



Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Drais am
Dienstag, 14.11.2023, 19:30 Uhr,
Sitzungsraum der Ortsverwaltung, Daniel-Brendel-Str. 11, 55127 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Anträge

1. Öffentlicher E-Ladepunkt in Drais (FDP)
2. Straßenbankett K 11 (CDU)
3. Stellenbesetzung Mitarbeiter/in der Ortsverwaltung Mainz-Drais (CDU)
4. Einwohnerfragestunde

Anfragen

5. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
 - 5.1. Fahrradweg nach Gonsenheim (SPD)
 - 5.2. Wirtschaftswege (SPD)
6. Sachstandsberichte
7. Beschlussvorlagen
 - 7.1. Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme
8. Mitteilungen und Verschiedenes
 - 8.1. Sitzungstermine 2024

b) nicht öffentlich

9. Bau- und Grundstücksangelegenheiten
10. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 14.11.2023

gez. Norbert Solbach
Ortsvorsteher

1

Ö

Stadtverwaltung Mainz
- Hauptamt/Ortsverwaltung
Postfach 1820
55028 Mainz

Freie
Demokraten

Mainz-Drais FDP

Ortsbeiratsfraktion
30.10.23

Antrag: öffentlicher E-Ladepunkt in Drais

Der Ortsbeirat beantragt die Errichtung eines öffentlichen Ladepunktes für Elektro-PKWs in der Nähe der Straßen AM ALTEN SPORTPLATZ/AUF DEM DRIESCH,

Begründung:

In den genannten beiden Straßen mit ca 125 Wohneinheiten ist es aufgrund der Verkehrssituation kaum möglich, Elektroautos vor dem Haus aufzuladen. Den Anwohnern sollte dies durch einen ortsnahen Ladepunkt ermöglicht werden.

Wir bitten die Verwaltung, die Stadtwerke Mainz zu einer entsprechenden Initiative (wie in Marienborn gem. MAZ vom 13.10.23) aufzufordern.

gez. Dr. Jürgen Witt
FDP-Fraktion

Stadtteilfraktion Mainz-Drais CDU

Stadtverwaltung
Hauptamt/Ortsverwaltung
Postfach 1820
55028 Mainz

02.11.2023

Antrag: Straßenbankett K 11

Das Straßenbankett entlang der K 11 in Fahrtrichtung Finthen, hat sich über die Jahre stark aufgebaut und verhindert so, dass das Niederschlagswasser in den Grünstreifen fließen und versickern kann. Bei Regen fließt das Wasser die Straße entlang Richtung Finthen und Drais und belastet so die örtliche Kanalisation, als auch die städtische Kläranlage, die ohnehin bei Starkregen überlastet ist. Dies hat in der Vergangenheit schon zu Überflutungen von Kellern und Garagen in der Straße „An der Markthalle“ geführt.

Die Bäume entlang der Straße, zwischen Radweg und Fahrbahn, benötigen gerade in den trockenen Sommern der letzten Jahre jeden Tropfen Wasser, um sich zu entwickeln.

Wir beantragen daher das Bankett zu Gunsten einer nachhaltigen Regenwasserbewirtschaftung abzufräsen. Auch sollten die Straßenwasserabläufe vor den Bushaltestellen Drais, Friedhof gereinigt bzw. freigelegt werden.

Erika Best
Fraktionssprecherin

Ortsbeiratsfraktion Mainz-Drais

C

Stadtverwaltung Mainz
Hauptamt/Ortsverwaltung
Postfach 1820
55028 Mainz

02.11.2023

Antrag

Stellenbesetzung Mitarbeiter/in der Ortsverwaltung Mainz-Drais

Leider müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass die Mitarbeiterin unserer Ortsverwaltung, Frau Kalbfuss, am 14.11.2023 ihren letzten Arbeitstag hat. Dies ist ein herber Verlust für unsere Draiser Mitbürger/Innen. Falls die Stelle ab dem 15.11.2023 nicht mehr besetzt sein sollte, beantragen wir, dass die Verwaltung zum schnellstmöglichen Termin die vakante Arbeitsstelle wieder besetzt.

Begründung:

Die Ortsverwaltung Mainz-Drais bietet viele bürgernahe Dienstleistungen an. Sie liegt für alle Mitbürger/innen zentral und kann von den meisten Einwohner/innen fußläufig erreicht werden. Dies gilt besonders die Bewohner/innen des Caritas-Altenzentrums (ca. 120), denen man somit Fahrten in andere Vororte oder zum Bürgeramt erspart.

Die zahlreichen Besuche in der Ortsverwaltung zeigen, dass sie ein wichtiger Ansprechpartner für die Draiser Einwohnerschaft und Vereine ist und deshalb weiterhin personell entsprechend besetzt sein sollte.

gez. Erika Best
Fraktionssprecherin

Antwort zur Anfrage Nr. 0914/2023 der SPD im Ortsbeirat **Mainz-Drais** betreffend **Fahrradweg nach Gonsenheim (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Inwieweit ist der von uns geforderte Fahrradweg in diese Konzepte eingebunden?

Im aktuell in Erarbeitung befindlichen „Radnetz Mainz“ werden alle Stadtteile und Umlandverbindungen berücksichtigt. Es fließen alle bisherigen Überlegungen und Wünsche mit in die Erarbeitung des Konzepts ein. Hierbei finden selbstverständlich auch bisherige Überlegungen zusammen mit dem LBM Berücksichtigung. Darüber hinaus wird es auch in den Stadtteilen Beteiligungsverfahren geben, um die Belange vor Ort abzuholen und weiter zu verarbeiten.

2. Kann die Verwaltung absehen, ob und wann mit einer entsprechenden Planung bzw. Umsetzung gerechnet werden kann?

Zum jetzigen Zeitpunkt kann kein zeitlicher Horizont genannt werden.

3. Welche Faktoren sprechen im Augenblick konkret gegen eine Aufnahme entsprechender Arbeiten?

Siehe 1. Hier werden sich auch die Überlegungen zur angesprochenen Verbindung wiederfinden. Zudem sind für die Verbindung Drais-Gonsenheim auch weiterhin Abstimmungen mit dem LBM nötig.

Mainz, 13.11.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

An die
Stadtverwaltung Mainz
10.03 - Hauptamt
Christoph.Wagner@stadt.mainz.de

18. Juni 2023

Anfrage

Fahrradweg nach Gonsenheim

Zu den ältesten Wünschen und Forderungen der Draiser (und auch Gonsenheimer) Bevölkerung zählt ein sicherer Fahrradweg nach Gonsenheim. Wir verweisen zur Historie dieses Projektes auf die zahlreichen Anträge und Anfragen des OBR aus den letzten Jahrzehnten.

Inzwischen hat, nicht zuletzt wegen des Klimawandels und den sich daraus ergebenden Notwendigkeiten, ein positives Umdenken in Sachen Radfahren eingesetzt. Masterpläne und Wegenetz-Konzepte sind auf den verschiedensten Ebenen in Arbeit bzw. schon abgeschlossen.

