird?

10. Mit Blick auf die Möglichkeit und Sinnhaftigkeit mehrere Netzanschlüsse für das gleiche Objekt anzufordern ergibt sich die Frage, ob es technische Unterschiede zwischen den Glasfasernetzen der verschiedenen Anbieter gibt oder diese lediglich in den Eigentumsverhältnissen liegen?
11. Werden beim Glasfaserausbau eher die Straßen selbst oder die Bürgersteige aufgerissen?
12. Werden Teile von Weisenau, die derzeit eher langsames Internet haben, bevorzugt ausgebaut?

Gez. Tobias Hoffmann, Fraktionssprecher

Mainz, 04.11.23

**Betrifft: Alter Friedhof Weisenau**

Zur Ortsbeiratssitzung am 15.11.2023 stellen wir folgende

**Anfrage:**

Die Verwaltung wird um Auskunft gebeten, wann die Planungen für die Gestaltung und Nutzung des alten Friedhofs unter Berücksichtigung des Denkmalschutzes vorgelegt werden. Wann kann mit einer Bürgerbeteiligung zu diesem Thema begonnen werden?

gez. Annette Wöhrlin

gez. Elke Hartje

Antwort zur Anfrage Nr. 1427/2023 der CDU im Ortsbeirat betreffend **Gashochdruckleitung (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**1. Wie weit entfernt von den Kellern liegt diese Leitung?**

In dem genannten Bereich liegt die Leitung ca. 4 m von den Kellern entfernt.

**2. In welcher Tiefe liegt die Leitung?**

Die Leitung hat eine Überdeckung von ca. 1 m.

**3. Welcher Druck herrscht auf der Leitung?**

Die Gashochdruckleitung wird mit ca. 8 bar betrieben. Aus Sicherheitsgründen wurde das Leitungssystem für 16 bar ausgelegt und vom TÜV abgenommen.

**4. Wie oft und mit welchen Mitteln wird die Hochdruckleitung auf Undichtigkeiten überprüft?**

Die Gashochdruckleitungen werden 1x im Jahr auf Gasundichtigkeiten überprüft. Zusätzlich sind diese Leitungssysteme kathodisch geschützt. Damit wird eine Korrosion der Stahlleitungen verhindert. Bei Leitungssysteme aus Stahl, die kathodisch geschützt und jährlich mittels Gassucher kontrolliert werden, treten in der Regel auch keine eigenständigen Auffälligkeiten auf.

**5. Wie werden Anwohner im Falle von Undichtigkeiten benachrichtigt und welche Maßnahmen sind dann zum Schutz der Anwohner vorgesehen?**

Bei Gefahr im Verzug, wird in Abstimmung mit der Polizei und der Feuerwehr die Situation beurteilt und entsprechende Maßnahmen ergriffen. Dazu gehört unter anderem die Benachrichtigung der Öffentlichkeit. Im schlimmsten negativsten Fall würden die Behörden eine Evakuierung veranlassen. Eine Evakuierung ist aber im Regelfall nicht notwendig. Im Prinzip wird bei einer Gas-Störung schnellstmöglich der Gasaustritt verhindert. Das geschieht über Absperrmöglichkeiten im Netz. Die Mitarbeiter müssen ebenfalls geschützt werden, im Reparaturfall muss das Leitungssystem gasfrei sein.

Mainz, 10.10.2023

gez.

Günter Beck  
Bürgermeister

Antwort zur Anfrage Nr. 1428/2023 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Weisenau betreffend  
**Online-Termin bei der Ortsverwaltung (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**1.) Wieviel Online-Termine wurden in den letzten 12 Monaten vergeben?**

In der OV Weisenau wurden im Zeitraum 01.09.2022 — 31.08.2023 insgesamt 3.420 Termine vergeben.

**2.) Wieviel davon haben stattgefunden?**

Eine Auswertung der tatsächlich stattgefundenen Termine ist über das Terminvergabesystem nicht möglich.

**3.) Wie schlüsseln sich die nicht stattgefundenen Termine auf in:**

**a. Stornierung durch die Verwaltung**

**b. Stornierung durch die Bürger**

**c. Nichterscheinen ohne Stornierung**

Terminstornierungen gleich welcher Art werden aus dem System entfernt und sind daher nicht mehr auswertbar. Der Bürger bekommt in den Fällen unter a. und b. eine entsprechende Stornierung bzw. Stornierungsbestätigung per E-Mail zugesandt. Es findet keine Dokumentation bei Nichterscheinen statt.

**4.) Im Fall der Stornierung durch die Verwaltung: Wieviel davon wurden mit folgendem Vorlauf storniert:**

**a. Weniger als 5 Arbeitstage**

**b. Mehr als 4 Arbeitstage, aber weniger als 10 Arbeitstage**

**c. Mehr als 9 Arbeitstage**

Eine detaillierte Auswertung ist diesbezüglich nicht möglich. Es kann jedoch festgehalten werden, dass die Stornierungen der Verwaltung im Regelfall nur bei kurzfristigen Ausfällen (z.B. Krankheit der Sachbearbeiter:innen) vorgenommen werden und zumeist für weniger als 5 Arbeitstage erfolgen. In den wenigen Fällen der Stornierung unter b. und c. handelt es sich um Fälle bei längerer Krankheit der Sachbearbeiter:innen vor Ort und fehlenden Personalkapazitäten des Bürgerservice (z. B. unbesetzte Springerstellen) oder parallel Ausfälle bei mehreren OV welche ebenfalls nicht zu kompensieren sind.

**5.) Besteht systemseitig die Möglichkeit, bei Stornierung durch die Verwaltung bevorzugte Ersatztermine anzubieten?**

In der vom System generierten Stornierungsmail sind mehrere Alternativen für die Erledigung des Bürgeranliegens aufgeführt:

1. Nutzung Online-Dienste
2. Beglaubigungen über postalische Einreichung
3. Neue Terminvereinbarung für einen unserer 16 Standorte
4. Notfallterminvereinbarung telefonisch im Bürgerservice Mainz

Mainz, 10. Oktober 2023

gez.

Nino Haase  
Oberbürgermeister

Antwort zur Anfrage Nr. 1426/2023 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Weisenau betreffend **Neue Lärmkartierung Hessen (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Frage 1: Kennt die Verwaltung die neue hessische Lärmkartierung mit diesen bedeutenden Folgen für die südlichen Stadtteile und falls ja, welche Schlüsse zieht sie daraus?

Ja, die neue hessische Lärmkartierung ist der Verwaltung bekannt.

Der Lärmaktionsplan Verkehrsflughafen Frankfurt Main wird vom Regierungspräsidium Darmstadt aufgestellt. Die darin beschriebenen Maßnahmen zur Umsetzung müssen von den zuständigen Behörden umgesetzt werden. Die Stadt Mainz hat im Zuge der Öffentlichkeitsbeteiligung eine Stellungnahme bei dem Regierungspräsidium Darmstadt eingereicht und in einer Pressemitteilung die Mainzer Bürger:innen über die Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme informiert.

Die Stellungnahme der Stadt Mainz zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Verkehrsflughafen Frankfurt Main liegt als Anlage 1 bei.

Frage 2: Können wir davon ausgehen, dass die Verwaltung diese Berechnung mit den daraus resultierenden Folgen anerkennt und entsprechende Maßnahmen im Rahmen ihrer Befugnisse angehen wird?

Die Berechnungsverfahren für den Umgebungslärm nach § 5 (1) der Verordnung über die Lärmkartierung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (34. BImSchV) sind bundesrechtliche Vorgaben und müssen von allen bundesdeutschen Behörden für die Lärmkartierung (nach 34. BImSchV) als Berechnungsgrundlage verwendet werden.

Folgende Maßnahmen zur besonderen Prüfung hat die Stadt Mainz in Ihrer Stellungnahme an das Regierungspräsidium vorgeschlagen:

- Die Ausweitung des Nachtflugverbotes
- Spreizung der Entgelte nach Lärmgesichtspunkten
- Die Berücksichtigung der ruhigen Gebiete
- Segmented Approach
- Anhebung der Gegenanflüge

Frage 3: Wird die Verwaltung sich dafür einsetzen, Schutzmaßnahmen, wie passiver Schallschutz, Entschädigungszahlungen, Minderung der Grundsteuer usw. für die betroffenen Stadtteile einzuführen bzw. diese vom Verursacher Hessen oder Fraport einzufordern?

Die Forderungen und Anregungen zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Verkehrsflughafen Frankfurt Main sind in der Stellungnahme der Stadt Mainz im Anhang beschrieben.

Frage 4: Welche Auswirkungen könnte dies auf die Bauvorhaben im Heiligkreuzviertel haben (Anm.: Siedlungsbeschränkungen in Tagschutzzone 2 schließen z.B. und Kita- und Schulneubauten aus).

Die Festsetzung von Lärmschutzbereichen, zu denen die Tagschutzzone 2 gehört, wird im Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm (FluLärmG) geregelt. Die Berechnungsgrundlage, die der Berechnung der Lärmschutzbereiche durch das FluLärmG vorgeschrieben ist, ist die Anleitung zur Berechnung von Lärmschutzbereichen (AzB).

Eine Detailkarte Tagschutzzone 2, die in Mainzer Stadtgebiet hereinragt ist als Anlage 2 beigelegt.

Das Gebiet des Bebauungsplans Heiligkreuz-Areal fällt nicht in die Lärmschutzbereiche nach FluLärmG. Allerdings wurde der Fluglärm bei der Aufstellung des Bebauungsplanes von der Stadtverwaltung berücksichtigt.

Frage 5: Welche Aktivitäten seitens der Verwaltung gibt es derzeit, um den Fluglärm zu reduzieren?

Die Stadt Mainz arbeitet gemeinsam mit ihren kommunalen Verbündeten in der Initiative Zukunft Rhein- Main (ZRM), der kommunalen Arbeitsgemeinschaft Flughafen Frankfurt Main (KAG) und der Bundesvereinigung gegen Fluglärm (BVF) an Strategien zur Verbesserung der bundesgesetzlichen Regelungen zum Flugverkehr für die betroffene Bevölkerung und nimmt Stellung zu aktuellen Fluglärmthemen und Verfahren, wie zum Beispiel die Aufstellung des Lärmaktionsplans Verkehrsflughafen Frankfurt Main. Die Interessen der Stadt Mainz werden in der Fluglärmkommission durch die Mainzer Umweltdezernentin, Janina Steinkrüger, vertreten.

Mainz, 27.09.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Stadtverwaltung Mainz | Dezernat V | Postfach 3820 | 55028 Mainz

Regierungspräsidium Darmstadt  
64278 Darmstadt

Beigeordnete Janina Steinkrüger  
Dezernat für Umwelt, Grün, Energie  
und Verkehr

Postfach 3820  
55028 Mainz  
Stadthaus Große Bleiche  
Zimmer 5.029  
Große Bleiche 46/ Löwenhofstraße

Ansprechperson  
Ricarda Schmelzer  
Tel. 06131 12-3080  
Fax 06131 12-3357  
ricarda.schmelzer@stadt.mainz.de  
www.mainz.de

Mainz, 20.04.2022

#### Stellungnahme zur Aufstellung des Lärmaktionsplans Verkehrsflughafen Frankfurt Main, 4. Runde

Aktenzeichen: 67 02.16/04.02

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir bedanken uns für die Möglichkeit noch vor der Aufstellung des Lärmaktionsplanes unterstützend, im Sinne der Mainzer FluglärmBetroffenen, Stellung zu nehmen.

Dem Lärmaktionsplan Teilplan Flughafen 4. Runde geht die Lärmkartierung des Frankfurter Flughafens durch das HLNUG auf der Grundlage einer neuen Berechnungsvorschrift der EU voraus. Als Ergebnis dieser Kartierung liegt das Mainzer Stadtgebiet zu einem großen Teil erstmals in dem Lärmpegelband Lden = 55-59 dB(A).

Das HLNUG wirft bei den Berechnungsergebnissen die Frage nach der „realitätsnähe“ der Ergebnisse der neuen Berechnungsmethode (BUF) in flughafenfernen Bereichen auf, deren Ergebnisse nicht durch geeignete Dauermessungen validiert werden können. Allerdings konnten die vorherigen Ergebnisse der Lärmkartierung (nach VBUF) ebenfalls nicht in flughafenfernen Bereichen durch Dauermessungen validiert werden.

Daher wäre es falsch die Ergebnisse der Lärmkartierung 2022 zu unterschätzen und ihnen keine Bedeutung bei der Lärmaktionsplanung zuzumessen. Im Gegenteil muss die erhöhte Anzahl an Lärmbe- lasteten durch Fluglärm zusammen mit den in der aktuellen Lärmkartierung erstmals ermittelten ge- sundheitlichen Auswirkungen in dem Lärmminderungskonzept des Lärmaktionsplans zum Ausdruck kommen. Die aufstellende Behörde sollte dies bei der Ausübung ihres Ermessens bei der Abwägung von Maßnahmen und der langfristigen Lärmminderungsstrategie berücksichtigen.

Vor diesem Hintergrund regen wir an, dass in dem Lärmaktionsplan 4. Runde folgende Punkte bear- beitet werden:

- Erarbeitung von verbindlichen Lärmminderungsmaßnahmen zur Umsetzung.

Nach den Hinweisen der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft Immissionsschutz (LAI) bedarf es

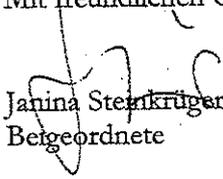
nicht des Einvernehmens mit der umsetzenden Behörde, sondern Maßnahmen im Lärmaktionsplan sind umzusetzen, wenn sie nach Fachrecht zulässig sind und rechtsfehlerfrei in einen Lärmaktionsplan aufgenommen wurden.

- Lärminderungsgrundsätze, die bei behördlichen Planungen zu berücksichtigen sind, wie beispielsweise die Ausweisung von ruhigen Gebieten.
- Der Lärmaktionsplan sollte eine langfristige Strategie zu Lärminderung aufzeigen und die sich daraus ergebende Abschätzung zur Reduzierung der Betroffenenzahlen enthalten.
- Bei der Abwägung von Maßnahmen sollen aktuelle Erkenntnisse der Lärminderungsforschung einfließen auch vor dem Hintergrund, dass die Beurteilungsgrundlagen, die dem 10 Jahre alten Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen bei der Beurteilung der Fluglärmbelastung nicht mehr den neuen Stand der Wissenschaft und Technik entsprechen.

Maßnahmen, die aus unserer Sicht besonders geprüft werden sollen sind:

- die Ausweitung des Nachtflugverbotes  
In diesem Punkt schließen wir uns der Stellungnahme der Fluglärmkommission an.
- Spreizung der Entgelte nach Lärmgesichtspunkten
- die Berücksichtigung der ruhigen Gebiete  
Eine Karte mit den Mainzer ruhigen Gebieten liegt unserer Stellungnahme bei.
- Segmented Approach
- Anhebung der Gegenanflüge

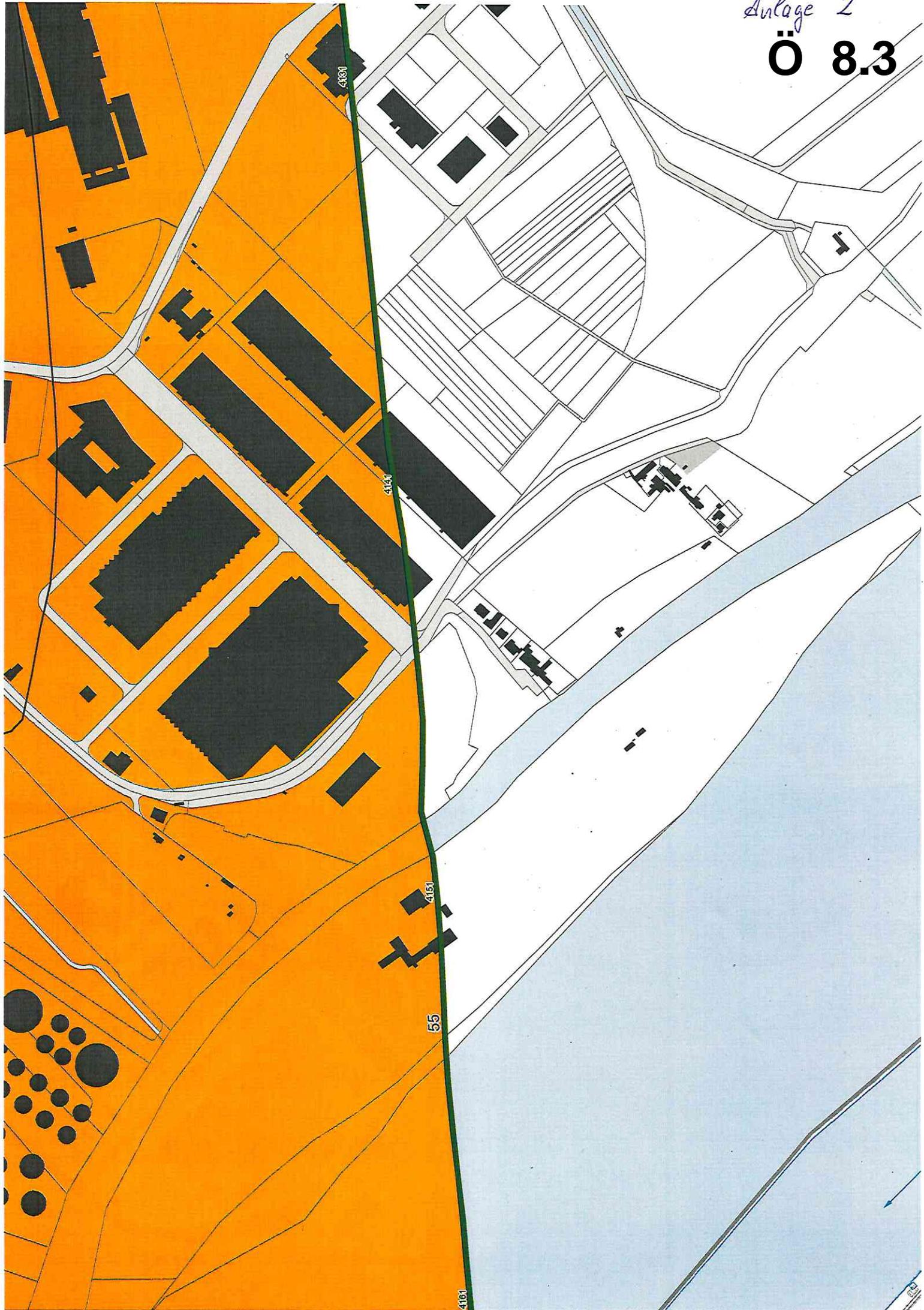
Mit freundlichen Grüßen

  
Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

Anlage : ruhige Gebiete

Anlage 2

Ö 8.3



# Stadt Mainz Lärmaktionsplan

Karte 14

## Potentiell ruhige Gebiete

### Unbebaute Flächen mit Pegeln ( $L_{den}$ )<sup>\*</sup>

- $\leq 50$  dB(A)
- $\leq 55$  dB(A)

### Siedlungsfläche mit Pegeln ( $L_{den}$ )<sup>\*</sup>

- $\leq 55$  dB(A)

Fluglärm mit  $L_{Tep} > 50$  dB(A) sowie Flächen mit Überlagerungen von mind. zwei Lärmquellen mit jeweils  $L_{den} > 50$  dB(A)