Wir fragen daher:

- (1) Inwieweit ist der von uns geforderte Fahrradweg in diese Konzepte eingebunden?
- (2) Kann die Verwaltung absehen, ob und wann mit einer entsprechenden Planung bzw. Umsetzung gerechnet werden kann?
- (3) Welche Faktoren sprechen im Augenblick konkret gegen eine Aufnahme entsprechender Arbeiten?

gez.

Dr. Matthias Dietz-Lenssen
- Fraktionssprecher -

Antwort zur Anfrage Nr. 0915/2023 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Drais betreffend
Wirtschaftswege (SPD)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1) Gibt es in der Verwaltung ein Wirtschaftswegekonzept, das eine regelmäßige Überprüfung bzw. Instandsetzung der Wege stadtwweit vorsieht?

Es existiert kein Wirtschaftswegekonzept, aber die befestigten Wirtschaftswege werden in regelmäßigen Abständen begangen. Eine Begehung erfolgt mindestens 2 x im Jahr. Außerdem erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit den Landwirten, um erforderliche Sanierungs- und Instandsetzungsarbeiten abzustimmen und zu planen.

2) Wenn ja: in welchem Abstand erfolgen die Untersuchungen? – Wenn nein: Ist ein entsprechendes Konzept in Arbeit?

Ein Wirtschaftswegekonzept ist derzeit nicht in Planung.

3) Gibt es eine direkte Ansprechstelle in der Verwaltung, bei der aktuelle Schäden gemeldet werden können?

Schäden können bei der Abt. Straßenbetrieb im Stadtplanungsamt gemeldet werden.

Mainz, 06. November 2023

gez.

Manuela Matz
Beigeordnete

Stellungnahme zur Anfrage 0915/2023 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Drais betreffend
Wirtschaftswege (SPD)

Die befestigten Wirtschaftswege werden in regelmäßigen Abständen begangen. Eine Be-
gehung erfolgt mindestens 2x im Jahr.

Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch mit den Landwirten, um erforderliche Sanierungs-
und Instandsetzungsarbeiten abzustimmen und zu planen.

Schäden können bei der Abt. Straßenbetrieb im Stadtplanungsamt gemeldet werden.

Mainz, 22.08.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

An die
Stadtverwaltung Mainz
10.03 - Hauptamt
Christoph.Wagner@stadt.mainz.de

18. Juni 2023

Anfrage

Wirtschaftswege

Die Wirtschaftswege in unserer Gemarkung werden gerade in den heißen Sommermonaten nicht nur von der Landwirtschaft, sondern auch von vielen Mainzerinnen und Mainzern zum Spaziergehen, Radfahren und für andere Naherholungsaktivitäten genutzt.

Leider gibt es, besonders nach Starkregenereignissen, immer wieder Beschädigungen (beispielsweise auf den Wegen zwischen Drais und Lerchenberg) die eine Benutzung, besonders für Radfahrende, praktisch unmöglich machen.

Wir fragen daher:

- (1) Gibt es in der Verwaltung ein Wirtschaftswegekonzept, das eine regelmäßige Überprüfung bzw. Instandsetzung der Wege stadtweit vorsieht?
- (2) Wenn ja: in welchem Abstand erfolgen die Untersuchungen? – Wenn nein: Ist ein entsprechendes Konzept in Arbeit?
- (3) Gibt es eine direkte Ansprechstelle in der Verwaltung, bei der aktuelle Schäden gemeldet werden können?

gez.

Dr. Matthias Dietz-Lenssen
- Fraktionssprecher -



Antwort zur Nachfrage aus der Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Drais am 09.05.2023

Punkt 3 Energieversorgung (CDU);
Anfrage Vorlage-Nr. 0631/2023

Der Ortsbeirat Mainz-Drais hat in seiner Sitzung am 09.05.2023 die Antwort des Dezernates II auf die Anfrage 0631/2023 betreffend die Energieversorgung (CDU) zur Kenntnis genommen.

Frage 1 der o.g. Anfrage wurde damals wie folgt beantwortet:

1) Besteht die Möglichkeit, dass Drais künftig mit Fernwärme versorgt wird?

Die Landeshauptstadt Mainz, die Unternehmensgruppe Mainzer Stadtwerke und externe Fachleute erarbeiten gerade den Wärmemasterplan 2.0. Dieser soll bis zum Spätsommer 2023 fertig gestellt werden. Der Plan untersucht, welche Gebiete/Stadtteile sich künftig für welche Art der Wärmeversorgung anbieten. Da Ergebnisse derzeit noch nicht vorliegen, kann auch noch keine Aussage zu einzelnen Stadtteilen gemacht werden.

In der Ortsbeiratssitzung Mainz-Drais am 09.05.2023 hatte Frau Best um Mitteilung gebeten, wieso bei dieser Frage geantwortet wurde, dass noch keine Aussage zu einzelnen Stadtteilen erfolgen könne, obwohl vor einer Woche in der Zeitung gestanden habe, dass ein Anschluss in Drais nicht möglich sei.

Zu dieser Nachfrage möchten wir mitteilen, dass unsere o.g. Antwort den damaligen Wissensstand der Verwaltung abgebildet hat. Warum die Presse seinerzeit anderslautende Informationen veröffentlicht hat, wissen wir nicht. Die Ergebnisse des Wärmemasterplan 2.0 liegen inzwischen vor. Für den Stadtteil Drais empfehlen die Experten statt der Versorgung mit Fernwärme eher eine dezentrale Wärmeversorgung.