- Flächen mit Pegel  $L_{den} > 55$  dB(A)

<sup>\*</sup> Der Berechnungszeitraum des Fluglärms Flughafen FFM ist hiervon abweichend 6-22 Uhr

### Berücksichtigte Emittenten

- Straßennetz der Lärmkartierung
- Tramnetz der Lärmkartierung
- Verkehrslandeplatz Mainz Finthen
- Schienennetz der Lärmkartierung
- IVU-Anlagen

### Anflugroute Flughafen FFM, alle Betriebsrichtungen

#### Datengrundlage

Lärmkartierung, Stadt Mainz 2012; Lärmkarte EBA 2014; Fluglärm, Prognosewerte 2020, Umwelthaus Hessen 2014

#### Kartengrundlage

Straßenbahn- / Straßennetz der Lärmkartierung, FNP, Stadt Mainz 2012; Schienennetz der Lärmkartierung, EBA 2014

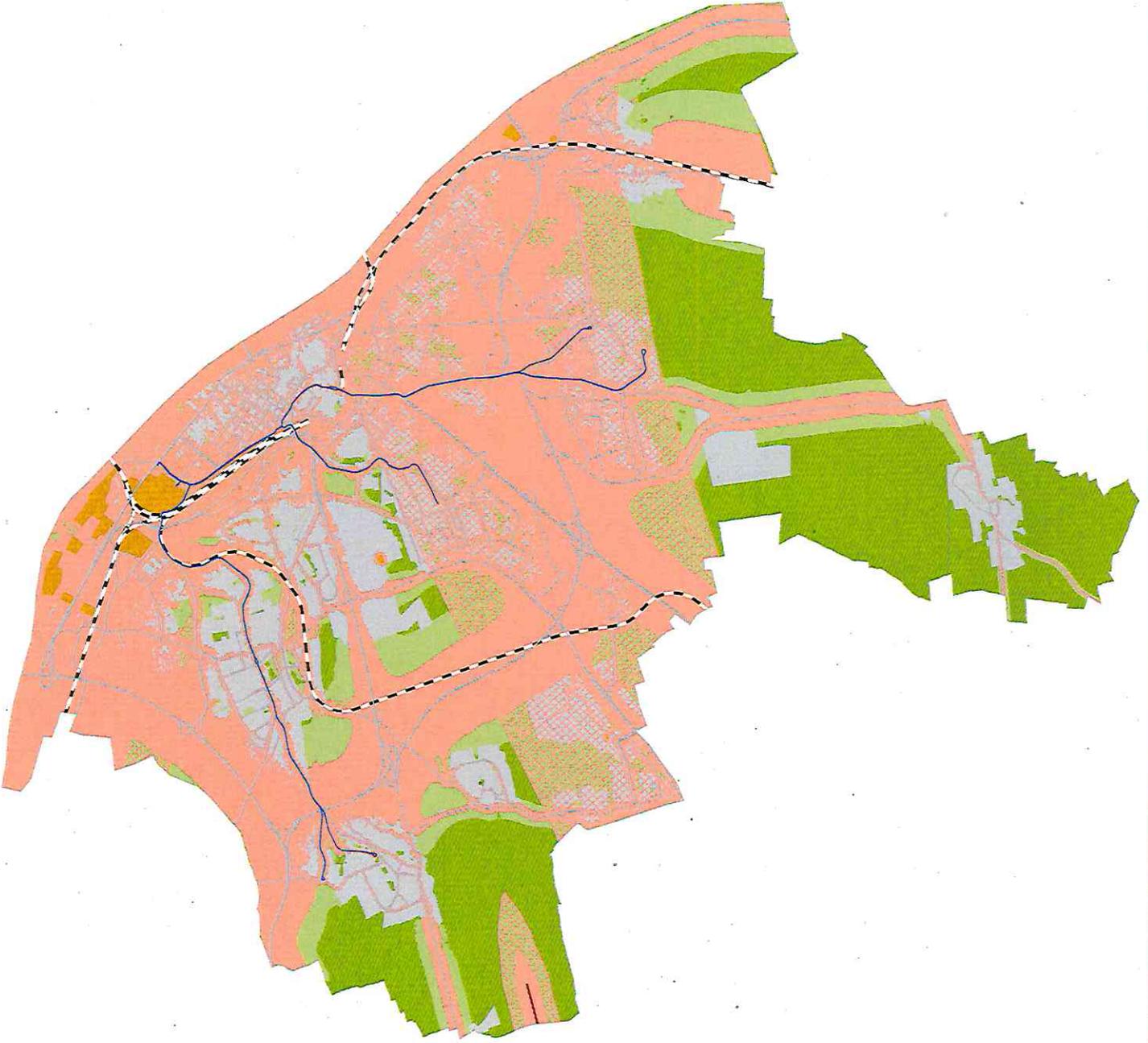
Stand

Mai 2015



**LK Argus**  
 Berlin • Hamburg • Kassel

Ludwig-Erhard-Straße 8 • D-34131 Kassel  
 Tel. 0561.31 09 72 80 • Fax 0561.31 09 72 89  
 kassel@LK-argus.de • www.LK-argus.de





## Beschlussvorlage für Ausschüsse

öffentlich		Drucksache Nr. 1430/2023
Amt/Aktenzeichen 67/67 00 66 Wei	Datum 20.09.2023	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö

### Betreff:

Sachstandsbericht zu Antrag 0948/2023 SPD, Grüne, CDU, Linke, ÖDP, FDP, Ortsbeirat Mainz-Weisenau;  
hier: Entsiegelung und Begrünung der Ecke Am Rübenacker/Laubenheimer Straße

Mainz, 28. September 2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete

### Beschlussvorschlag:

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

### Sachverhalt:

Das Grün- und Umweltamt bewertet die Möglichkeiten zur Entsiegelung und Nachpflanzung an dieser Stelle grundsätzlich positiv. Die Ergebnisse der tiefbautechnischen Koordinierung haben ebenfalls keine grundsätzlichen Einschränkungen ergeben. Eine Erweiterung der beiden Baumscheiben könnte die Wachstumsvoraussetzungen für die Nachpflanzungen verbessern. In welchem Umfang die kleinen Grünareale verbunden und erweitert werden können wird derzeit vom Stadtplanungsamt geprüft. Bauliche Umsetzung und Durchführung der Nachpflanzung ist bis zum Herbst 2024 vorgesehen.



## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1555/2023
Amt/Aktenzeichen 61/61 30 02/003/2020	Datum 05.10.2023	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-Weisenau	Anhörung	15.11.2023	Ö
Bau- und Sanierungsausschuss	Vorberatung	16.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

<p><b>Betreff:</b> Veränderungssperre "W 106-VS/ II" Zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfs "Moritzstraße (W 106)", Satzung "W 106-VS/ II" hier: Beschluss gem. § 17 BauGB i.V. mit den §§ 14 und 16 BauGB</p>
<p>Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen</p> <p>Mainz, 25.10.2023</p> <p>gez. Marianne Grosse Beigeordnete</p>
<p>Mainz, 31.10.2023</p> <p>gez.</p> <p>Nino Haase Oberbürgermeister</p>

### Beschlussvorschlag:

Der **Stadtvorstand**, der **Ortsbeirat Mainz-Weisenau**, der **Bau- und Sanierungsausschuss** empfehlen, der **Stadtrat** beschließt in Kenntnis der Vorlage gemäß § 17 BauGB in Verbindung mit den §§14 und 16 BauGB die Satzung "W 106-VS/ II" über die zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre "W 106-VS" um ein weiteres Jahr.

## Sachverhalt

### **Ausgangslage / Sachverhalt**

Der Stadtrat der Stadt Mainz hat am 10.02.2021 und erneut am 09.02.2022 den Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan "Moritzstraße (W 106)" gefasst. Ziel des Bebauungsplans ist es, die nachhaltige Sicherung der städtebaulich prägenden Strukturen in diesem allgemeinen Wohngebiet zu gewährleisten. Wesentliche Kriterien, die es zu sichern gilt, sind die kleinteilige offene Struktur, die Größe der zu errichtenden Baukörper, die Zahl der Wohneinheiten in Wohngebäuden, sowie die großzügigen unbebauten Gartenbereiche in den rückwärtigen Grundstücksflächen und den Vorgartenzonen.

Zur Sicherung der Planung hatte der Stadtrat am 10.02.2021 deshalb die Veränderungssperre "W 106-VS" beschlossen. Da sich das Verfahren durch einzelne Verfahrensschritte zeitlich ausgedehnt hat und das Bebauungsplanverfahren "W 106" noch nicht abgeschlossen werden konnte, hatte der Stadtrat die Geltungsdauer der Veränderungssperre um ein Jahr verlängert. Diese Veränderungssperre mit der Bezeichnung "W 106-VS/ I" wird nunmehr am 18.02.2024 auslaufen.

Aufgrund der noch ausstehenden, erforderlichen Verfahrensschritte ist der Zeitpunkt des Abschlusses des Bauleitplanverfahrens "W 106" nicht exakt zu bestimmen. Die von der Stadt Mainz verfolgten städtebaulichen Ziele für das Plangebiet sind jedoch weiterhin gefährdet. Es ist immer noch zu befürchten, dass Vorhaben beantragt werden, die den städtebaulichen Zielsetzungen des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplans "Moritzstraße (W 106)" widersprechen könnten.

### **Artenschutzrechtliche Prüfung**

Im Zuge des Bauleitplanverfahrens musste der Nachweis erbracht werden, dass die Planung nicht gegen die artenschutzrechtlichen Bestimmungen verstößt. Hierzu wurde eine artenschutzrechtliche Prüfung für das Plangebiet durchgeführt. Im Rahmen einer querschnittsorientierten Begehung wurden, sofern möglich, alle im Geltungsbereich und dessen Randbereichen stehenden Bäume und Gebäude gezielt auf Strukturen untersucht, welche baum- und gebäudebewohnende Fledermausarten sowie höhlen- oder nischenbrütenden Vogelarten als Quartier dienen könnten. Zudem waren mehrere Nachtbegehungen erforderlich, um mögliche Fledermausrufe und Ausflüge aus Gebäuden zu erfassen sowie um akustische Nachweise von Amphibien und Gartenschläfern zu erfassen. Bei weiteren Begehungen wurden alle im Plangebiet und in der näheren Umgebung vorkommenden Vogelarten akustisch wie auch optisch erfasst. Das gesamte Untersuchungsgebiet wurde begangen und Strukturen wie Brachflächen und Gehölze sowie die einzelnen Gebäude und Gärten genau untersucht. Zudem wurden die als Habitat geeigneten Strukturen im Rahmen von mehreren Begehungen gezielt nach eventuell vorkommenden Reptilien abgesucht. Die umfassenden Untersuchungen nahmen entsprechend viel Zeit in Anspruch. Da es sich bei dem Geltungsbereich überwiegend um private Grundstücksflächen handelt, die nicht zugänglich sind, gestaltete sich die Erfassung zudem schwierig, wodurch sich die Fertigstellung des Gutachtens verzögerte.

### **Altlastenverdacht**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes befinden sich altlastenverdächtige Flächen, für welche eine historische Recherche zur Überprüfung des Gefährdungspotenzials für Mensch und Umwelt durchgeführt wurde. Der Altlastenverdacht besteht aufgrund verschiedener Vornutzungen. Hierzu gehören eine Gelee-/Konfitüren-Fabrik sowie ein Großhandel in chemischen Erzeugnissen in der "Wormser Straße". Die Überprüfung der Standorte ergab, dass aufgrund verschiedener Faktoren (Betriebsstrukturen, Nutzungszeitraum, Überbauung, Versiegelung etc.) aktuell keine weiteren Maßnahmen zu ergreifen sind. Die Ergebnisse der Recherche wurden der SGD Süd zur bodenschutzrechtlichen Bewertung nach §11 (2) LBodSchG übermittelt. Sowohl die verwaltungsinternen Recherchearbeiten sowie die Abstimmung mit der SGD Süd haben zu Verzögerungen innerhalb

des Bauleitplanverfahrens geführt, waren jedoch erforderlich, um eine Gefährdung für Mensch und Umwelt auszuschließen.

## **2. Lösung**

Zur weiteren Sicherung der Bauleitplanung soll die seit 19.02.2021 rechtskräftige Veränderungssperre "W 106-VS" für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "W 106" um ein weiteres Jahr verlängert werden. Die Verlängerung der Geltungsdauer ist gemäß § 16 BauGB i. V. mit § 14 BauGB als Satzung "W 106-VS/ II" zu erlassen.

Auf der Grundlage dieser erneuten Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "W 106" wird erreicht, dass Vorhaben im Sinne des § 29 BauGB, die den städtebaulichen Zielen entgegenstehen würden, nicht durchgeführt und bauliche Anlagen nicht beseitigt werden dürfen.

Die Veränderungssperre "W 106-VS/ II" tritt automatisch außer Kraft, sobald und soweit das Bauleitplanverfahren "Moritzstraße (W 106)" rechtsverbindlich abgeschlossen wird.

## **3. Kosten**

Für die Stadt Mainz entstehen keine Kosten.

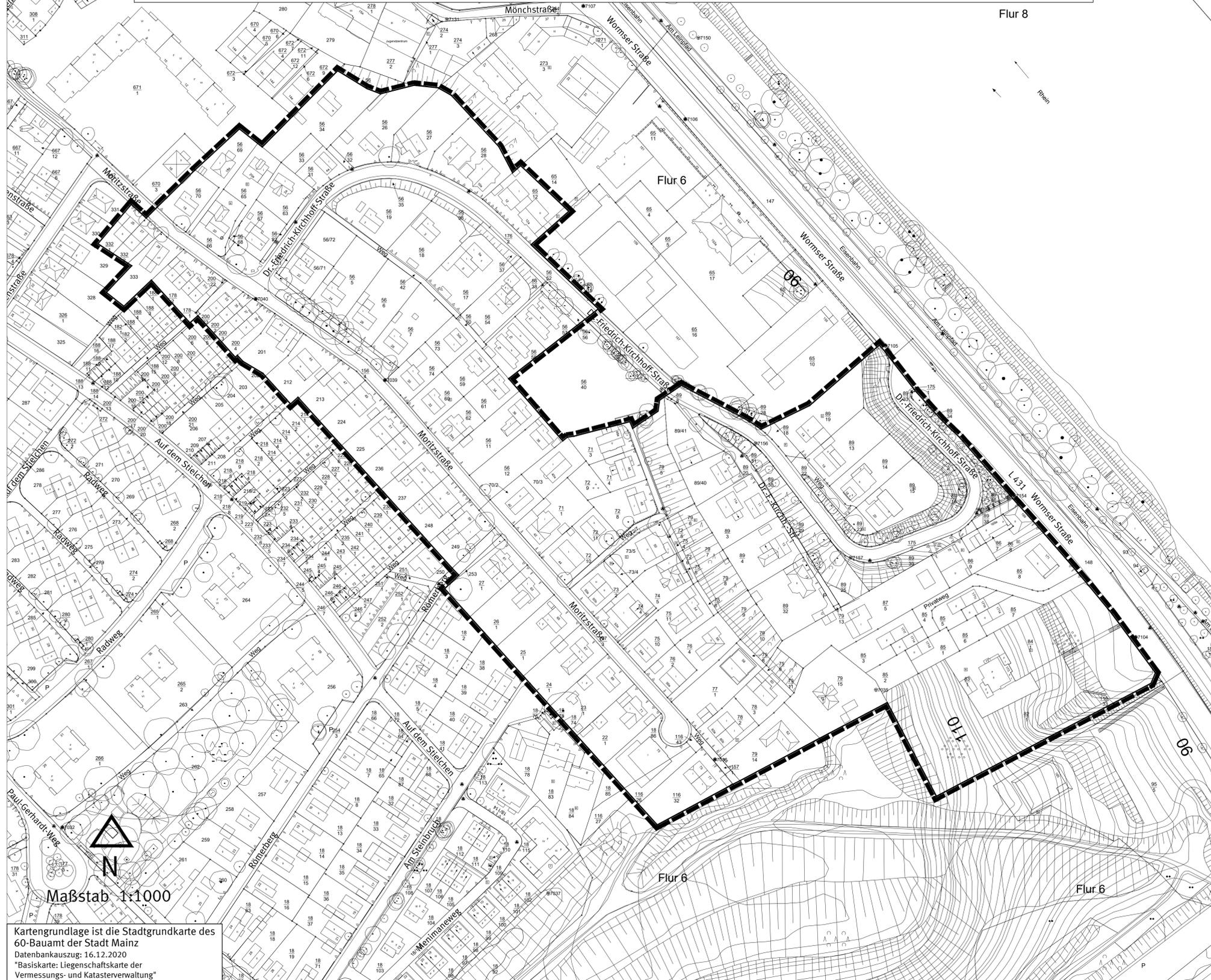
## **4. Geschlechtsspezifische Folgen**

Der o. g. Beschluss hat keine geschlechtsspezifischen Folgen.

*Anlagen:  
- Satzungsentwurf*

## **Finanzierung**

# Zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Moritzstraße (W 106)" - Satzung W 106-VS/II



Kartengrundlage ist die Stadtgrundkarte des 60-Bauamt der Stadt Mainz  
 Datenbankauszug: 16.12.2020  
 "Basiskarte: Liegenschaftskarte der Vermessungs- und Katasterverwaltung"

## Legende

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

### Satzung der Stadt Mainz über die zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Moritzstraße (W 106)"; Satzung W 106-VS/ II

Auf Grund der §§ 14, 16 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB) und der §§ 17 Abs. 1 und 2 BauGB in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. November 2017 (BGBl. I S. 3634), das zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 28. Juli 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 221) geändert worden ist und des § 24 der Gemeindeordnung Rheinland-Pfalz (GemO) in der Fassung vom 31.01.1994 (GVBl. 1994, S. 153), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 24.05.2023 (GVBl. S. 133), hat der Stadtrat der Stadt Mainz in seiner öffentlichen Sitzung am 29.11.2023 folgende Satzung **W 106-VS/ II** über die zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre um ein weiteres Jahr beschlossen.

#### § 1 Erlass der Veränderungssperre

Zur Sicherung der Planung für den künftigen Bereich des vom Stadtrat am 10.02.2021 und am 09.02.2022 erneut zur Aufstellung beschlossenen Bebauungsplanes "Moritzstraße (W 106)" wird die Geltungsdauer der als Satzung "W 106-VS" am 19.02.2021 in Kraft getretenen Veränderungssperre um ein weiteres Jahr verlängert.

#### § 2 Inkrafttreten

Diese Satzung tritt mit ihrer Bekanntmachung gemäß § 16 Abs. 2 BauGB in Verbindung mit § 10 Abs. 3 Satz 4 BauGB in Kraft. Die Geltungsdauer der zweiten Verlängerung der Veränderungssperre bestimmt sich nach § 17 BauGB.