Mainz, 07.11.2023


Günter Beck
Bürgermeister



Beschlussvorlage

Drucksache Nr.
1592/2023

öffentlich	Datum	TOP
Amt/Aktenzeichen 61/68	18.10.2023	

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

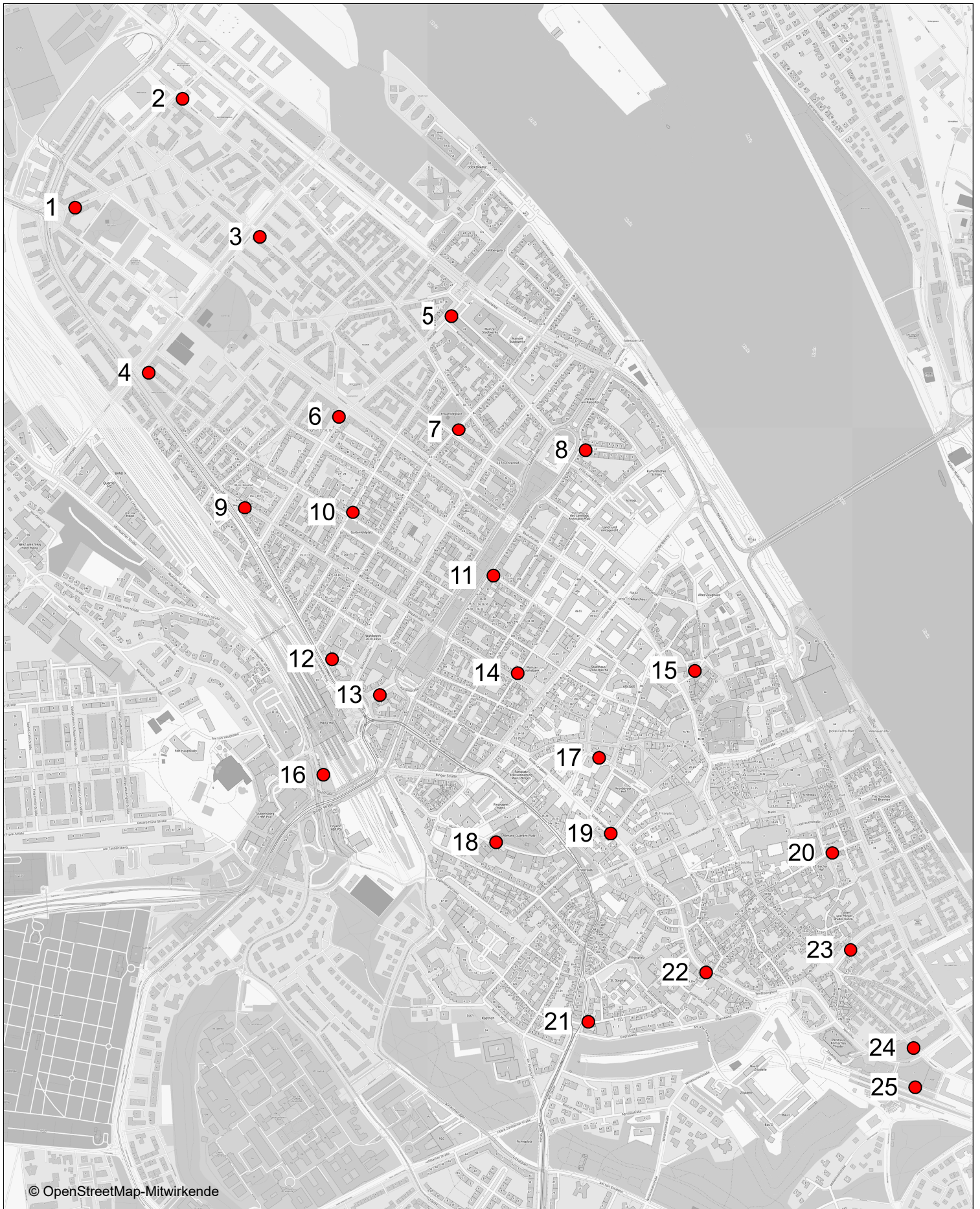
Auswirkungen auf den Klimaschutz

Die Problematik des unzureichend regulierten und zum Teil nicht verkehrsverträglichen 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.

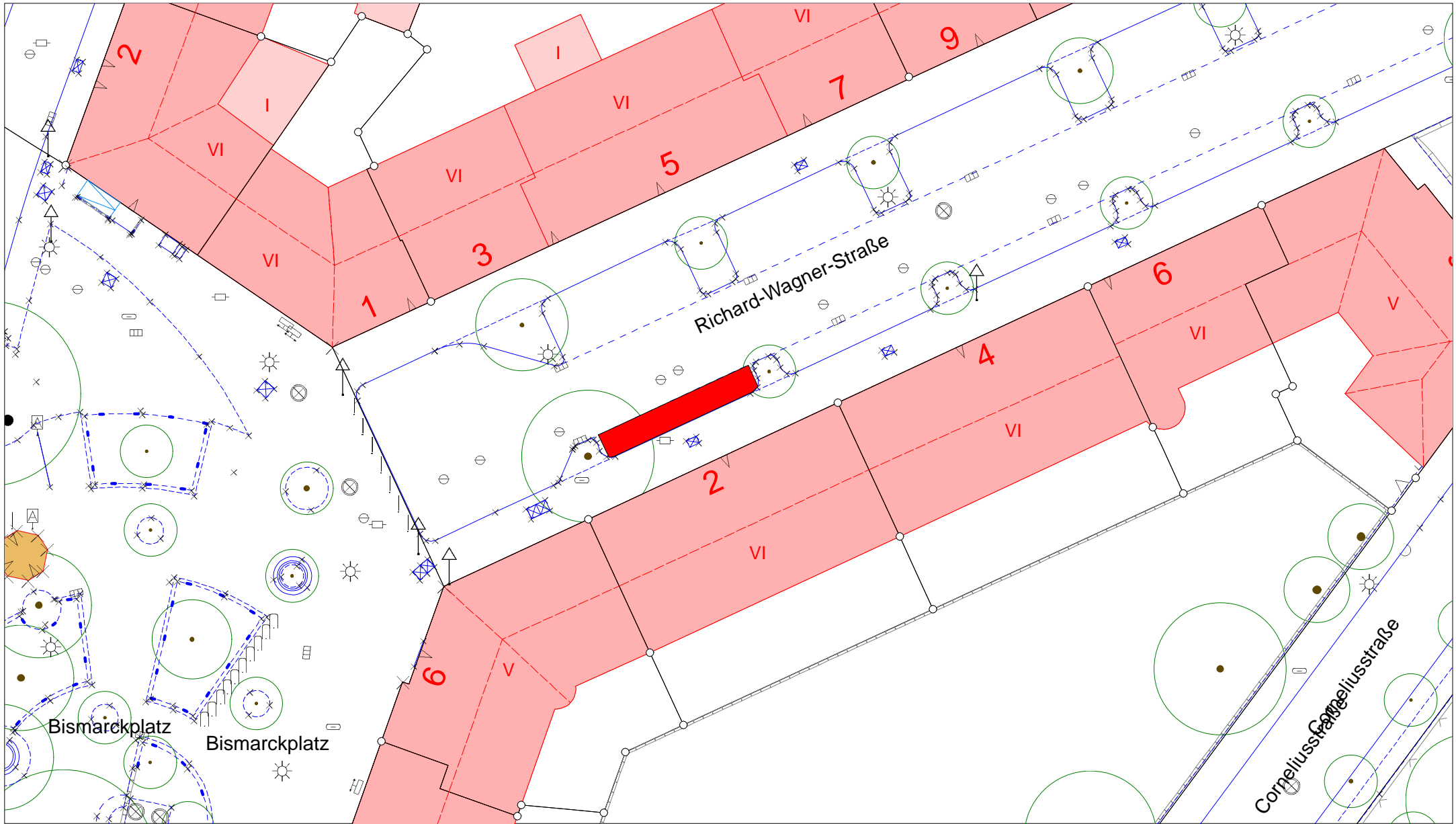
Finanzierung

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.

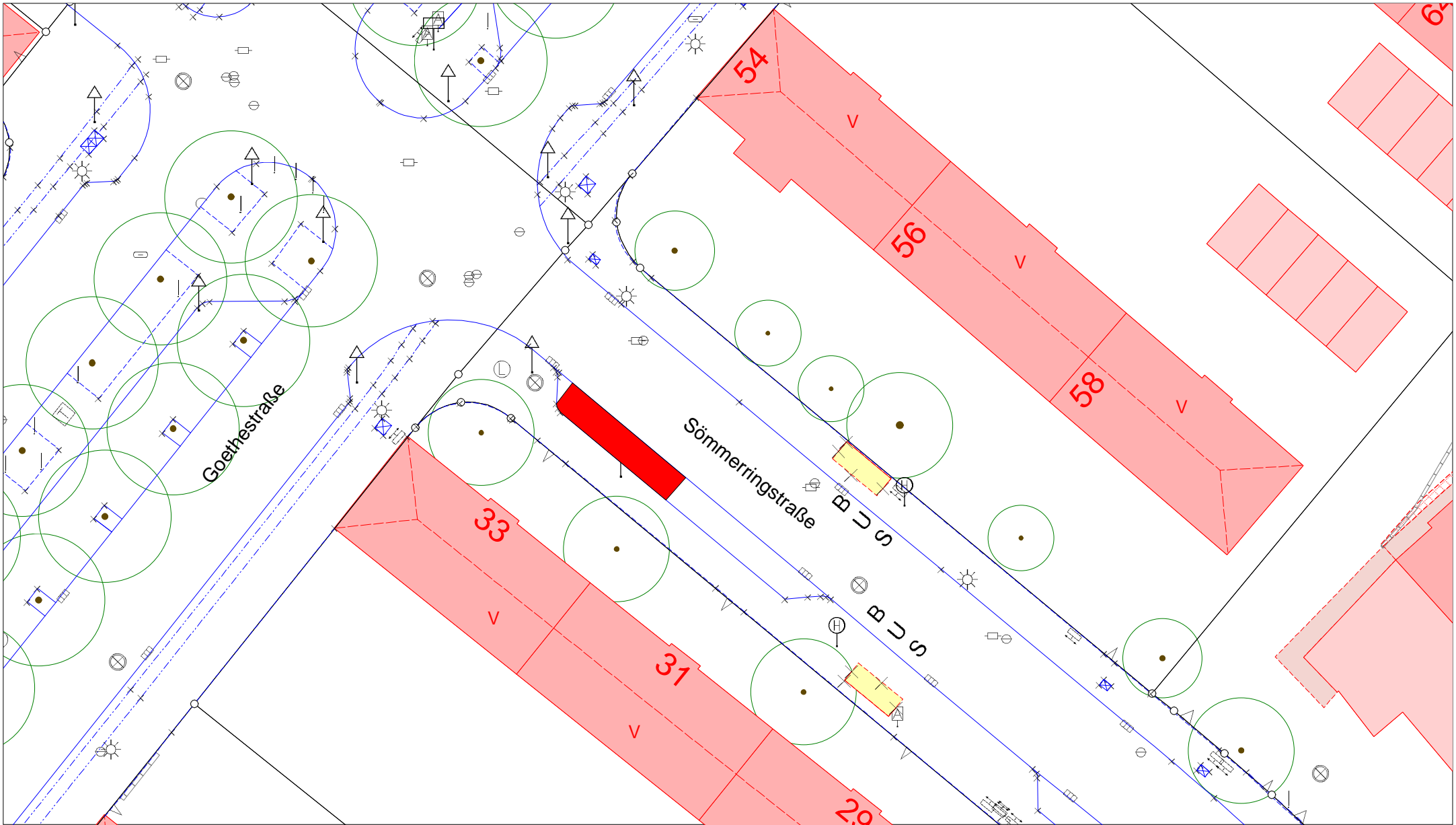
Ö 7.1



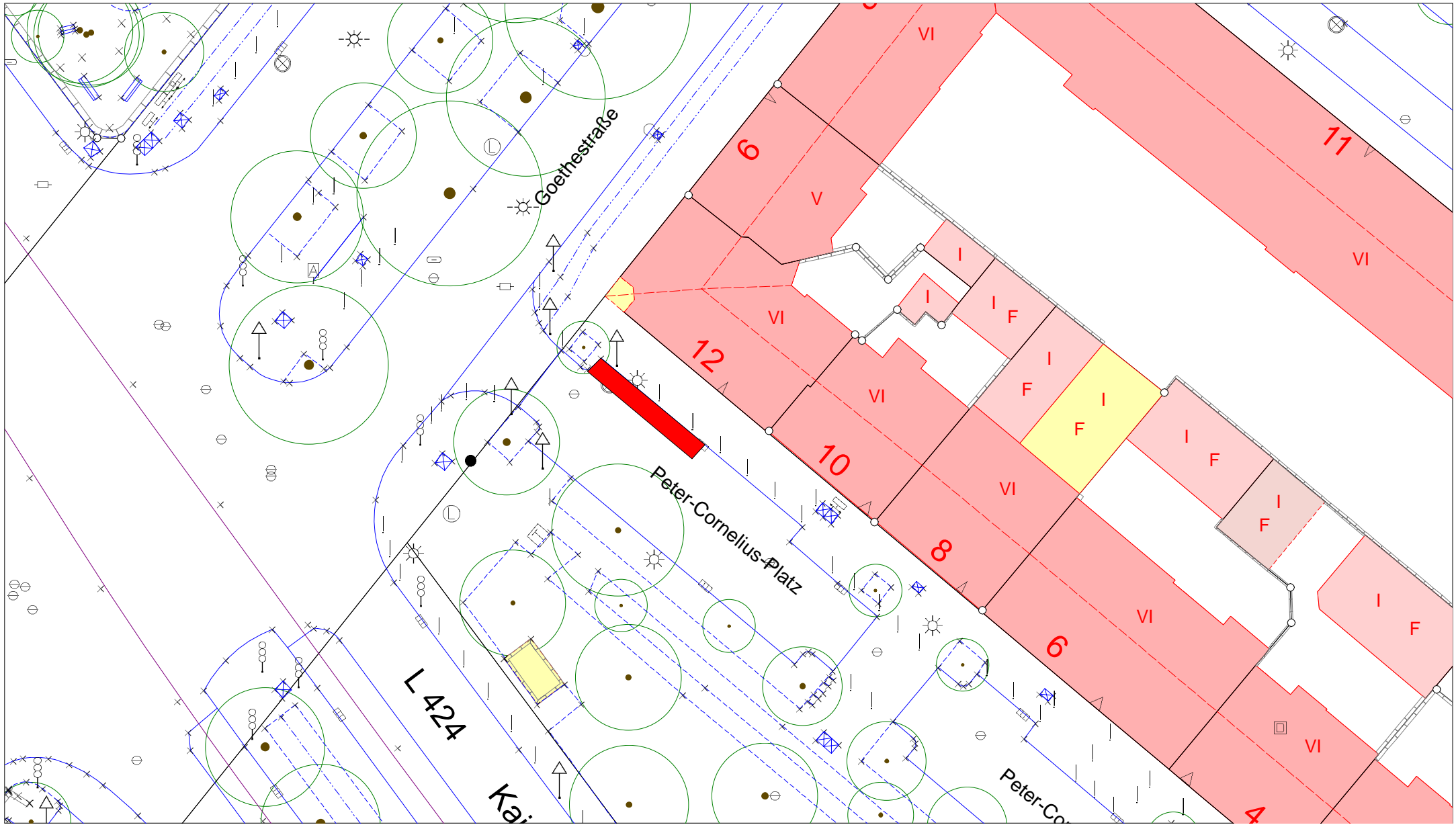