CAD - Planelemente		
Plantteil	Dateiname	Stand
Plan, Legende, Layout	Satzung W106-VS-II.dwg	05.10.2023
Digitale Stadtgrundkarte	SGK W106UTM.dwg	16.12.2020
Satzungstext	3-114.II.docx	05.10.2023

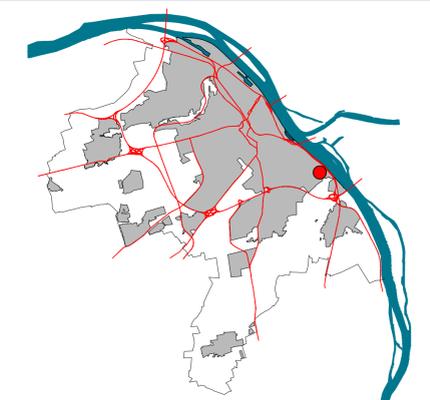
Verfahren		Genehmigung
1. Beschluss der Veränderungssperre durch den Stadtrat als Satzung gemäß § 16 Abs. 1 BauGB:	10.02.2021	
2. Ausgefertigt:	15.02.2021	
3. Bekanntmachung der Tatsache des Beschlusses und Inkrafttreten der Veränderungssperre gemäß § 16 Abs. 2 i. V. mit § 10 Abs. 3 BauGB:	19.02.2021	
Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre gemäß § 17 BauGB:		
1. Beschluss zur 1. Verlängerung durch den Stadtrat gemäß § 17 Abs. 1 BauGB:	01.02.2023	
2. Ausgefertigt:	08.02.2023	
3. Bekanntmachung des Beschlusses und Inkrafttreten der 1. Verlängerung gemäß § 16 Abs. 2 i. V. mit § 10 Abs. 3 BauGB:	17.02.2023	
4. Beschluss zur 2. Verlängerung durch den Stadtrat gemäß § 17 Abs. 2 BauGB:	29.11.2023	
5. Ausgefertigt:		
6. Bekanntmachung des Beschlusses und Inkrafttreten der 2. Verlängerung gemäß § 16 Abs. 2 i. V. mit § 10 Abs. 3 BauGB:		

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

**Landeshauptstadt Mainz**  
 Stadtplanungsamt  
 Veränderungssperre  
 Zweite Verlängerung

Satzung W 106-VS/II

Zweite Verlängerung der Geltungsdauer der Veränderungssperre für den Bereich des Bebauungsplanentwurfes "Moritzstraße (W 106)"





## Beschlussvorlage

Drucksache Nr.  
1592/2023

öffentlich	Datum 18.10.2023	TOP
Amt/Aktenzeichen 61/68		

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 unbekanntem 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 beigefügt. 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 beispielweise 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 Abstellsituation 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

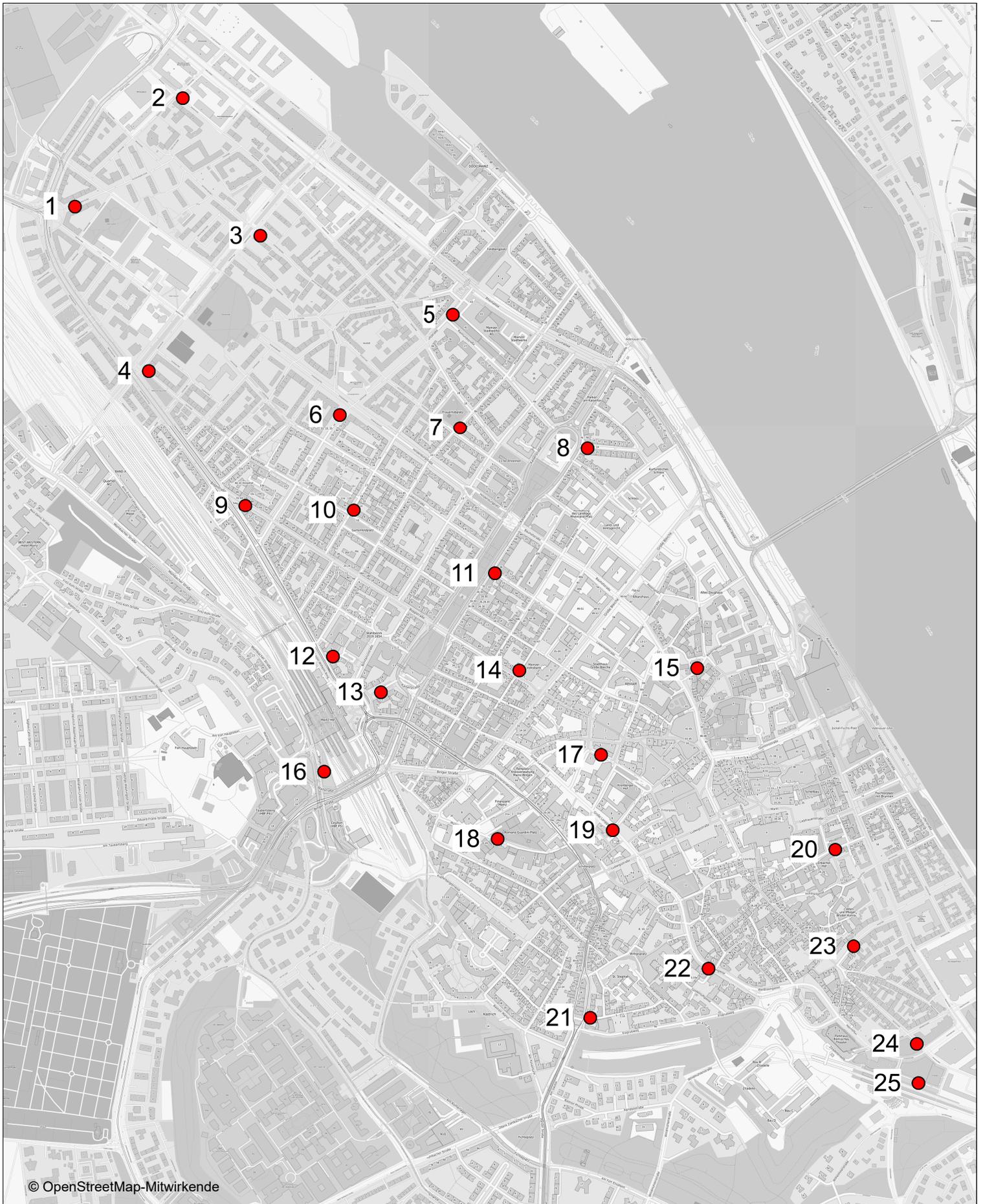
## **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Die Problematik des unzureichend regulierten und zum Teil nicht verkehrsverträglichen Abstell-verhaltens der E-Tretroller-Vermietflotten wirkt sich insbesondere negativ auf die sichere Nutz-barkeit und Attraktivität der Infrastruktur des Fuß- und Radverkehrs aus. Beide Verkehrsarten sind Bestandteil des Umweltverbunds, welcher im Sinne einer nachhaltigen Mobilitätsentwick-lung durch die Landeshauptstadt Mainz gefördert wird. Durch die Einstufung der Vermietsysteme von E-Tretrollern als Sondernutzung und die Festlegung rechtlich verbindlicher Rahmenbedin-gungen, 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.

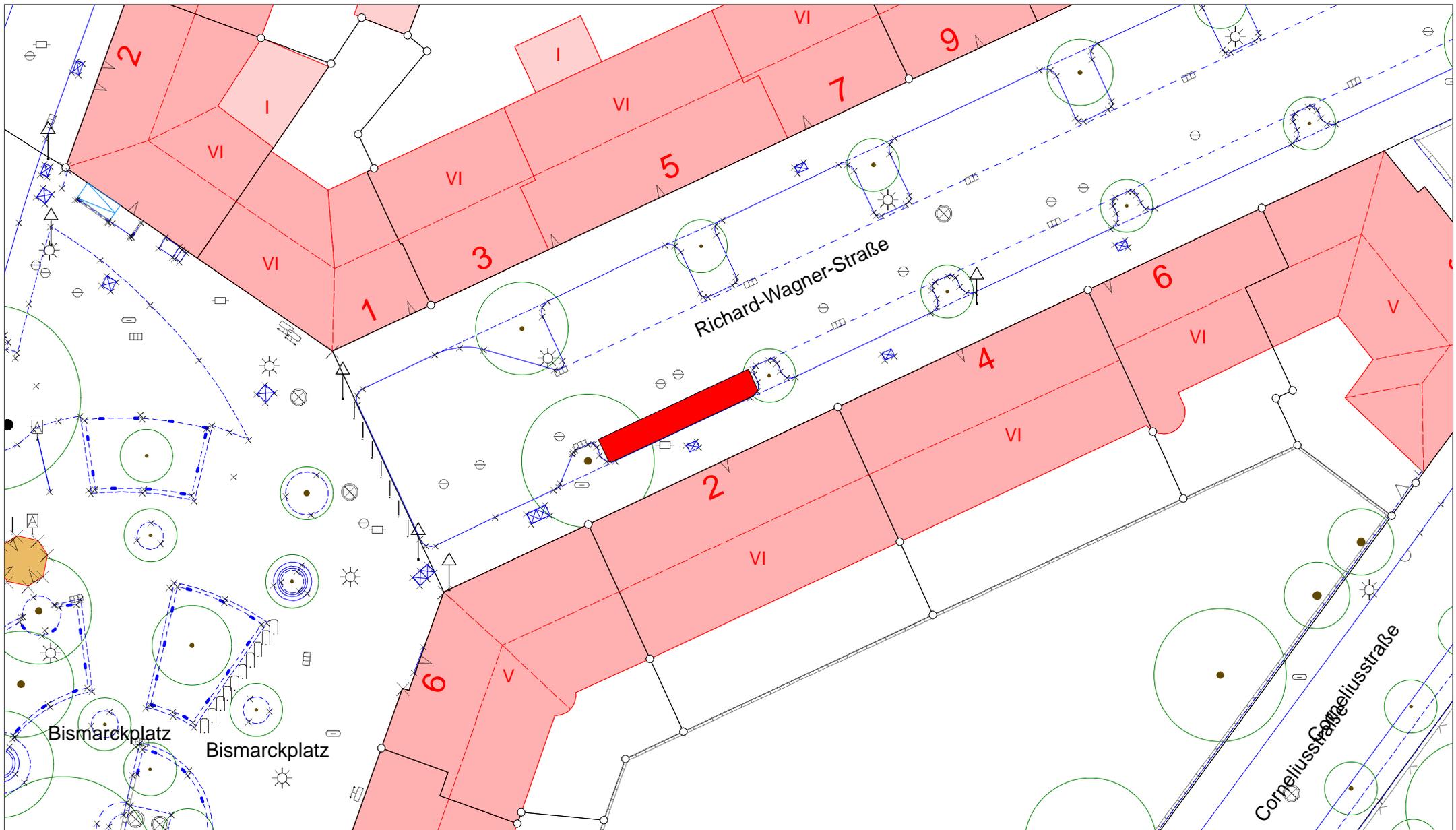
## **Finanzierung**

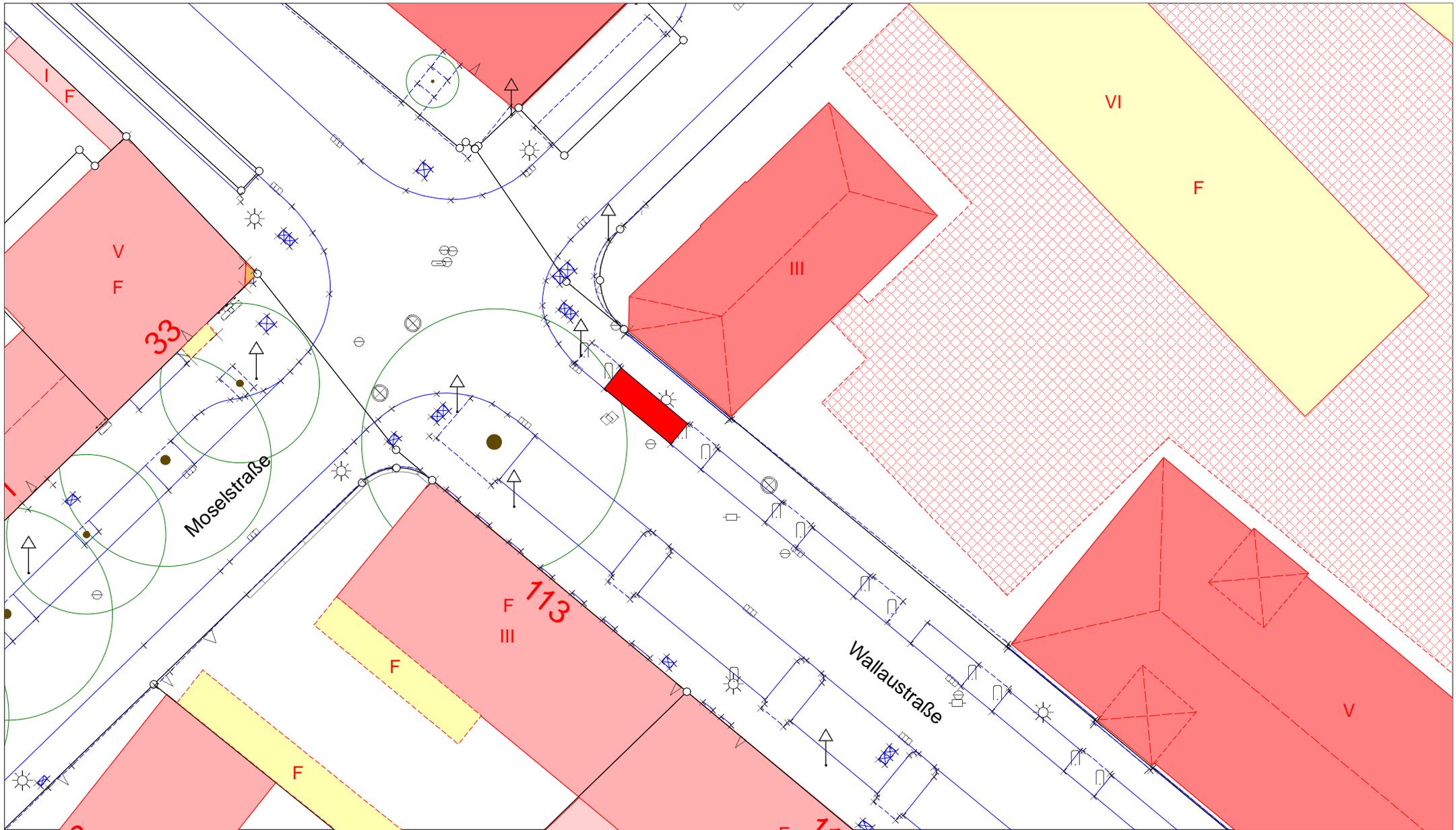
Die notwendigen Personalstellen müssen im Rahmen des kommenden Stellenplans berücksich-tigt werden. Die einmaligen Kosten für die erforderliche Beschilderung, Poller und Bodenmarkie-rungen der Abstellflächen werden über den laufenden Haushalt abgedeckt. Da ein Teil der Stell-plätze aktuell bewirtschaftet wird, kommt es zu Einnahmeverlusten bei den Erlösen durch Park-gebühren, welche durch die Einnahmen aus den Sondernutzungsgebühren kompensiert werden.