Ö 7.1



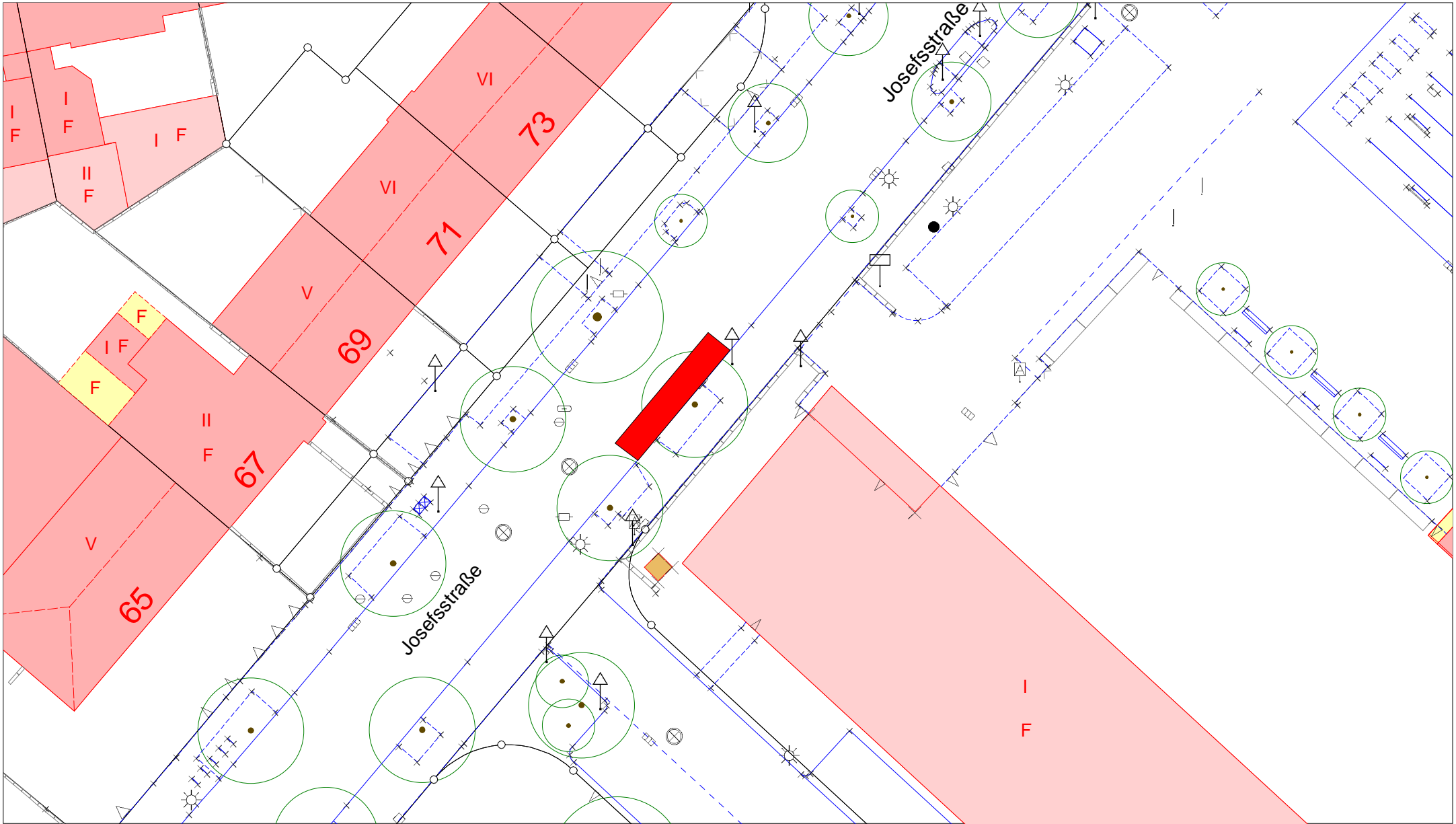
Ö 7.1



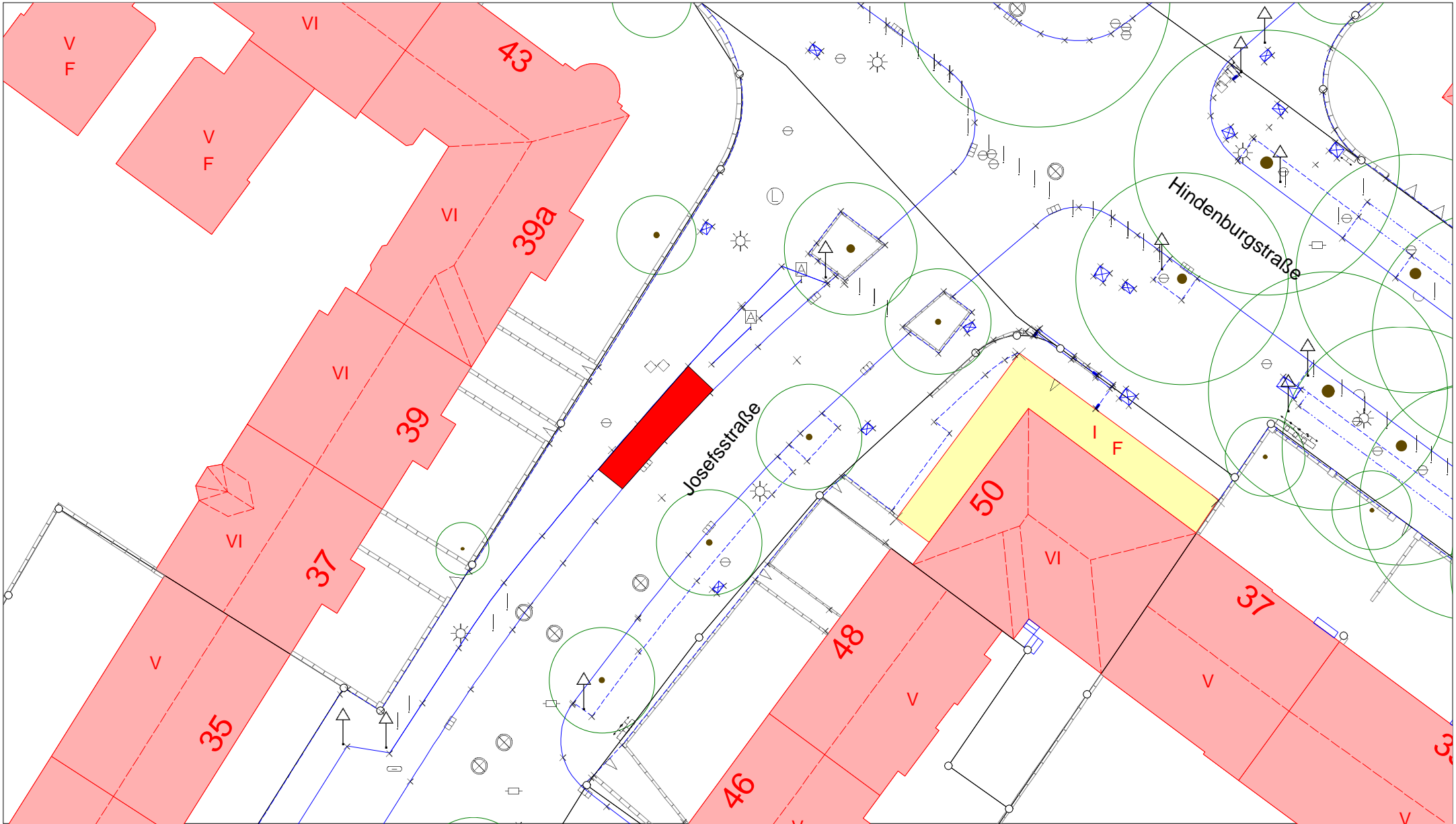