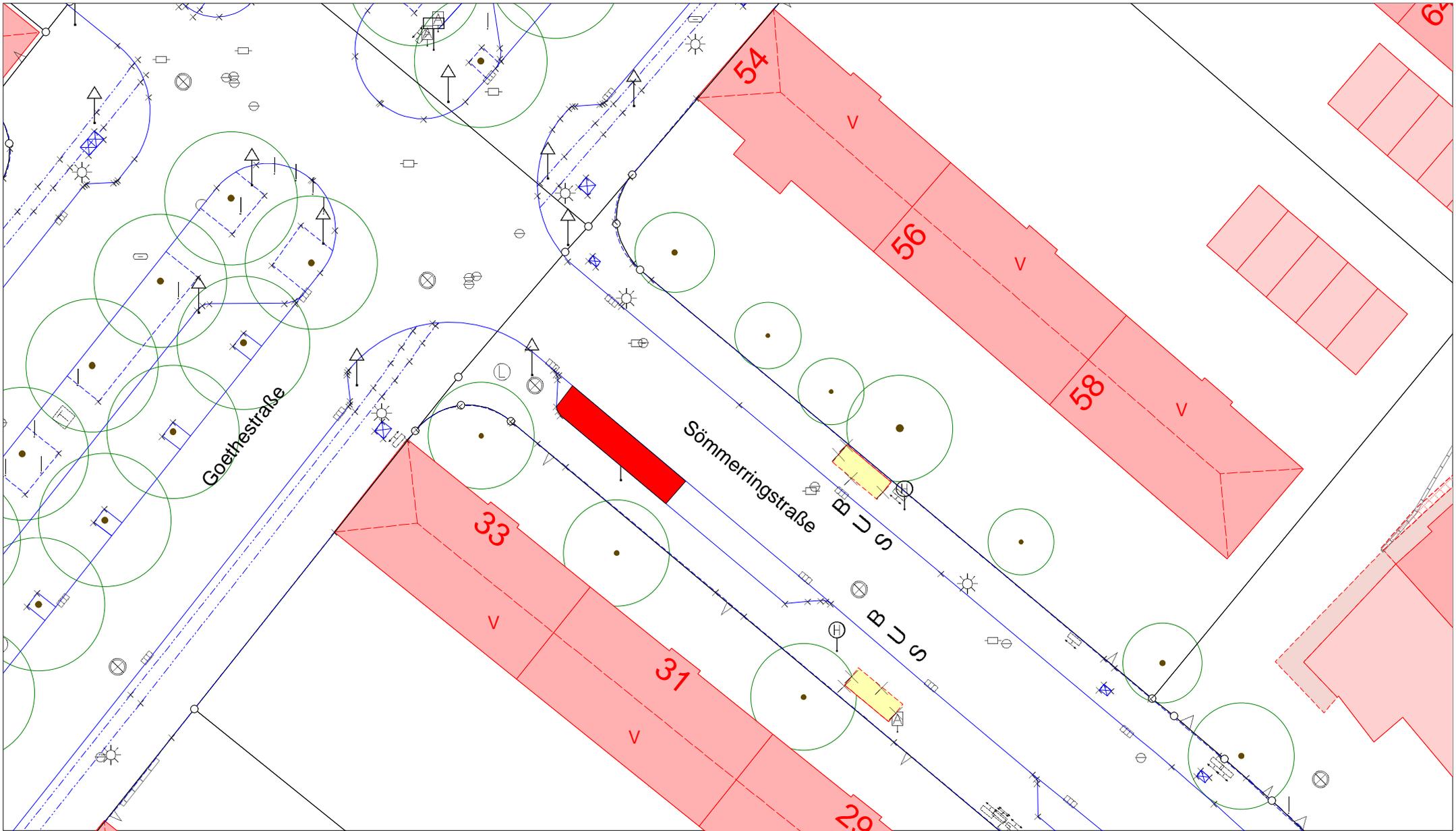
# Ö 10.2

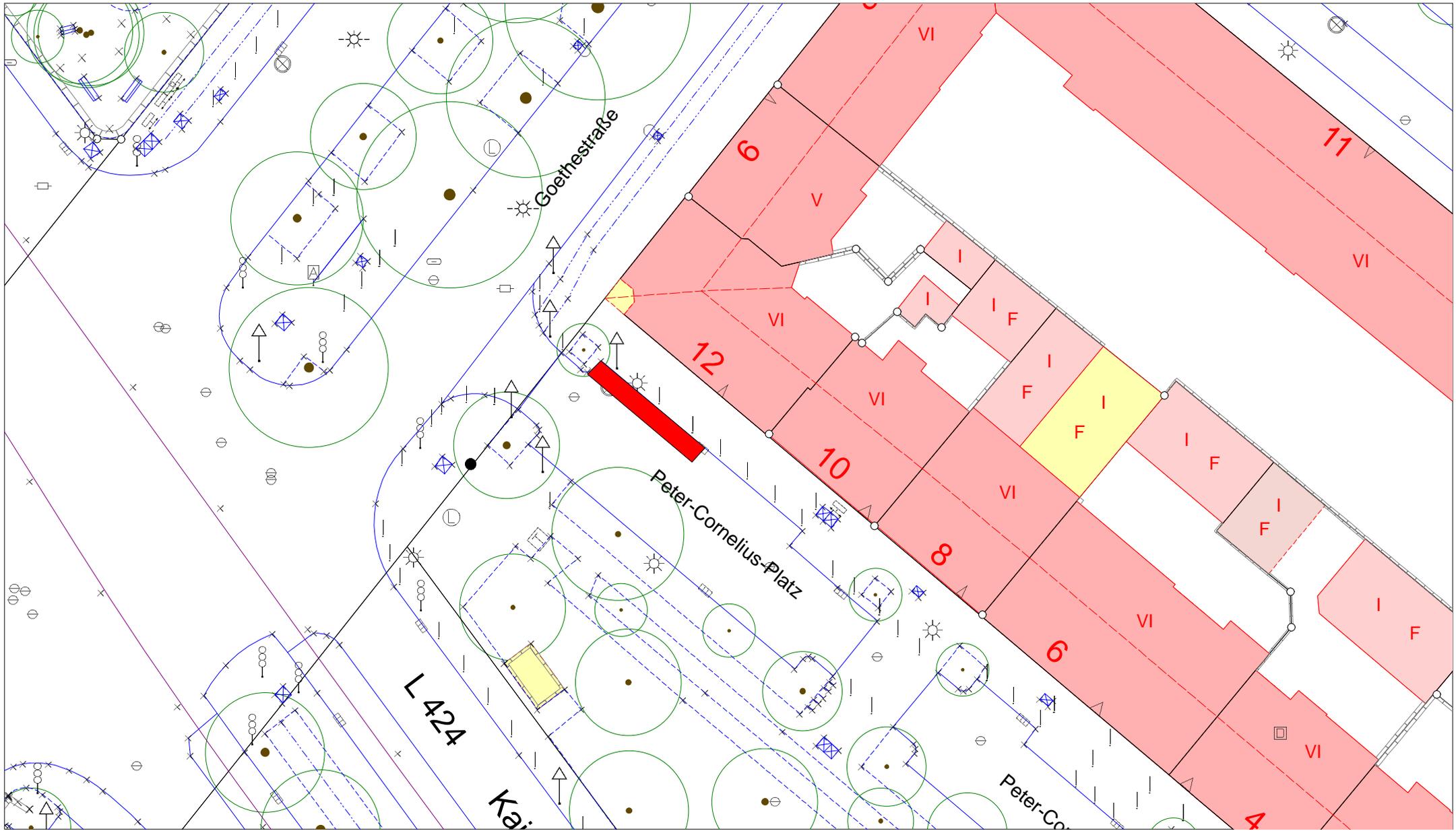


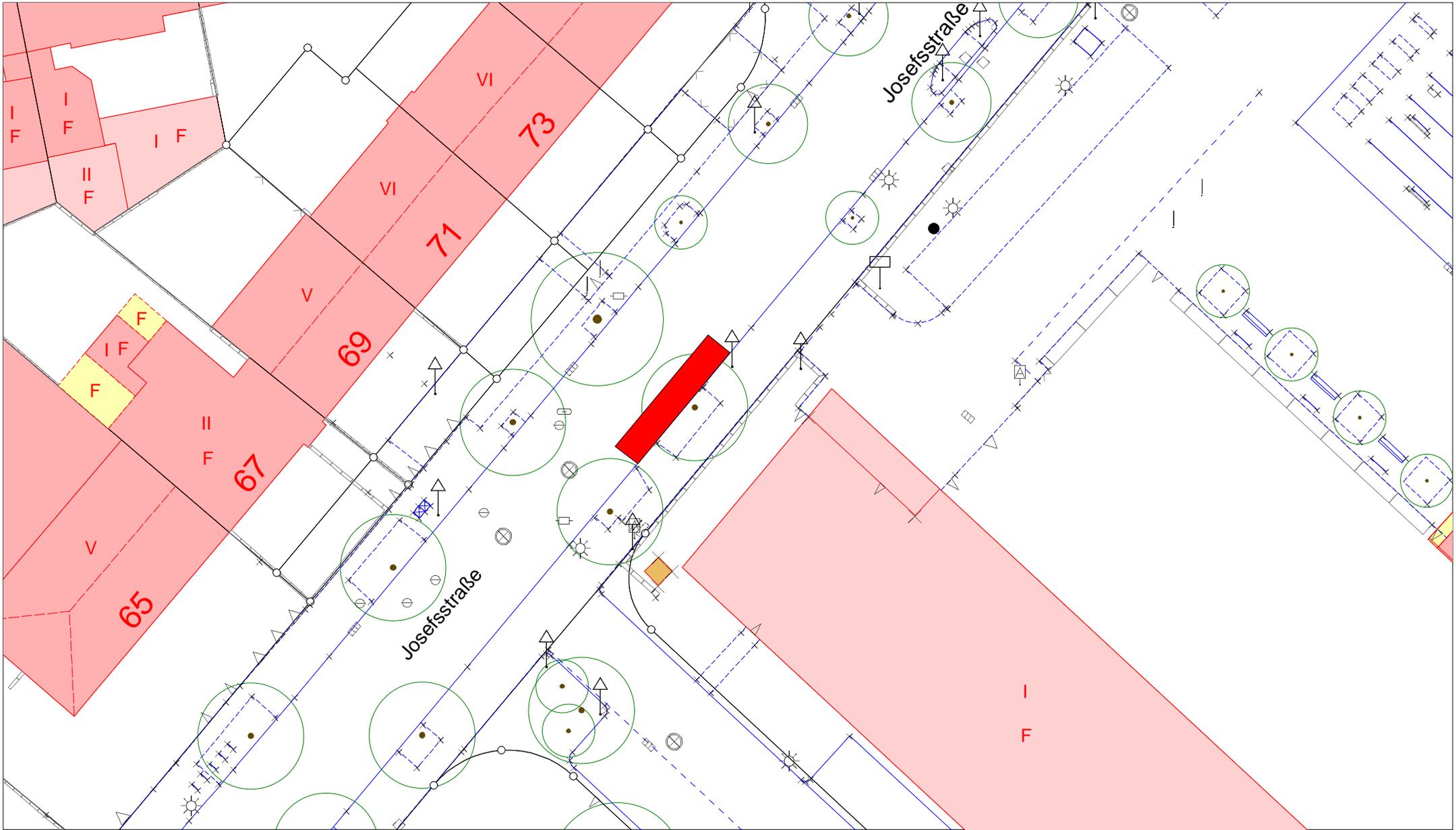
# Ö 10.2

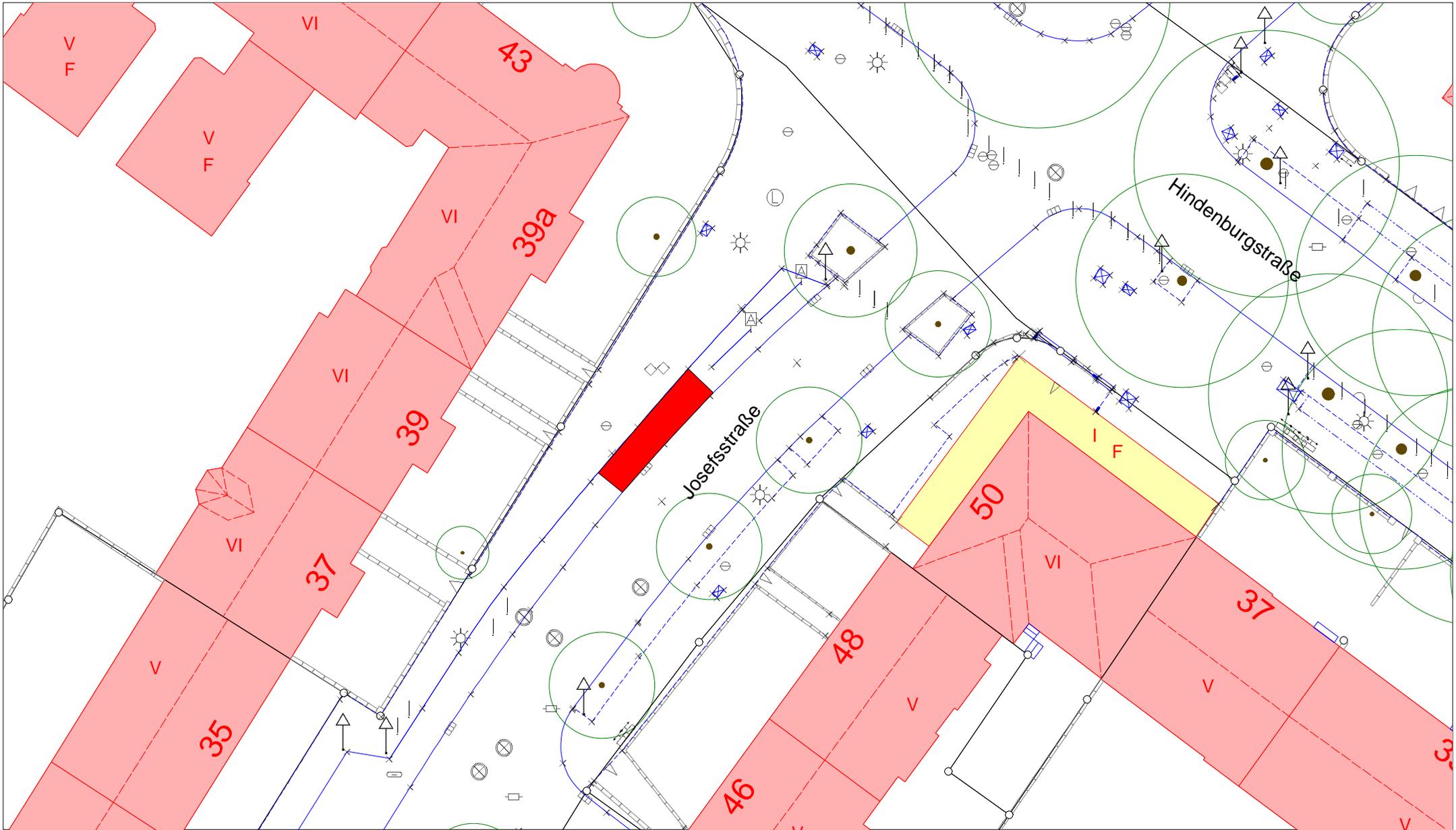


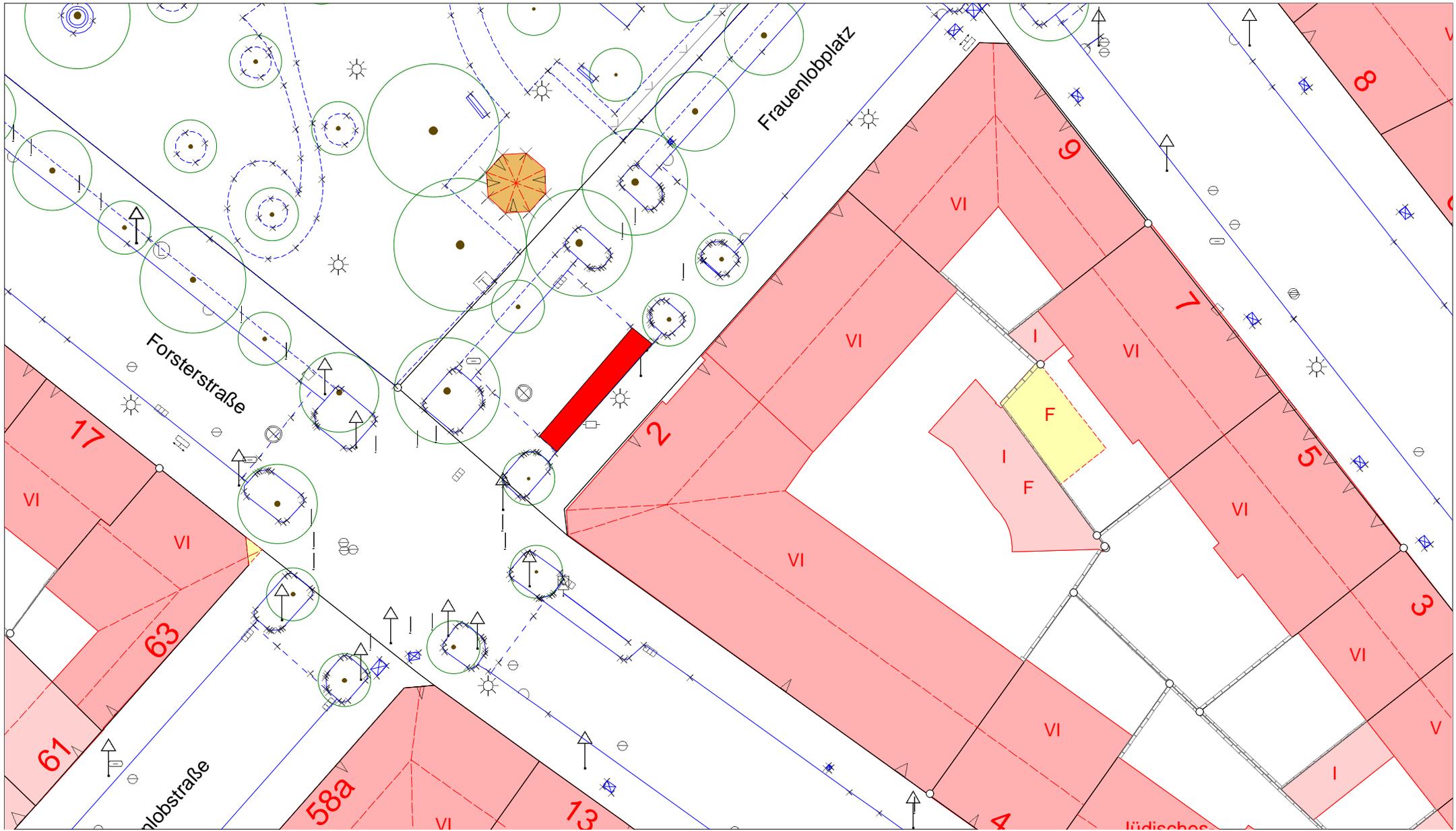




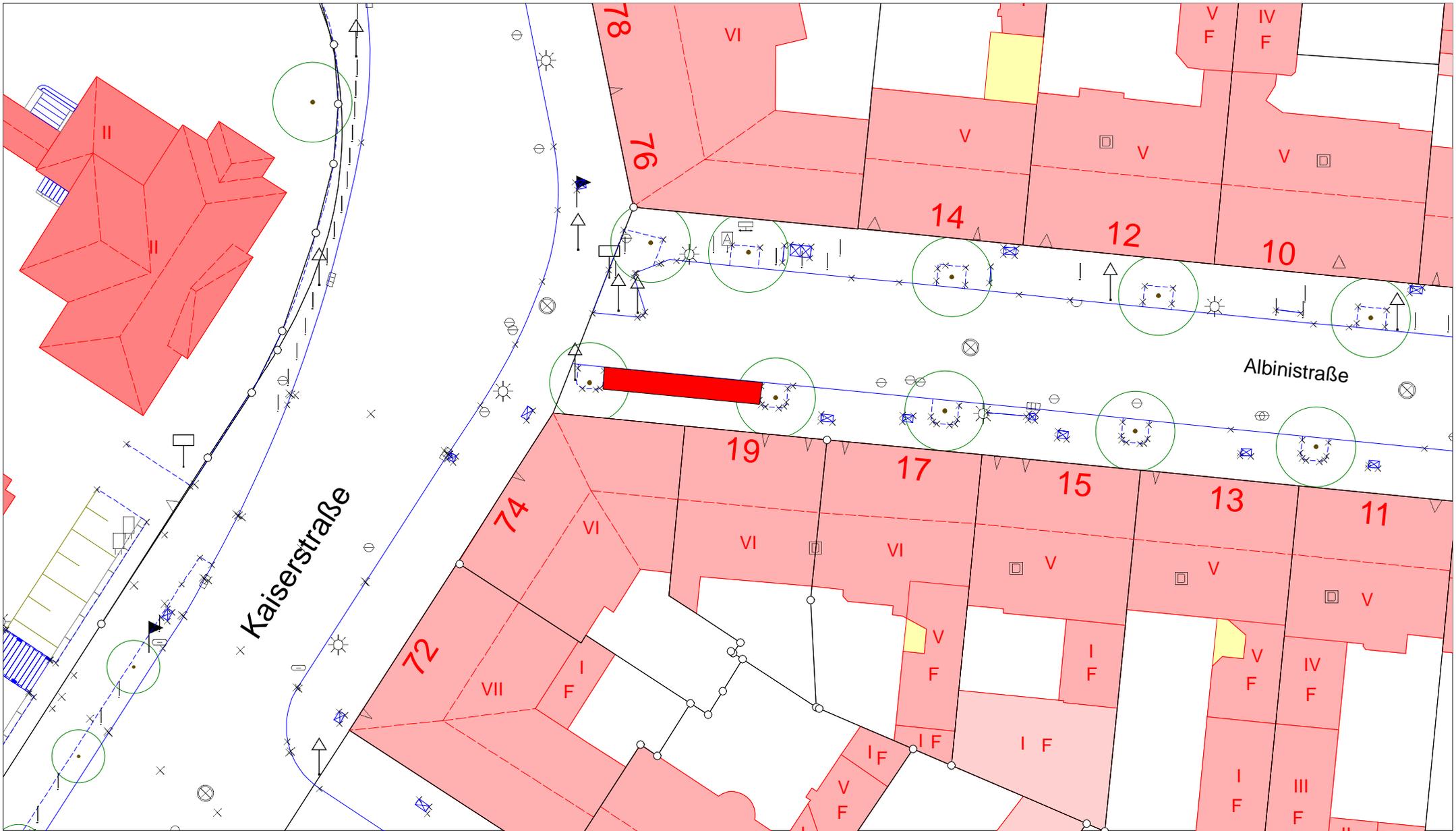