Ö 7.1



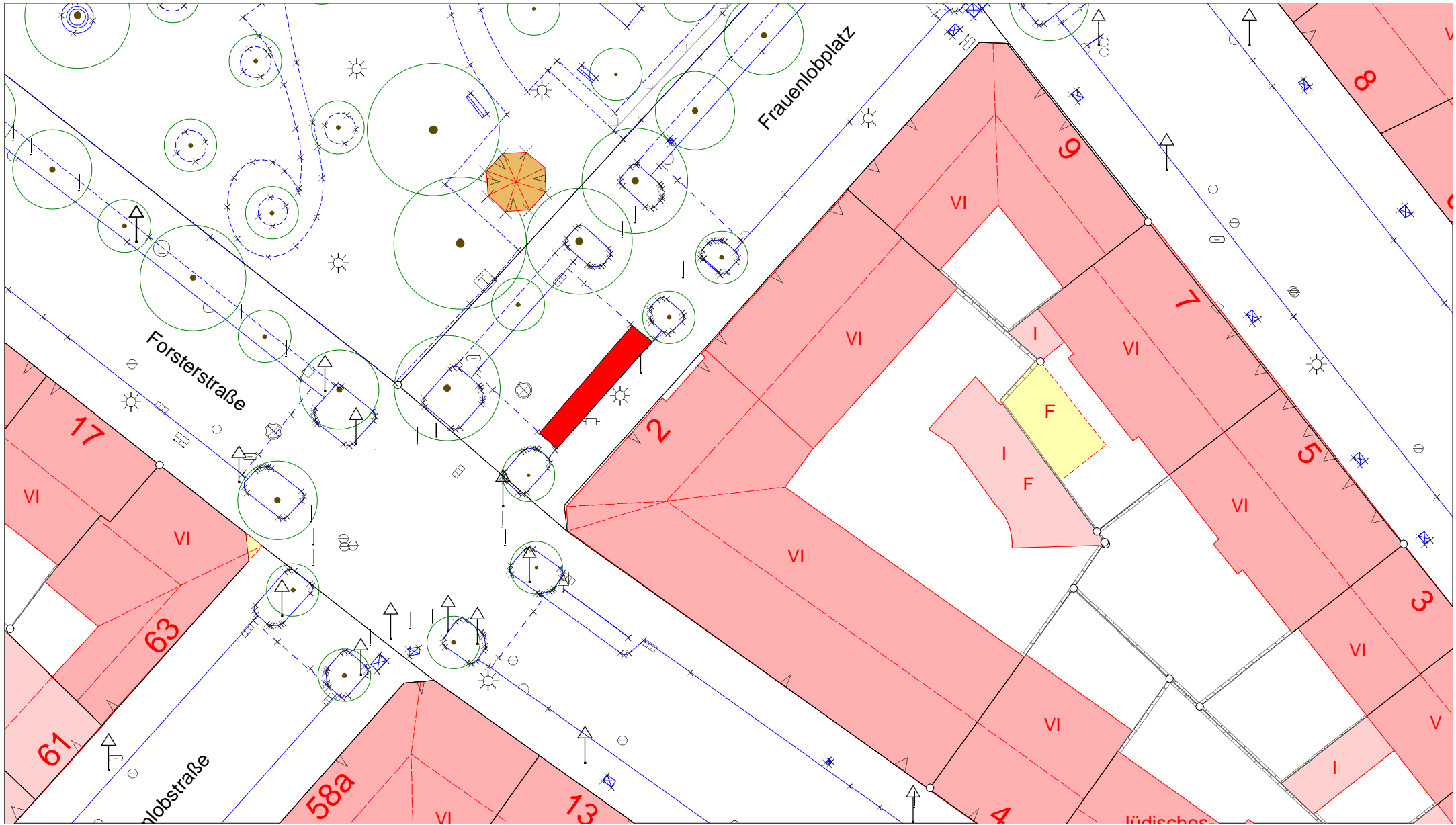
Ö 7.1



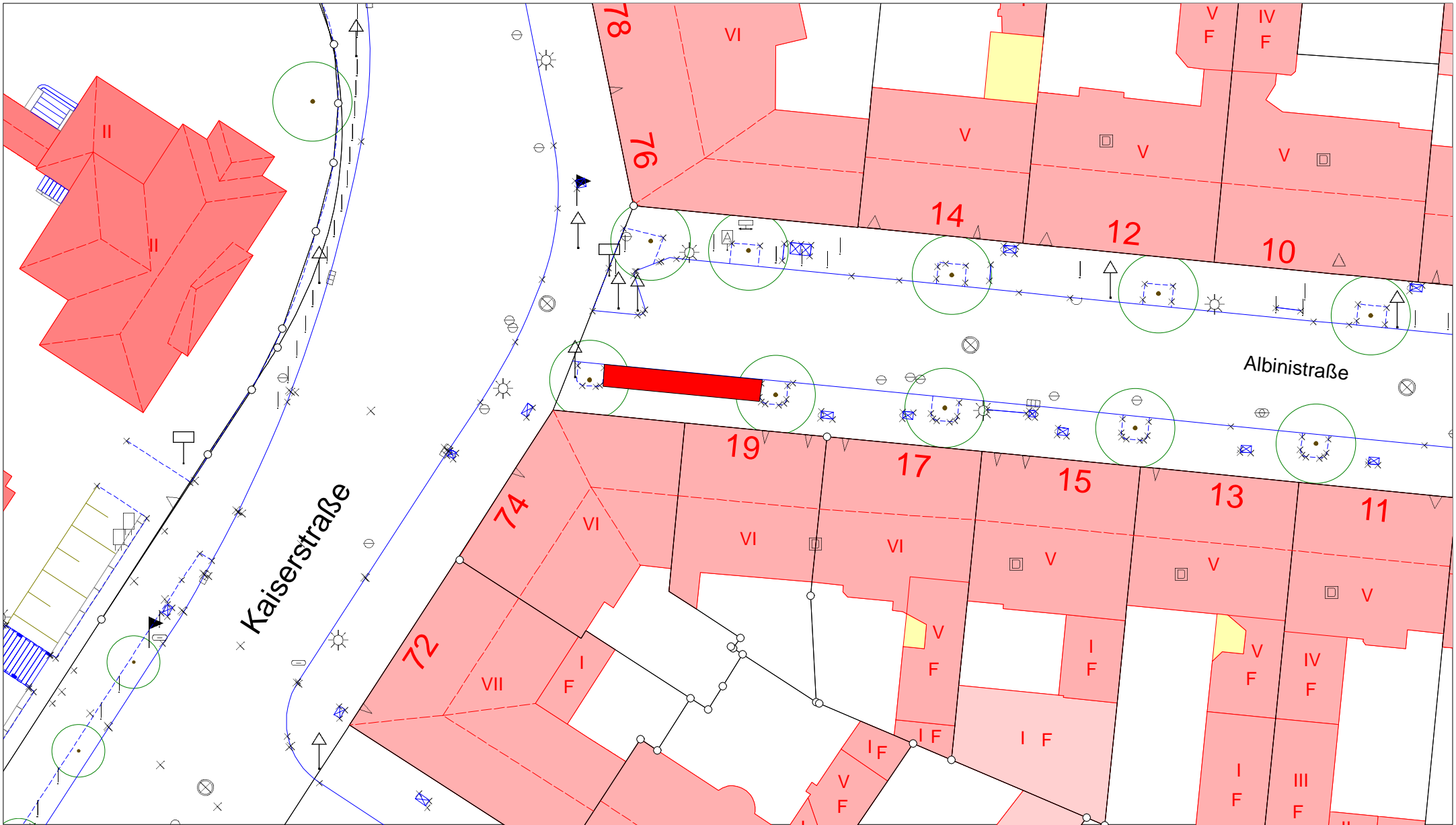
Ö 7.1

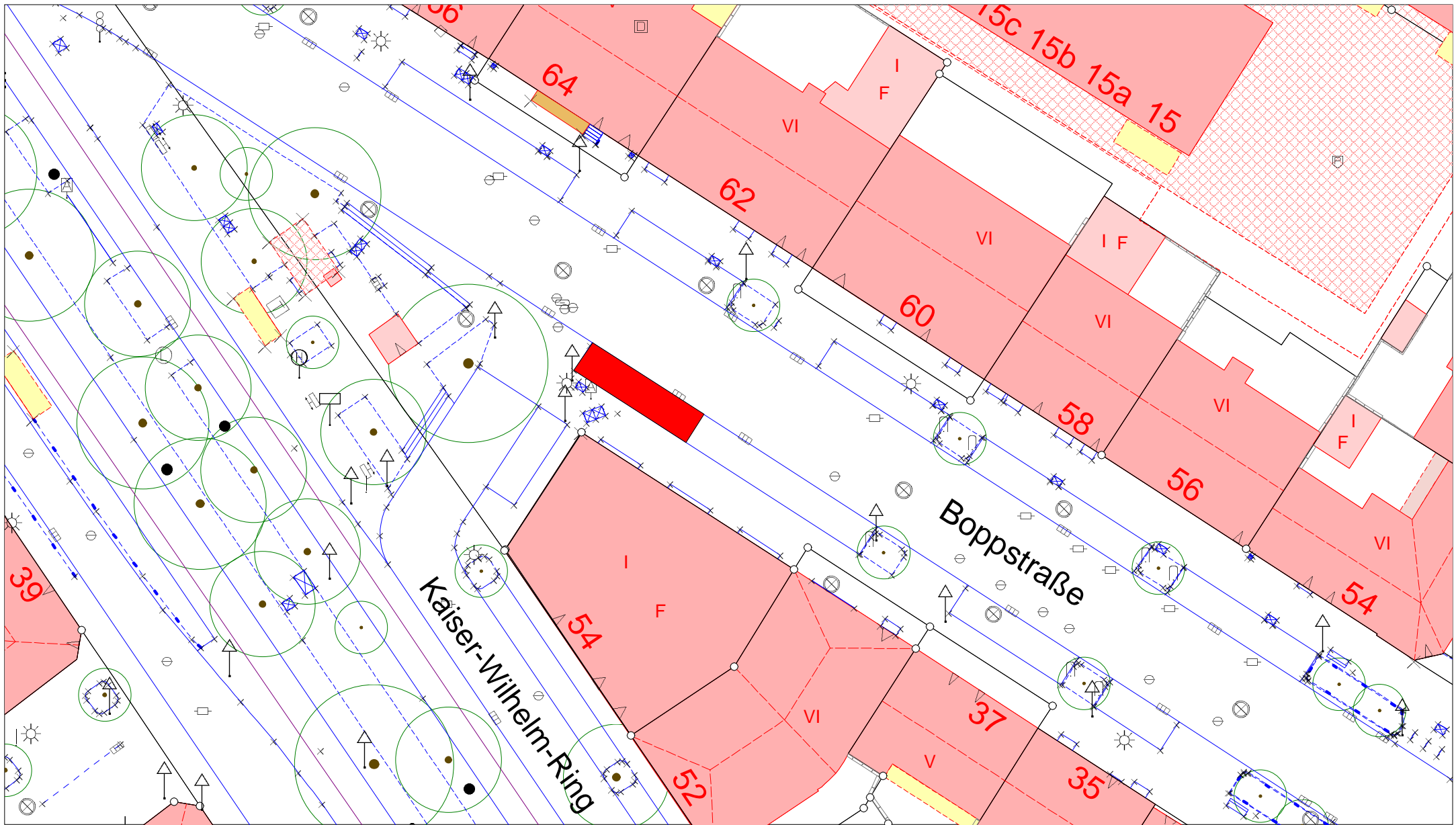


Ö 7.1