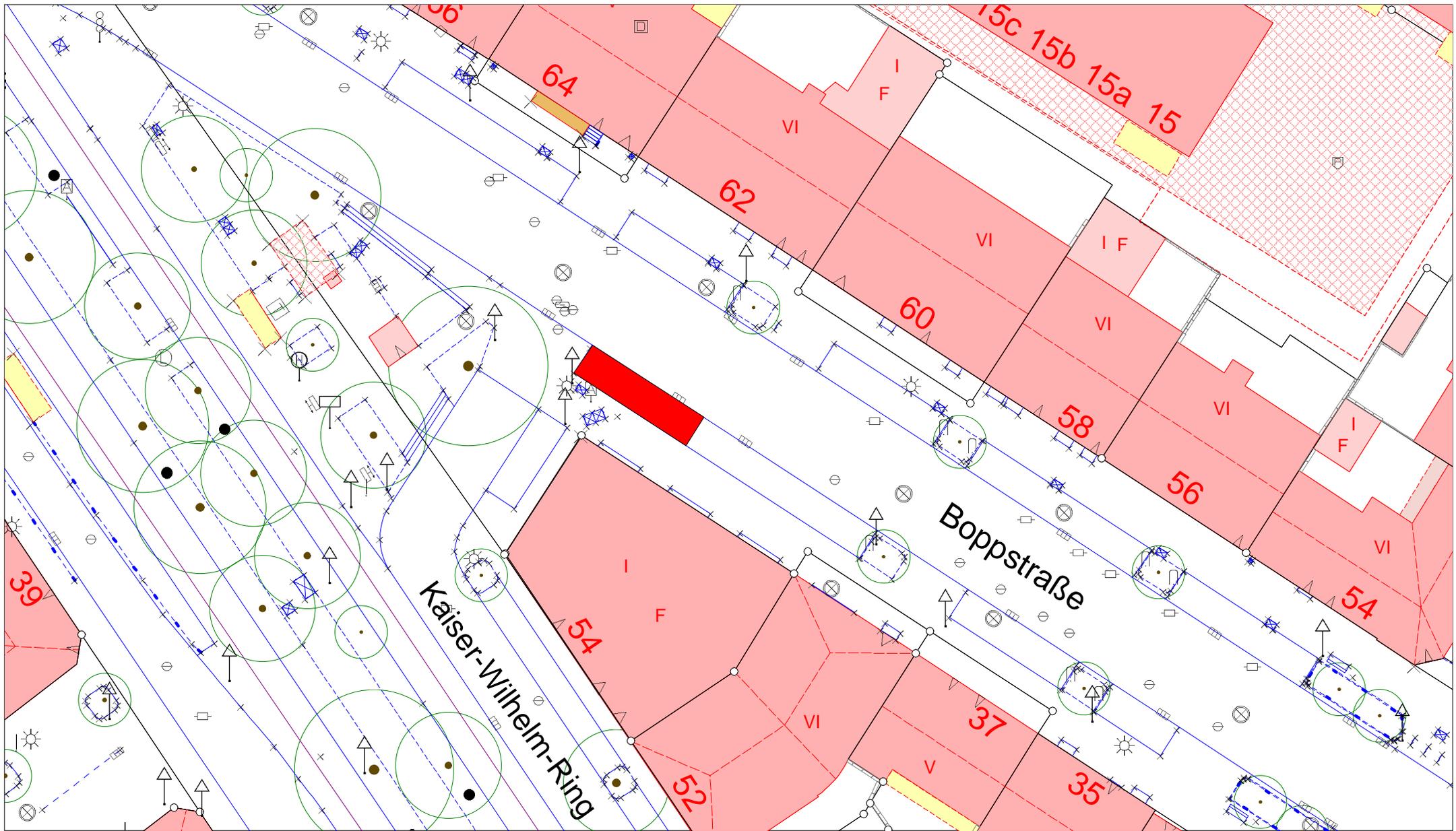




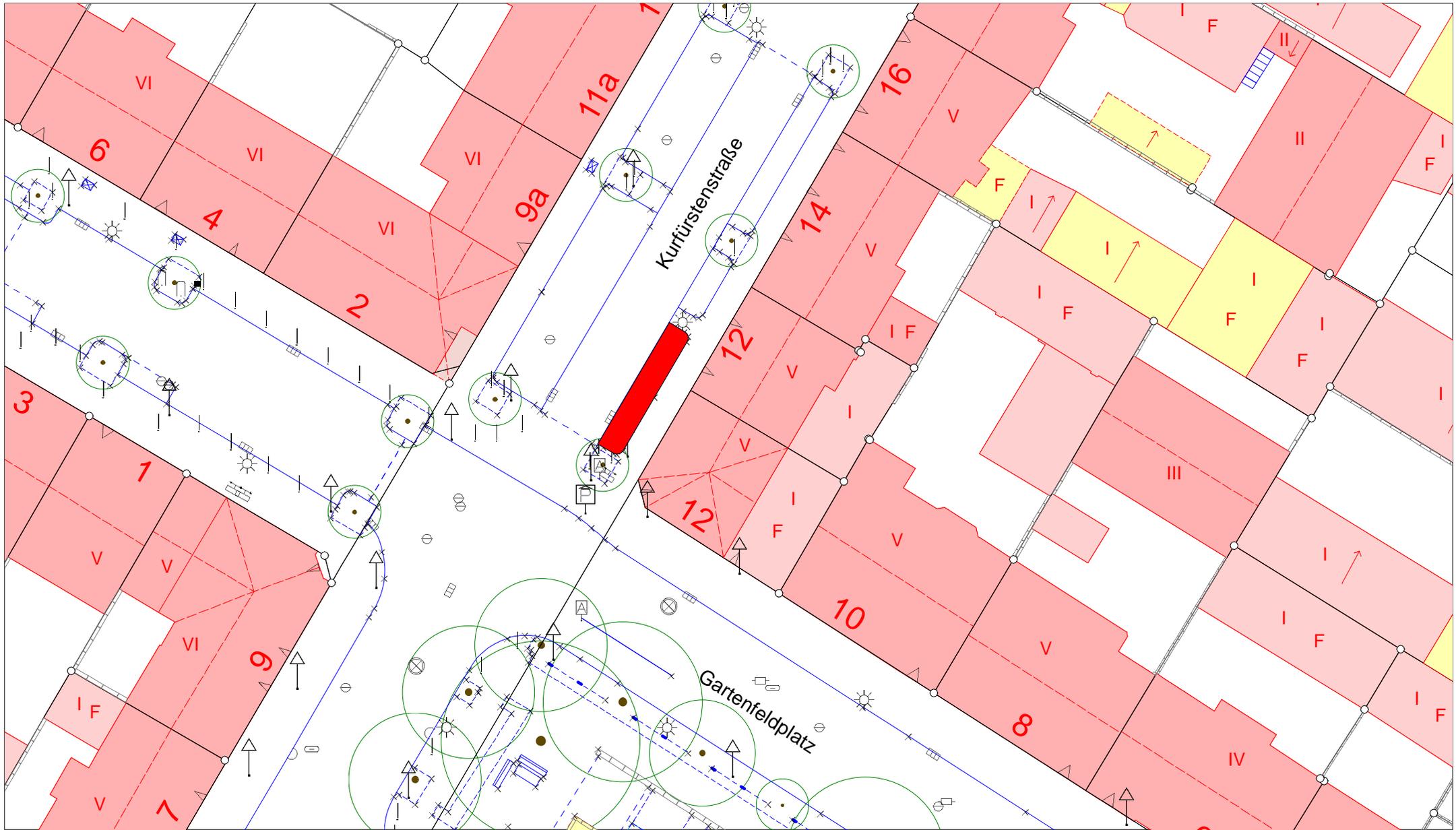


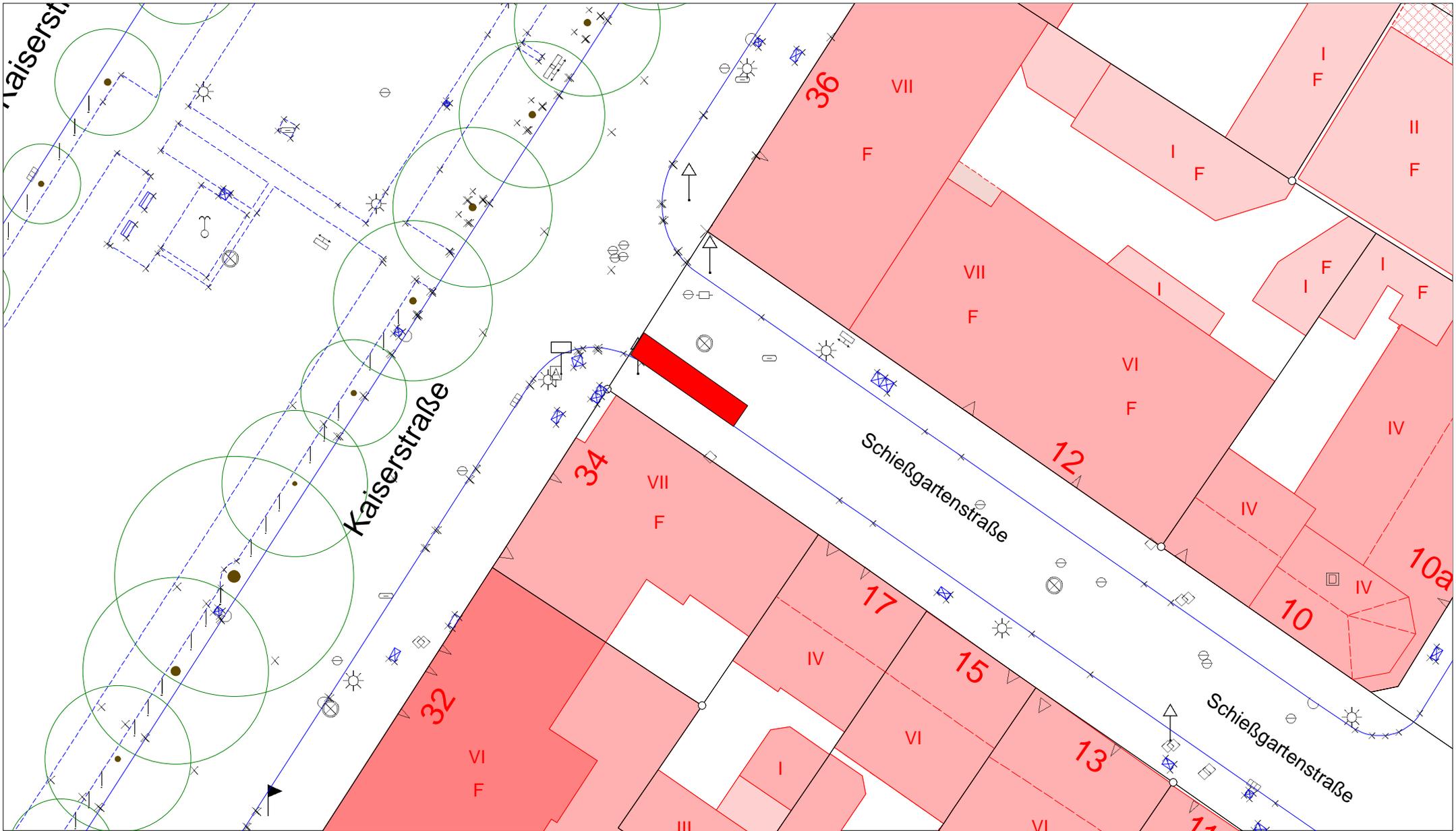
# Ö 10.2

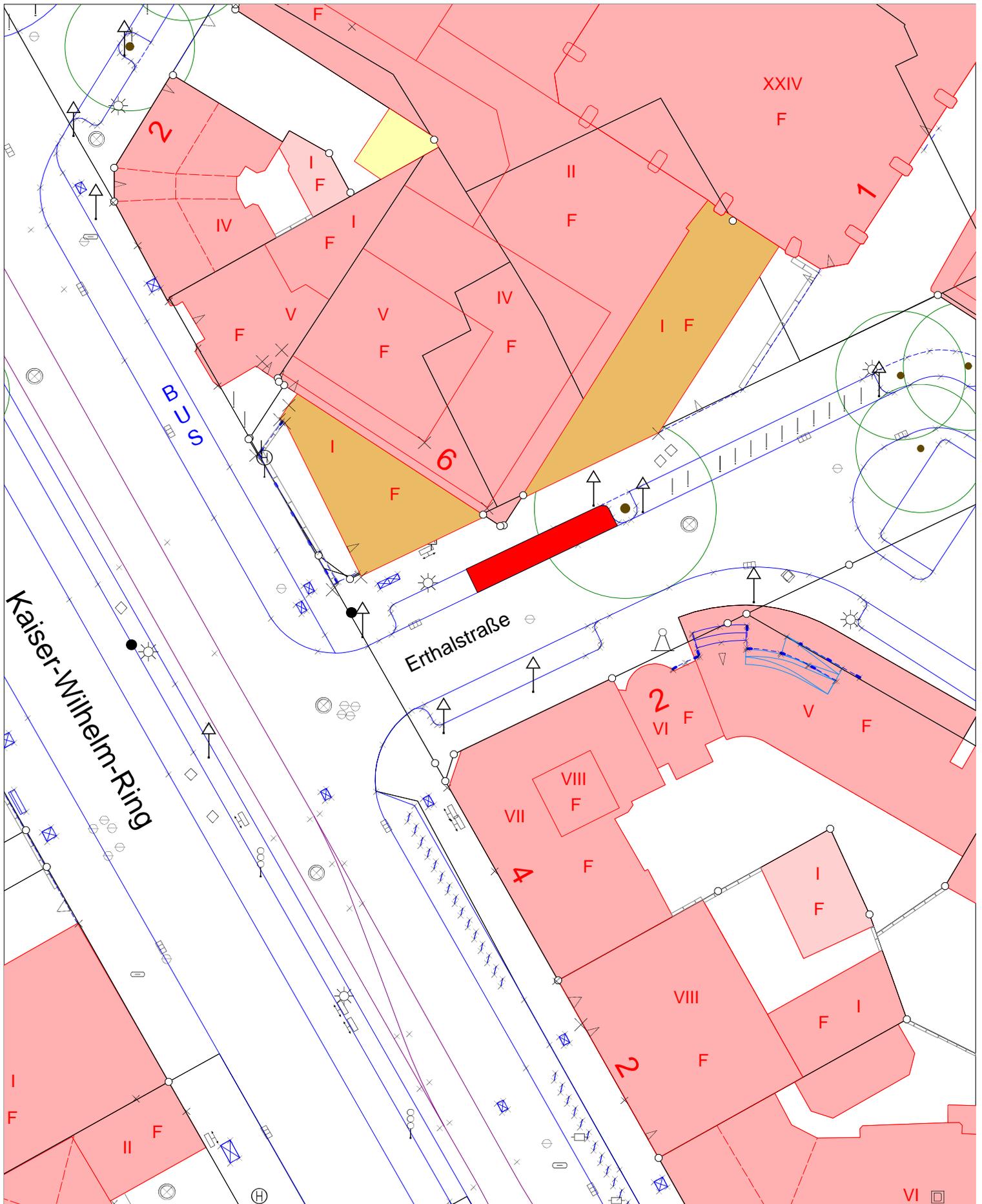




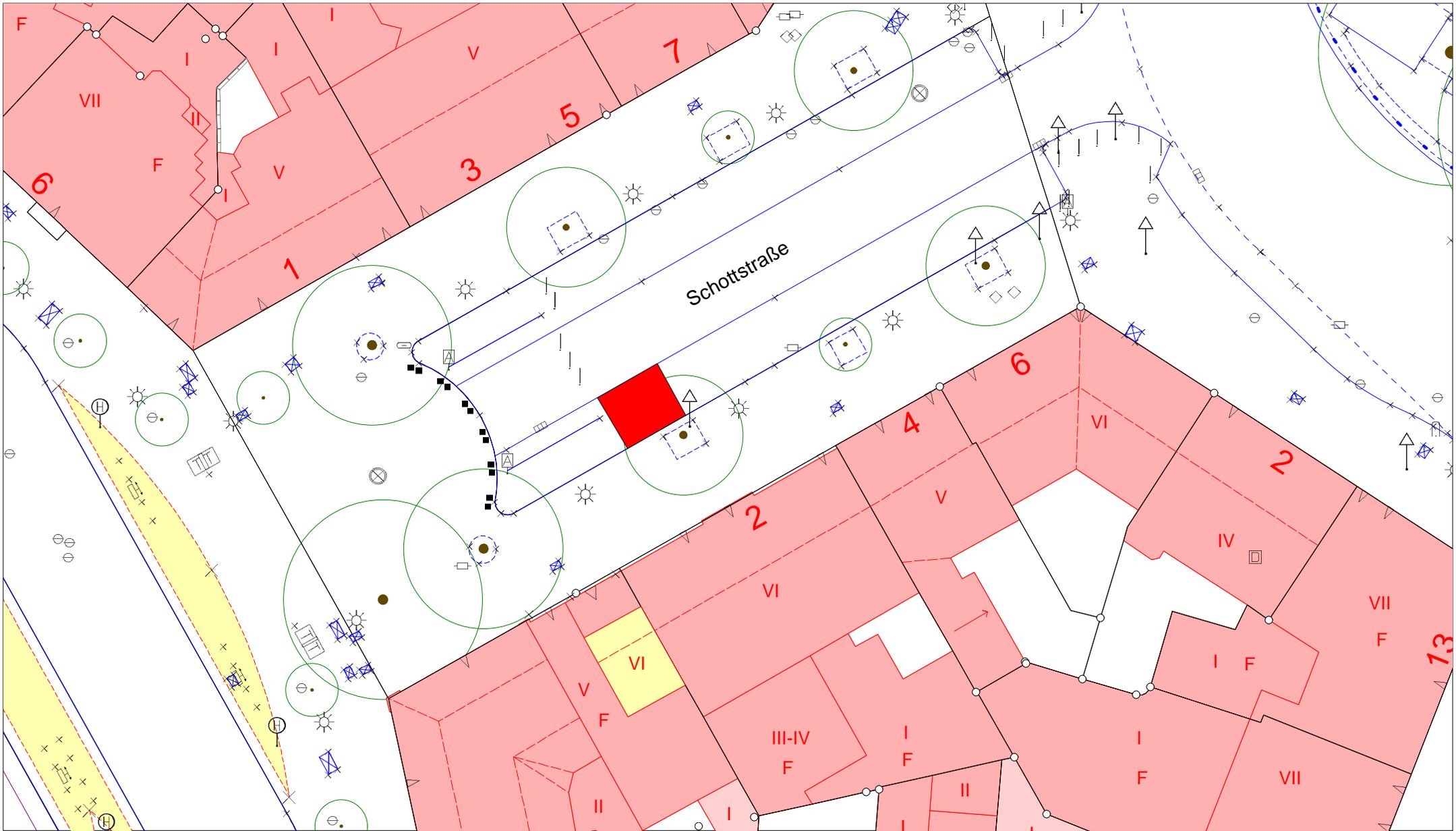
# Ö 10.2



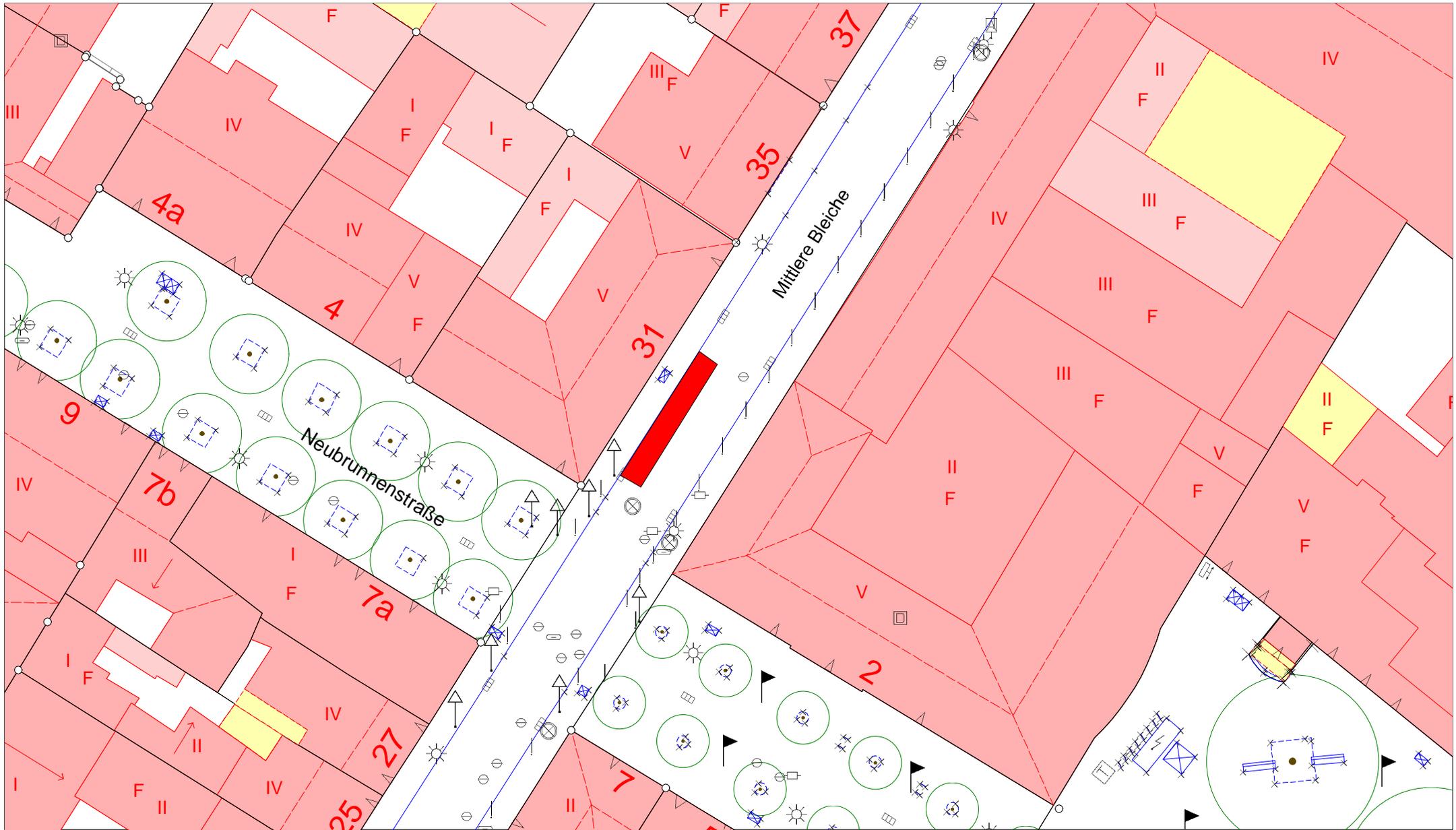


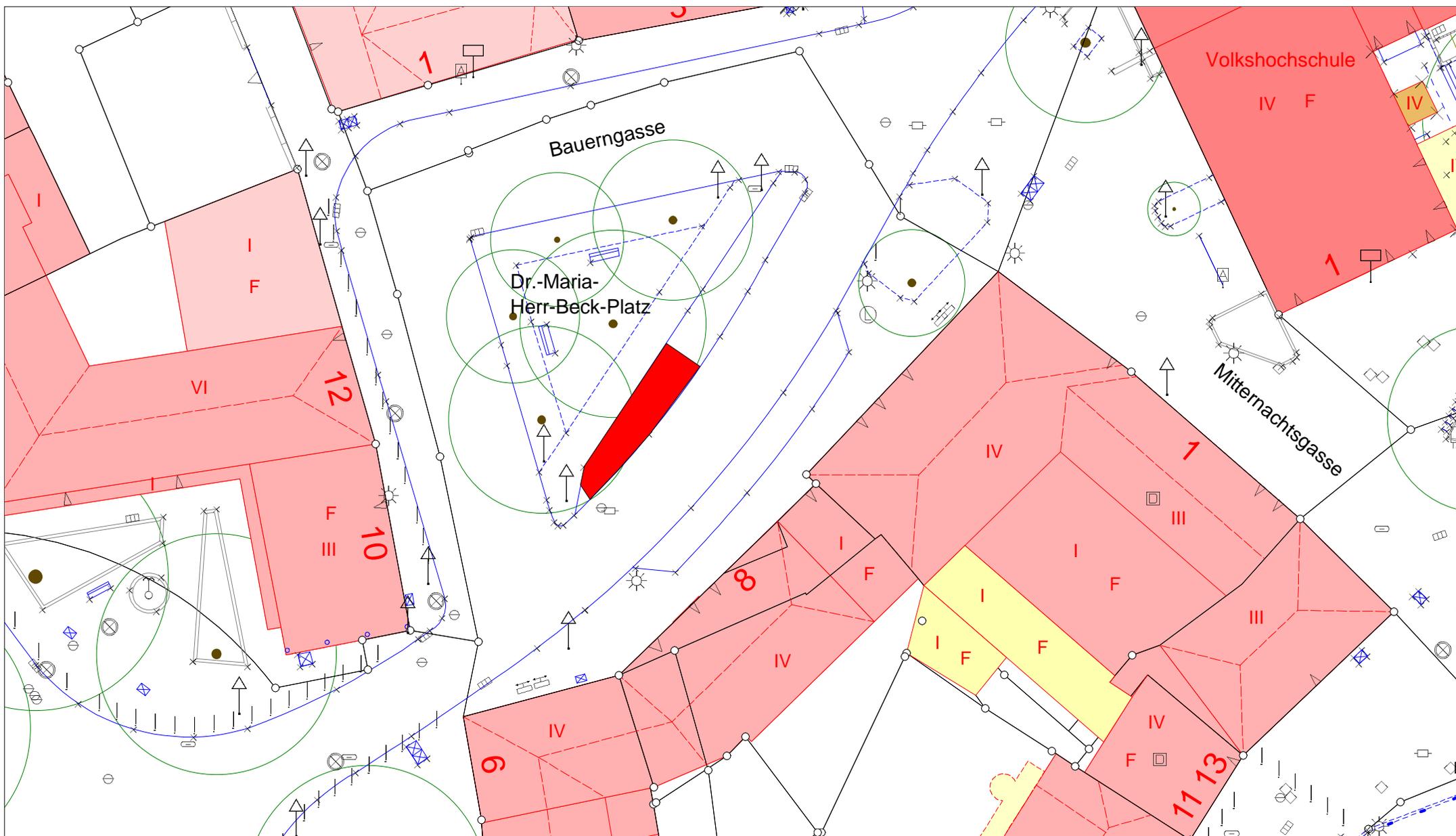


# Ö 10.2



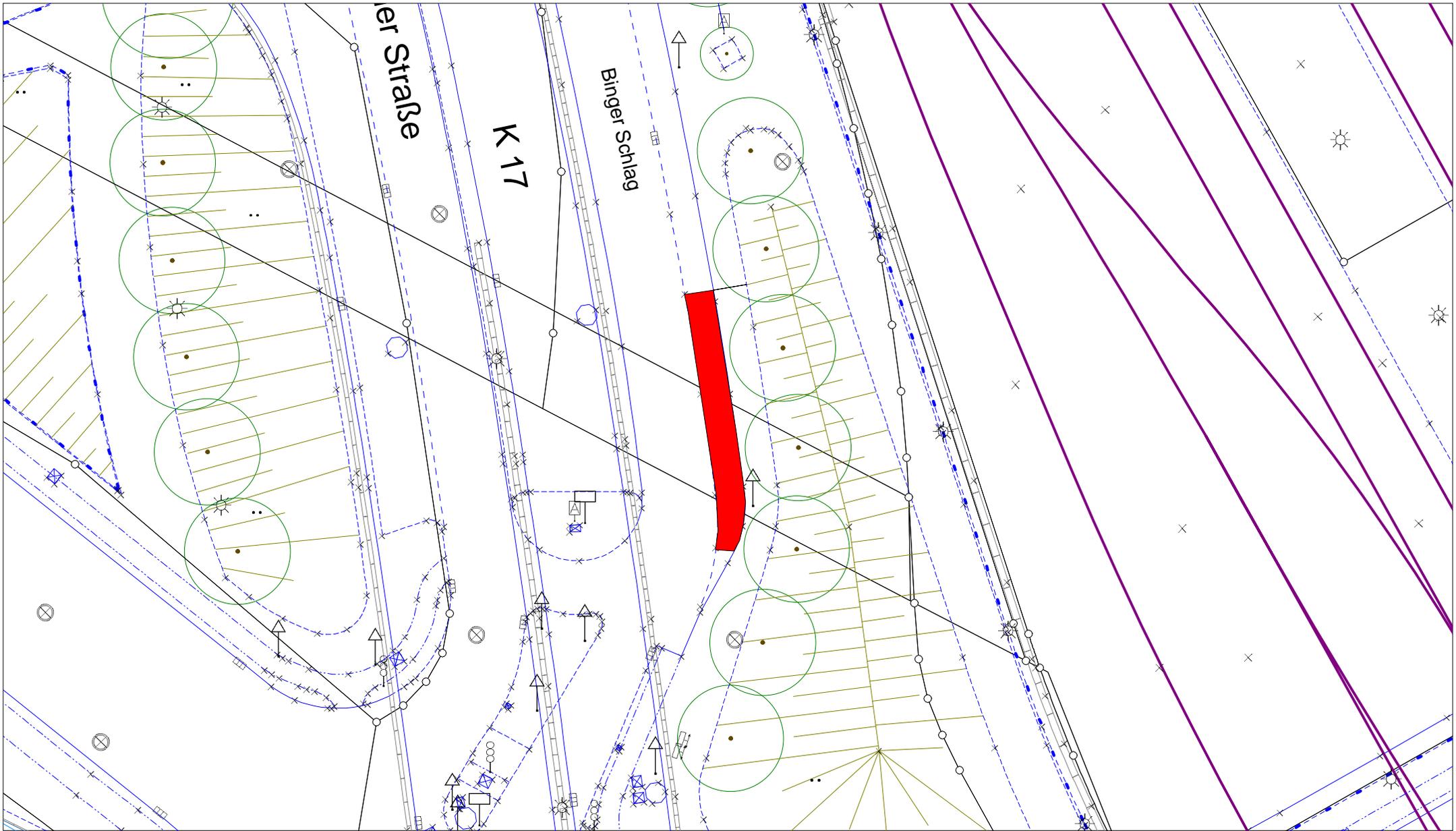
# Ö 10.2

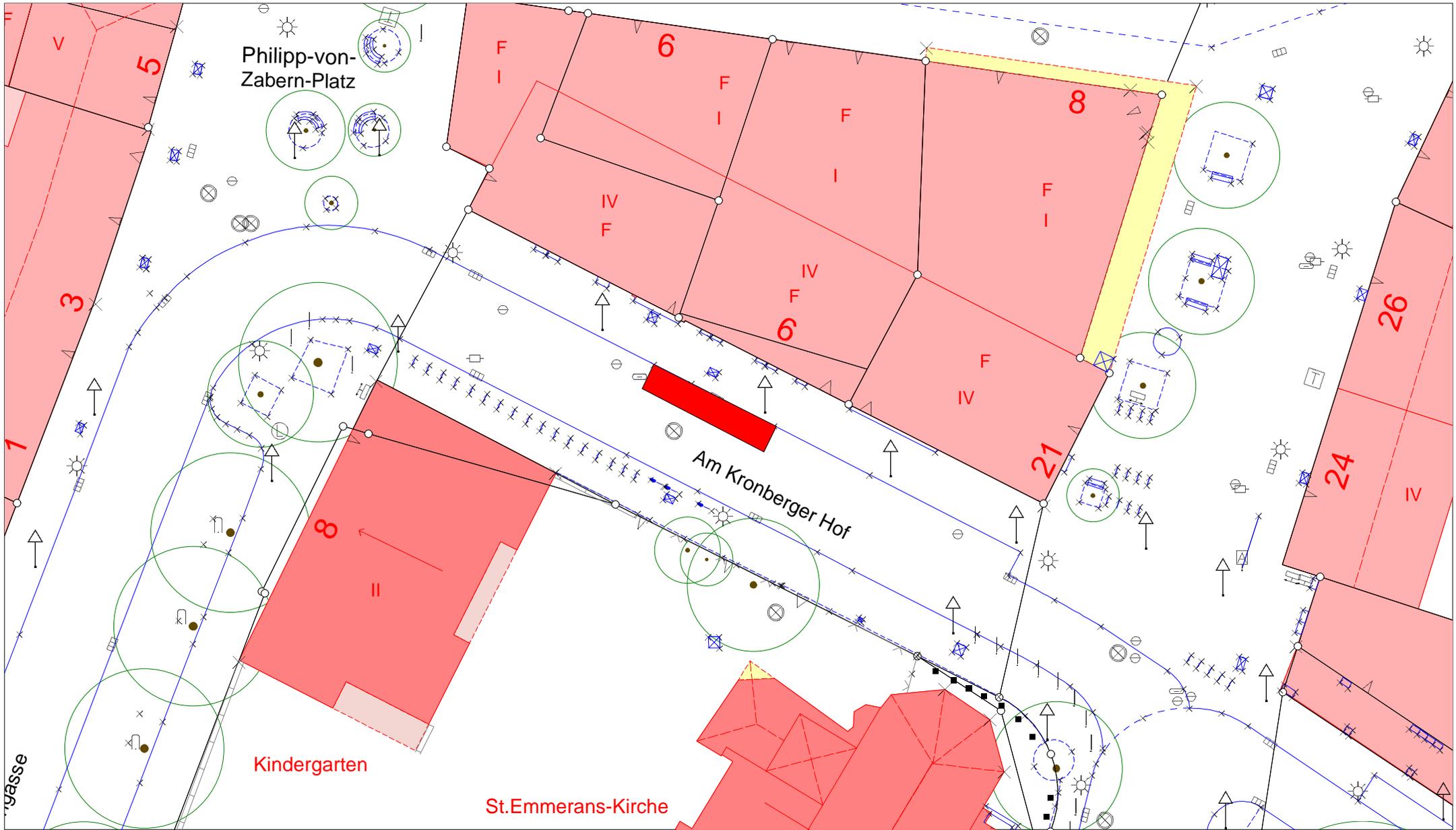


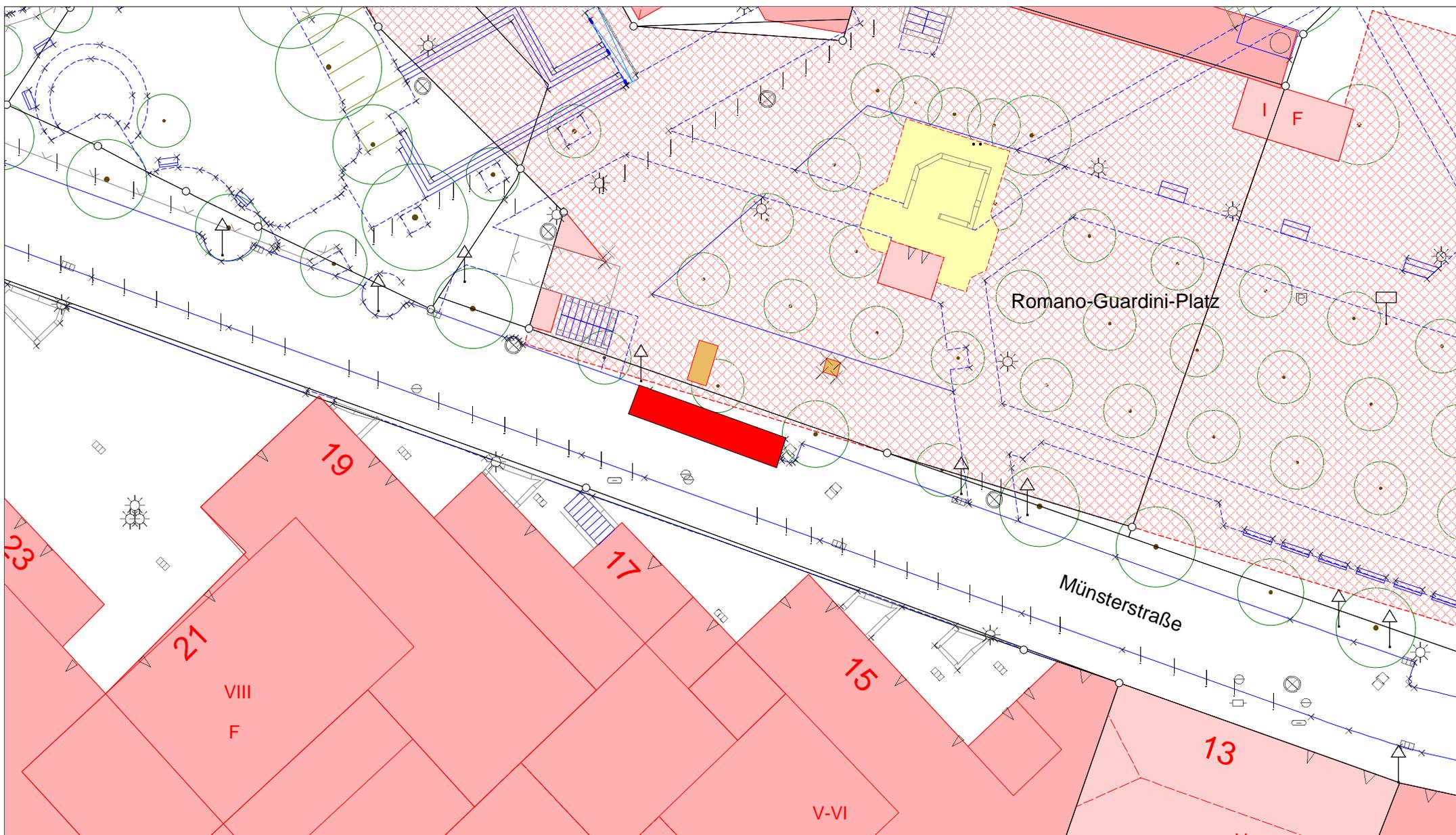


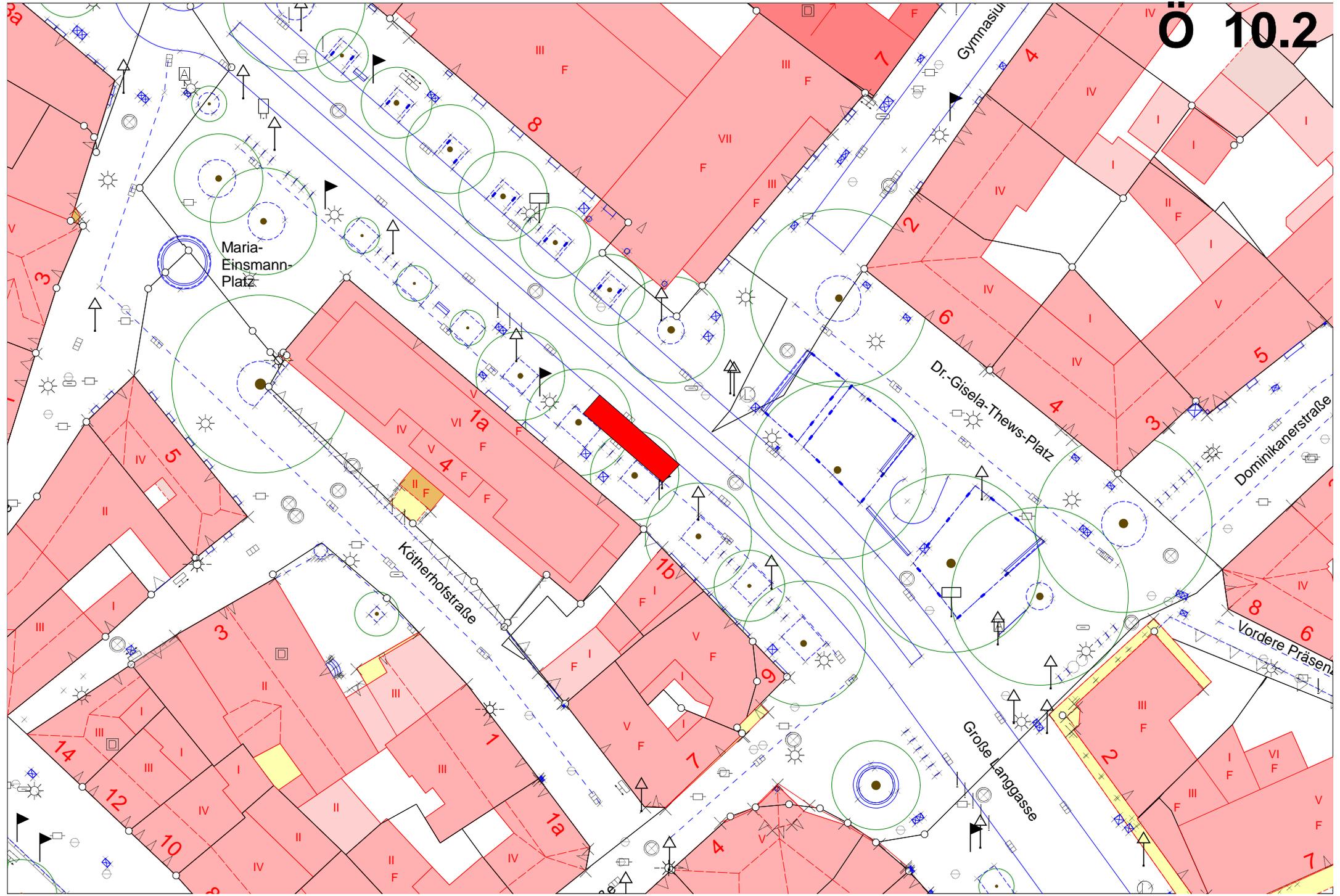
Die bestehenden Taxi-Stellplätze werden in Richtung  
des Zugangs zum Bahnhofsgebäude verschoben

Ö 10.2









Maria-Einsmann-Platz

Gymnasium

Dr.-Gisela-Thews-Platz

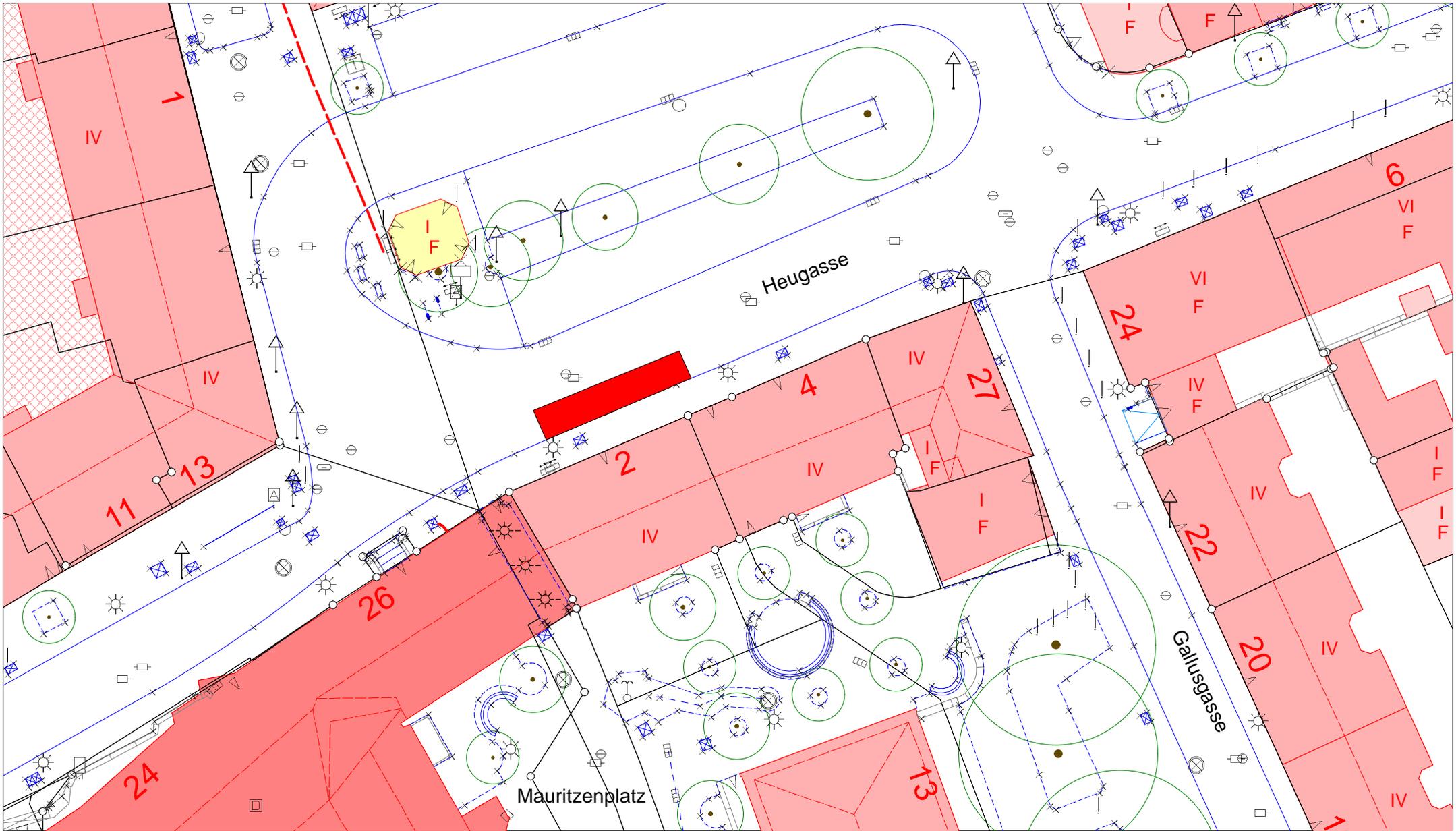
Dominikanerstraße

Kötherhofstraße

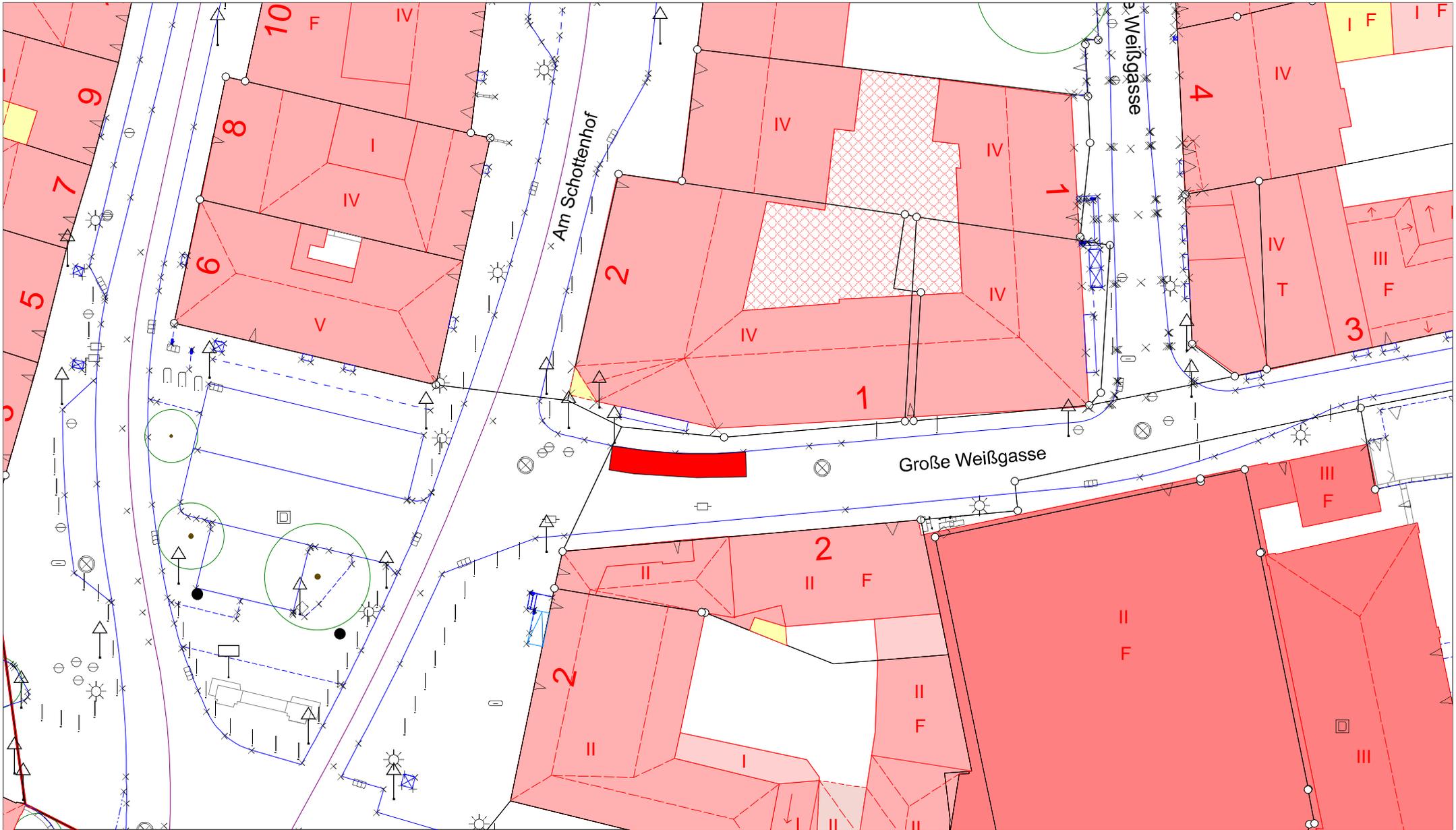
Große Langgasse

Vordere Präsen

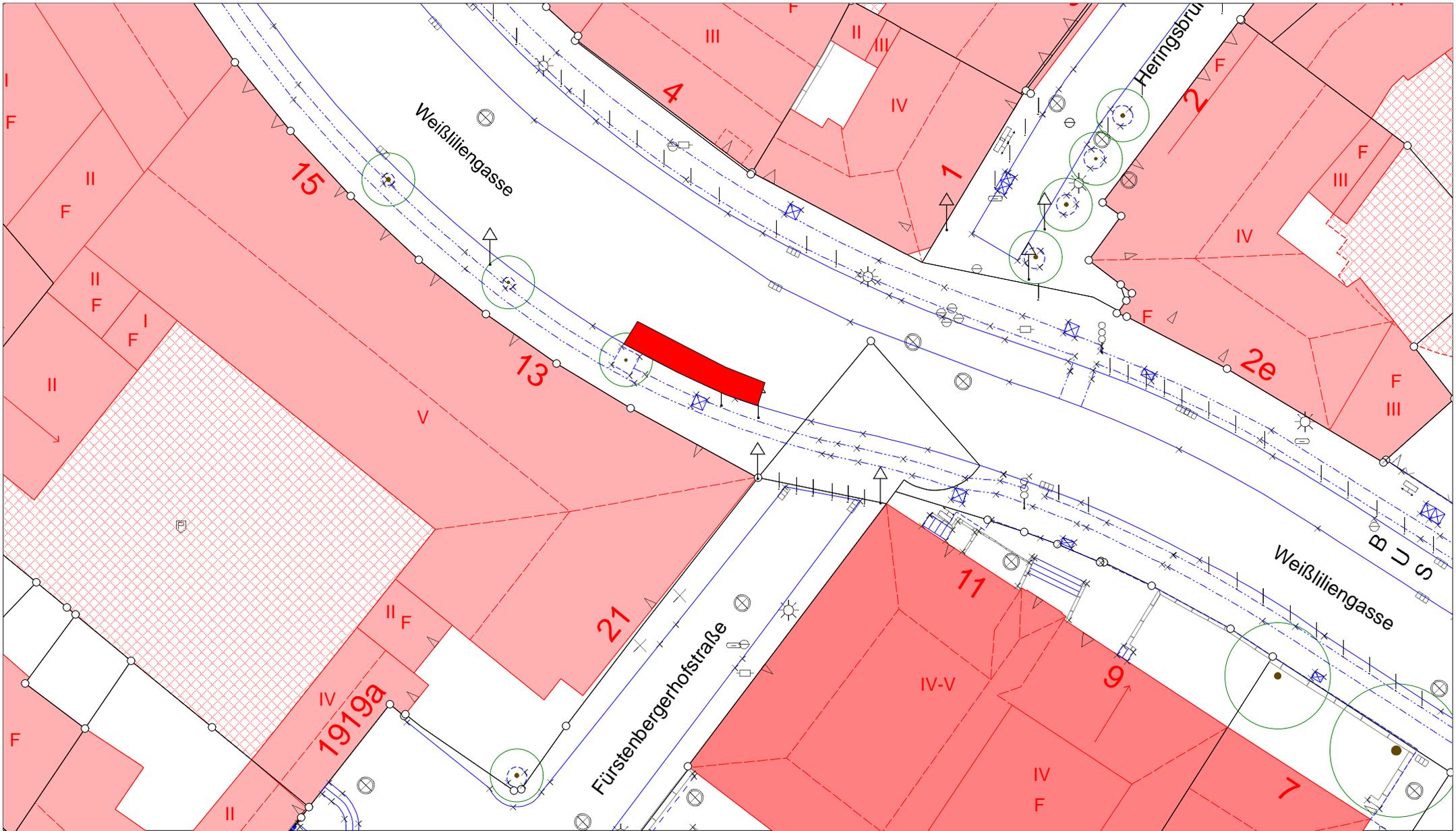
# Ö 10.2



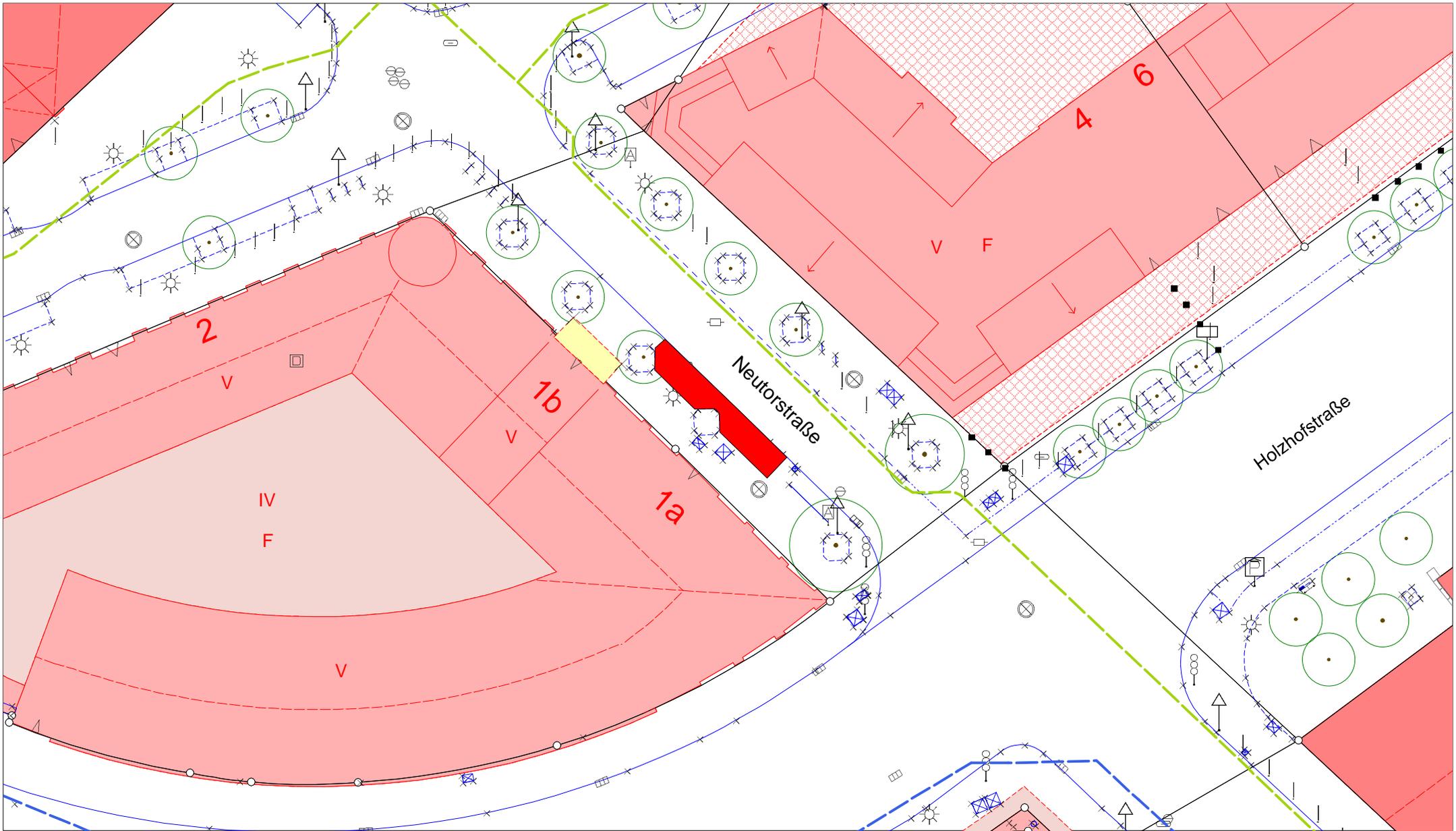
# Ö 10.2

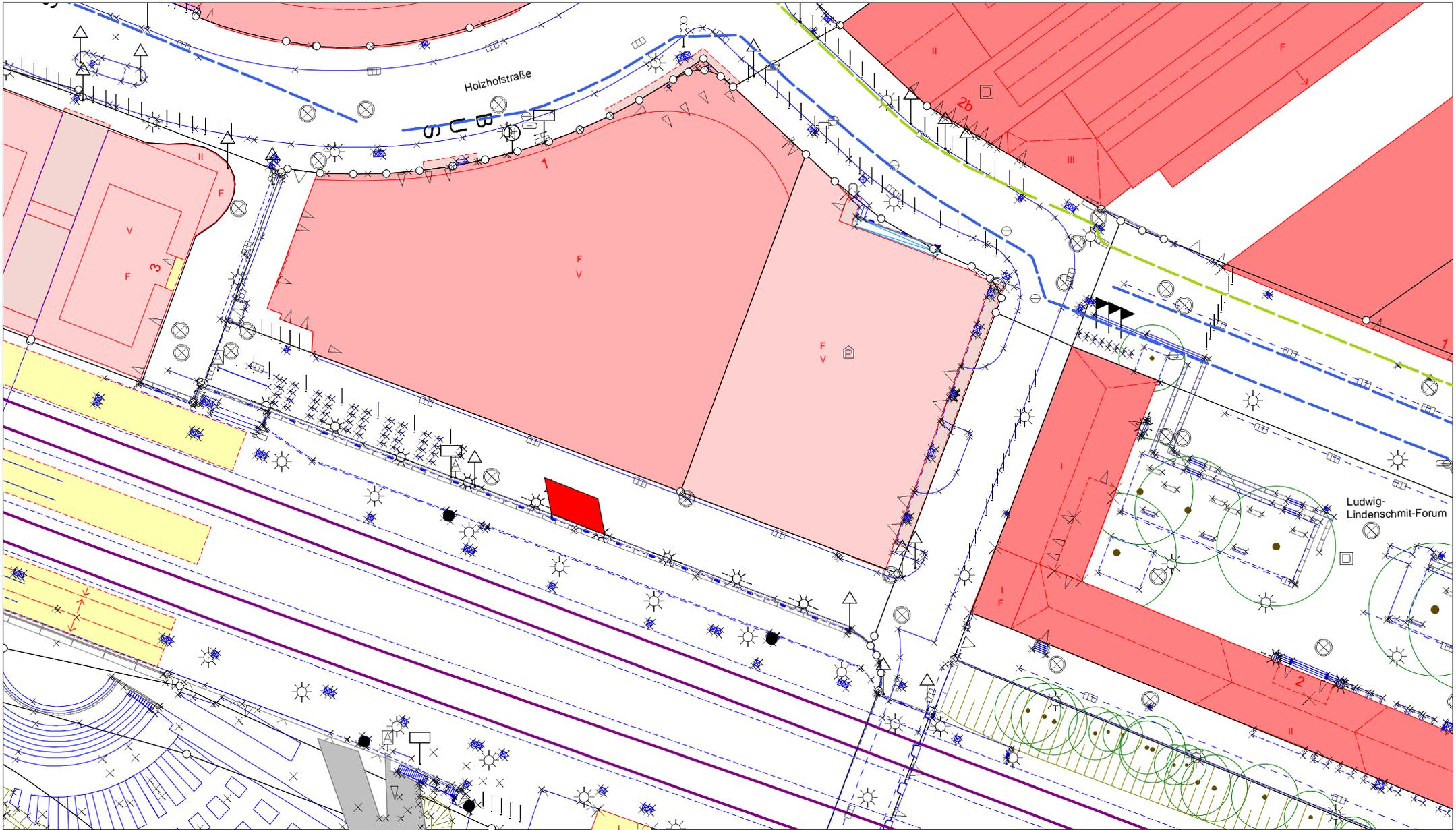


# Ö 10.2











## Beschlussvorlage

öffentlich		Drucksache Nr. 1603/2023
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 19.10.2023	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
Verkehrsausschuss	Vorberatung	14.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Weisenau	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Altstadt	Kenntnisnahme	15.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Neustadt	Kenntnisnahme	22.11.2023	Ö
Ortsbeirat Mainz-Hechtsheim	Kenntnisnahme	23.11.2023	Ö
Stadtrat	Entscheidung	29.11.2023	Ö

<p><b>Betreff:</b> Straßenbahnerweiterung Uniklinik</p>
<p>Mainz, 20.10.2023</p> <p>gez. Steinkrüger</p> <p>Janina Steinkrüger Beigeordnete</p>
<p>Mainz, 31.10.2023</p> <p>gez. Haase</p> <p>Nino Haase Oberbürgermeister</p>

### Beschlussvorschlag:

Die **Ortsbeiräte** nehmen zur Kenntnis, **der Verkehrsausschuss** empfiehlt, der **Stadtrat** beschließt im Rahmen von Teilprojekt 3 der Straßenbahnnetz-Erweiterung die Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenbergl/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze.

Die Sachstände zu den Bürgerbeteiligungsverfahren der Teilprojekte 2 und 3 sowie zur Vorgehensweise im Rahmen der Verkehrsuntersuchung werden zur Kenntnis genommen.



## Sachverhalt

### Bisherige Ausgangslage im Teilprojekt 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel)

Wie bekannt, hat der Stadtrat in seiner Sitzung vom 03.06.2020 mit dem Antrag 0943/2020 die Verwaltung beauftragt, gemeinsam mit den Mainzer Stadtwerken und der Mainzer Verkehrsgesellschaft das Straßenbahnnetz in Mainz weiterzuentwickeln. Neben dem Lückenschluss durch die Binger Straße, der sich bereits im Genehmigungsverfahren befindet, umfasste der Antrag auch die Planung und Realisierung eines Innenstadtrings mit Neustadterschließung sowie die Anbindung des neuen Heiligkreuz-Viertels mit Teilen der Oberstadt und von Weisenau.

In der Frühphase der Überlegungen zum Teilprojekt 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel) wurde zunächst unterstellt, dass die Streckenführung vom Schillerplatz über die Gaustraße in Richtung Pariser Straße über die bestehende Straßenbahntrasse erfolgt und sich erst dann die verschiedenen Trassenvarianten in Richtung Heiligkreuz-Viertel eröffnen. Dies war im März 2023 auch Grundlage des digitalen Auftakttermins für das breit angelegte Bürgerbeteiligungsverfahren.

Nach vertiefter Betrachtung brachte die Mainzer Mobilität im Nachgang den Gedanken in die Diskussion, ob möglicherweise bereits ab Hauptbahnhof West eine alternative Straßenbahntrasse über den Korridor Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze in Erwägung gezogen werden könne. Als eine der größten Arbeitgeberinnen in Mainz, deren Einrichtungen tagtäglich von einer Vielzahl an Patient:innen und Besucher:innen angefahren werden, weist die Uniklinik ein sehr hohes Fahrgast-Potential auf. Die Haltestelle Universitätsmedizin ist aktuell nach der Haltestelle Höfchen/ Listmann die am zweitstärksten genutzte Bushaltestelle im gesamten Mainzer Stadtgebiet. Eine neue Straßenbahntrasse zwischen den Bestandstrassen am Hauptbahnhof West und An der Philippschanze würde zudem eine alternative Streckenführung zur heute alternativlosen Streckenführung über Schillerplatz und Gaustraße ermöglichen. Die Achse wird bereits heute mit 12 Straßenbahn-Fahrten pro Stunde und Richtung befahren. Zukünftig ist mit dem Anschluss des Heiligkreuz-Viertels an das Straßenbahnnetz von 16 bis 20 Straßenbahn-Fahrten pro Stunde und Richtung auszugehen, wodurch die Gaustraße ein Nadelöhr im Mainzer Straßenbahnnetz darstellt. So wäre beispielsweise im Havarie-Fall keine Umfahrung des Bereichs möglich. Eine zusätzliche Straßenbahntrasse im Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze könnte somit nicht nur zusätzlich ein hohes Fahrgast-Potential erschließen, sondern würde auch zu einer höheren betrieblichen Resilienz des Mainzer Straßenbahnnetzes beitragen.

Im Frühsommer fand hierzu eine Abstimmung mit den Fachdienststellen der Stadtverwaltung statt, in der sich gemeinsam mit der Mainzer Mobilität darüber verständigt wurde, dass dieser Ansatz weiter vertieft werden kann. Daraufhin wurde im Rahmen des Bürgerbeteiligungstermins am 20. Juli 2023 ausgelotet, inwieweit auch in der Öffentlichkeit Interesse und Bereitschaft besteht, den Untersuchungskorridor auszuweiten.

## Lösung

### Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze

Der Bürgerbeteiligungstermin am 20. Juli 2023 wurde in Form eines Themenmarkts durchgeführt, an dem insgesamt ca. 300 Bürger:innen teilnahmen. Im Rahmen des Formats hatten Interessierte die Möglichkeit, sich an Thementischen mit verschiedenen Schwerpunkten (u.a. zum Planungsprozess, Kinder- und Jugendbeteiligung, Grünflächen, Verkehrsraumaufteilung) mit den anwe-

senden Planer:innen und Vertreter:innen der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz auszutauschen, Fragen zu stellen und Hinweise zum Projekt zu geben. Auch zur möglichen Ausweitung des Untersuchungsraums auf den Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze erfolgte ein reger Austausch. So wurde vielfach die Straßenbahnanbindung der Uniklinik als sehr positiv eingeordnet – gleichzeitig ergaben sich aber auch vielfältige Fragestellungen, beispielsweise hinsichtlich des Erhalts des Baumbestandes in der Langenbeckstraße, möglicher Emissionen sowie zur Radverkehrsführung im Umfeld der Straßenbahntrasse. Ebenfalls im Fokus stand die Fragestellung, ob und wie sich eine neue Straßenbahntrasse mit dem nicht unerheblichen Verkehrsaufkommen auf der Achse Am Linsenberg/ Langenbeckstraße und Am Römerlager (B 40) kombinieren lässt. Zusammenfassend betrachtet bestanden aber keine grundlegenden Einwände, den Untersuchungsraum von Teilprojekt 3 auf den Korridor Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze auszudehnen, um im ersten Schritt durch tiefergehende Betrachtungen Antworten auf die gesammelten, vielfältigen Fragestellungen hinsichtlich der Umsetzbarkeit des Trassenkorridors zu erhalten.

Gleichermaßen erfolgte eine Abstimmungsrunde aller beteiligten Fachämter innerhalb der Verwaltung, bei der ebenfalls eine Vielzahl an Aspekten, Hinweisen und Prüfaufträgen hinsichtlich des Trassenkorridors gesammelt werden konnte. Auch hier wurden keine grundlegenden Einwände gegen die Erweiterung des Untersuchungsgebiets geäußert. Insbesondere die Verkehrsverwaltung begrüßt aufgrund der erheblichen Fahrgast-Potentiale die Untersuchung einer möglichen Straßenbahn-Erschließung der Uniklinik im Rahmen der Erschließung des Heiligkreuz-Viertels.

Im Hinblick auf die Resonanz aus dem Bürgerbeteiligungsverfahren und den Ersteinschätzungen der Fachämter empfiehlt die Verwaltung den Gremien die Ausweitung des Untersuchungsgebiets auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze im Rahmen von Teilprojekt 3 der Straßenbahnnetz-Erweiterung zu beschließen.

### Verkehrsgutachten für die Teilprojekte 2 und 3

Wie in allen anderen Bereichen, welche im Rahmen der Straßenbahnnetzerweiterung untersucht werden, bedarf es auch für den Untersuchungskorridor vom Hauptbahnhof West – Uniklinik – Philippschanze einer intensiven Betrachtung aller potentiell relevanten Aspekte. Einen wesentlichen Aspekt stellen hierbei die verkehrlichen Auswirkungen einer potentiellen Straßenbahntrasse dar. Die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz lassen daher die grundsätzliche Machbarkeit einer Straßenbahntrasse in diesem Bereich, die verkehrlichen Auswirkungen verschiedener denkbarer Trassenführungen sowie die Ermittlung gegebenenfalls erforderlicher verkehrlicher Kompensationsmaßnahmen im Rahmen eines Verkehrsgutachtens untersuchen. Hierbei stehen insbesondere die Verkehrsachsen Am Linsenberg/ Langenbeckstraße und Am Römerlager im Fokus, da dieser Bestandteil der Bundesstraße 40 (B 40) sind und aktuell eine hohe Verkehrsbelastung aufweisen. Im Rahmen des Gutachtens sollen makroskopischen Verkehrsmodellrechnungen sowie Mikrosimulationen zur Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen durchgeführt werden.

Ebenso wie eine potentielle Straßenbahn-Anbindung der Uniklinik sowie auch im weiteren Trassenverlauf die Erschließung des Heiligkreuz-Viertels (Teilprojekt 3), hat auch der Innenstadtring (Teilprojekt 2) Auswirkungen auf das gesamtstädtische Verkehrsgefüge. So muss beispielsweise für eine potentielle Trassenführung der Straßenbahn über die Rheinallee untersucht werden, welche Auswirkungen diese auf den Pkw-Verkehr hat, zu welchen verkehrlichen Verlagerungseffekten diese führen und ob gegebenenfalls ergänzende Maßnahmen erforderlich werden (z.B. die Anpassung der Verkehrsführung in angrenzenden Bereichen).

Da diese verkehrlichen Auswirkungen in Wechselwirkung zueinanderstehen, wäre eine rein solitäre Betrachtung der beiden Teilprojekte jeweils nur für sich nicht zielführend. Die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz lassen daher die Untersuchung beider Teilprojekte in einem gebündelten Verkehrsmodell durchführen, um eine realistische Prognose des zukünftigen Verkehrssystems in Mainz mit beiden Straßenbahnerweiterungen (TP 2 und 3) zu erhalten. Aufgrund der Komplexität der dem Gutachten zu Grunde liegenden Untersuchungen, liegen die Ergebnisse voraussichtlich erst im zweiten Quartal 2024 vor. Sobald die Ergebnisse vorliegen, werden diese dem Interessenbeirat sowie den städtischen Gremien vorgestellt.

### Sachstand Bürgerbeteiligung – Teilprojekt 2 (Innenstadtring)

Auch die Planungen zum Teilprojekt 2 (Innenstadtring) werden von einer umfangreichen Bürgerbeteiligung begleitet. Das Beteiligungsverfahren hat im Frühjahr 2022 begonnen und ist damit bereits weiter vorangeschritten als das Beteiligungsverfahren zum Teilprojekt 3. Interessengruppen wie Anwohner:innen, Gewerbetreibende und Vertreter:innen der Politik oder von Verbänden und Initiativen hatten zu Beginn im Rahmen einer digitalen Auftaktveranstaltung die Möglichkeit, sich über die geplante Straßenbahnerweiterung durch die Innenstadt zu informieren. An der Veranstaltung nahmen zeitweise mehr als 500 Bürger:innen teil. Im Rahmen des sich anschließenden ersten Online-Dialogs hatten die Bürger:innen die Möglichkeit, sich mit Hinweisen, Fragen und Wünschen einzubringen. Die Anregungen wurden aufgenommen und vom Planungsteam auf ihre Machbarkeit hin geprüft.

Im Juni 2022 schloss sich ein sogenannter „Themenmarkt“ an. Hierzu wurden Anwohner:innen, Interessengruppen und Vertreter:innen aus den Ortsbeiräten Altstadt und Neustadt eingeladen, um gemeinsam mit den Planer:innen und Vertreter:innen von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz den aktuellen Stand der Planung im Hinblick auf ihre spezifischen Anliegen zu diskutieren, Fragen zu stellen sowie Anmerkungen und Hinweise zum Projekt einzubringen. Dieser Termin diente auch zur Vorbereitung der sich anschließenden Themenwerkstätten.

Im September 2022 beteiligten sich ca. 100 Bürger:innen und Interessenvertreter:innen an diesen Themenwerkstätten. In den jeweils rund vierstündigen Workshops diskutierten sie mit Planer:innen und Vertreter:innen von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz jeweils zu den Themenfeldern Gastronomie und Gewerbe, Grünflächen, Baum- und Denkmalschutz, Öffentliches Leben, ÖPNV-Nutzende und Anwohnende, Sicherheit und Barrierefreiheit sowie Verkehrsraumaufteilung. In den Themenwerkstätten wurden die bisher vorliegenden Variantenideen durch die Mainzer Neustadt und Altstadt begutachtet, Anregungen zu neuralgischen Punkten eingebracht und am Ende mehr als 50 konkrete Arbeitsaufträge an die Mainzer Mobilität formuliert. Aus den sechs Themenwerkstätten wurden schließlich jeweils zwei Vertreter:innen sowie zwei Stellvertreter:innen gewählt, jeweils eine Person aus der Bürgerschaft und eine Person einer Interessenvertretung, die seit Anfang 2023 in einem „Interessenbeirat“ die Vorplanung zum Straßenbahnausbau weiter begleiten.

Der Interessenbeirat ist ein Gremium aus Bürger:innen der Neustadt und Altstadt sowie Interessengruppen zu den verschiedenen Themenfeldern (Gastronomie und Gewerbe, Grünflächen, Baum- und Denkmalschutz, Öffentliches Leben, ÖPNV-Nutzende und Anwohnende, Sicherheit und Barrierefreiheit sowie Verkehrsraumaufteilung). Begleitet und unterstützt wird das Gremium von der Mainzer Mobilität und der Landeshauptstadt Mainz sowie externen Planer:innen und Gutachter:innen. Der Beirat bündelt, diskutiert und trägt die Interessen und Anliegen der Bürger:innen sowie der Interessengruppen an die Mainzer Mobilität heran. Durch die Einbeziehung der Ergebnisse aus der Online-Beteiligung wird außerdem sichergestellt, dass die Interessen der breiten Öffentlichkeit in den Prozess einfließen. Das Ziel des Interessenbeirats ist die Findung

und Ausdifferenzierung einer konsensfähigen Vorzugsvariante, die einer möglichst großen Bandbreite an Bedürfnissen gerecht wird. Seit der Auftaktsitzung im Januar 2023 fanden bisher fünf Sitzungen des Interessenbeirats, zwei Begehungen vor Ort und vier Fachvorträgen über die Themen Grün und Umwelt, Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU), Schall und Erschütterung sowie Verkehrstechnik statt. Bei den Beratungen über einzelne Streckenvarianten in der Altstadt und der Neustadt hat der Interessenbeirat bereits eine ganze Reihe von neuralgischen Punkten entlang möglicher Trassenvarianten beleuchtet und sich so dem Ziel genähert, am Ende eine Vorzugsvariante für eine Straßenbahnerweiterung im Bereich der Innenstadt zu empfehlen.

Ursprünglich war geplant, über die Arbeit und erste gewonnene Ergebnisse des Interessenbeirats im Herbst 2023 mit einer digitalen öffentlichen Veranstaltung zu informieren. Der Zeitplan wird nun nach hinten korrigiert - zuvor wird noch ein umfassendes Verkehrsgutachten erstellt (siehe „Verkehrsgutachten für die Teilprojekte 2 und 3“), welches eine wesentliche Planungsgrundlage für die weitere Arbeit des Interessenbeirats darstellt. Die geplante digitale Beteiligung der Öffentlichkeit verschiebt sich daher in das Jahr 2024. In der Zwischenzeit wird auch an den verschiedenen Prüf- und Planungsaufträgen gearbeitet, die der Interessenbeirat an die Mainzer Mobilität und die Landeshauptstadt Mainz gerichtet hat.

## **Alternativen**

Im Rahmen des Teilprojekts 3 (Erschließung Heiligkreuz-Viertel) wird auf eine Ausweitung des Untersuchungsraums auf den Korridor Hauptbahnhof-West – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippschanze verzichtet. Die Chance auf eine neue Straßenbahntrasse in dem Bereich, verbunden mit den beschriebenen Vorteilen bezüglich hoher Fahrgastpotentiale sowie einer höheren Resilienz des Straßenbahnnetzes, kann nicht wahrgenommen werden.

## **Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen**

Keine

## **Auswirkungen auf den Klimaschutz**

Der Verkehrssektor und insbesondere der motorisierte Individualverkehr gehören zu den größten Verursachern von CO<sub>2</sub>-Emissionen in Deutschland. Die Förderung eines flächendeckenden und schnellen ÖPNV-Angebots, in Form der Erweiterung des Straßenbahnnetzes, stellt daher als attraktive Alternative zum privaten Pkw einen wichtigen Baustein einer klimafreundlichen und nachhaltigen Mobilitätsentwicklung dar. Die vorliegende Beschlussvorlage hat in Bezug auf Klimaschutz positive Auswirkungen und unterstützt die Bestrebungen der Landeshauptstadt Mainz auf dem Weg zur Klimaneutralität.

## **Finanzierung**

Die Planungen und Gutachten, die für die Herstellung des Baurechtes notwendig sind, werden von der Mainzer Mobilität getragen.

10 25 04/1

## Sitzungstermine 2024

<b>ObR MZ-Weisenau 18.30 Uhr</b>	<b>Stadtrat 15.00 Uhr</b>
17.01.	31.01.
21.02.	06.03.
24.04.	15.05.
03.09., 20.00 Uhr, (Konstituierung)	04.09.
25.09.	09.10.
13.11.	27.11.