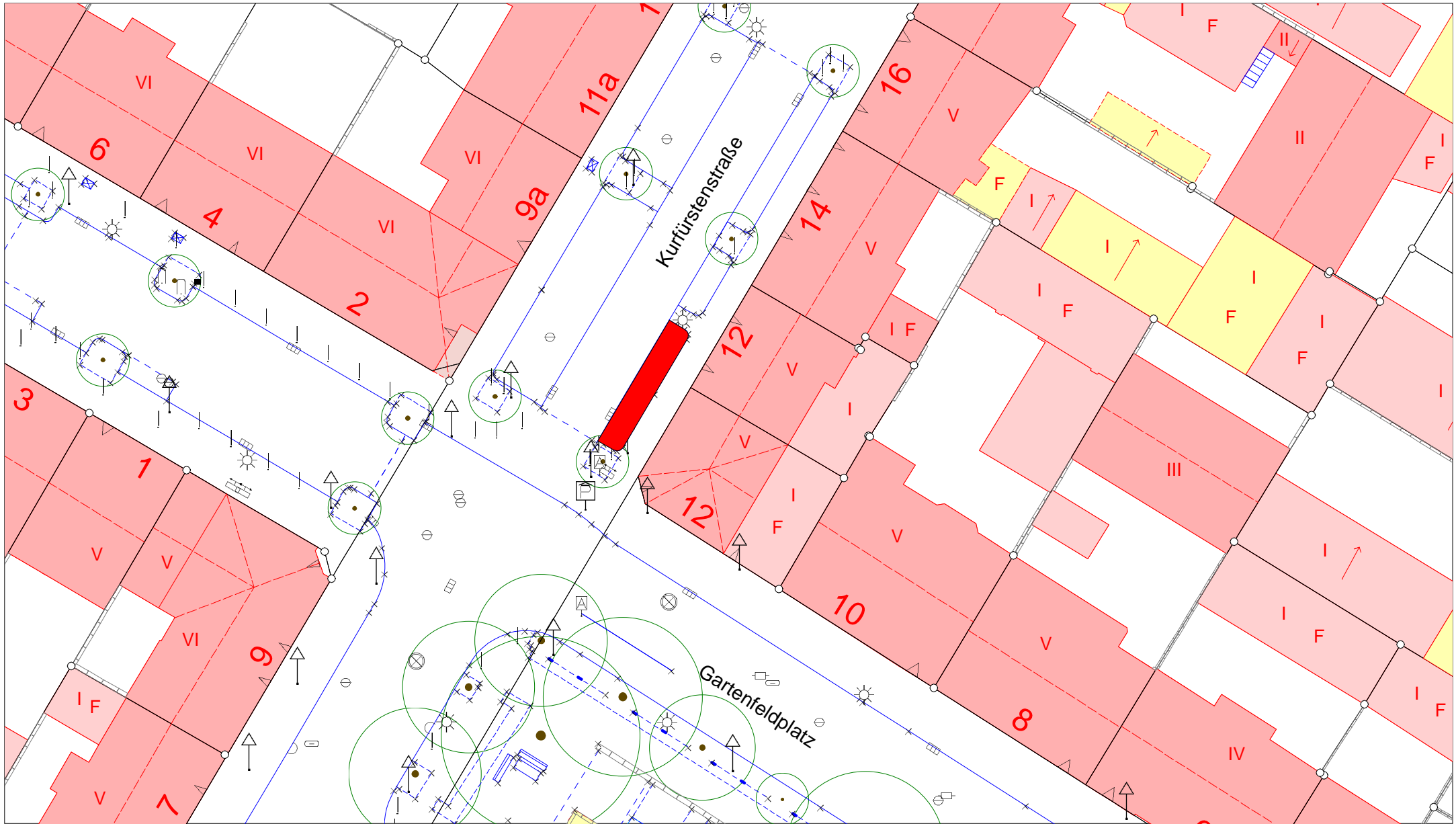


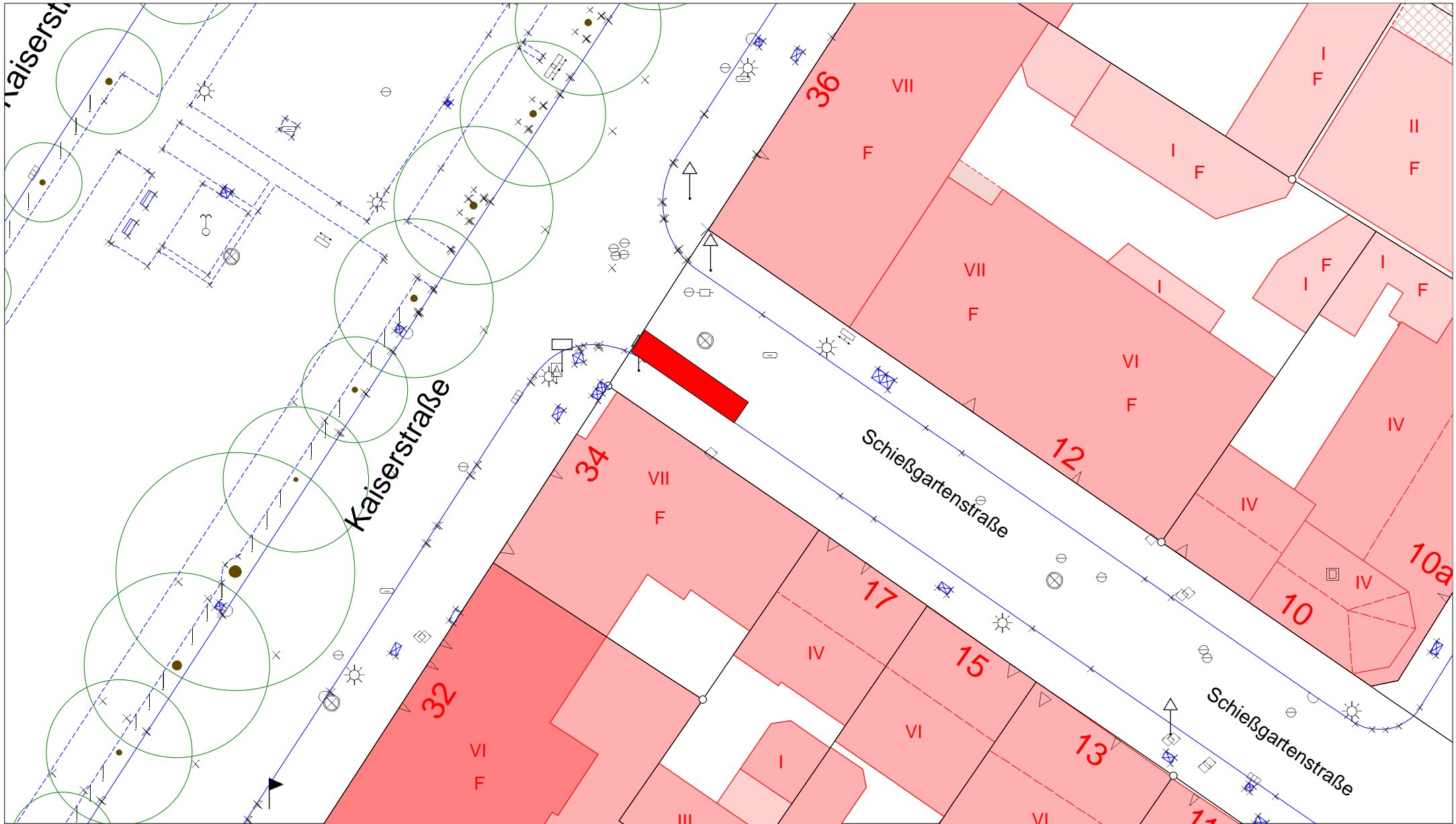
Ö 7.1



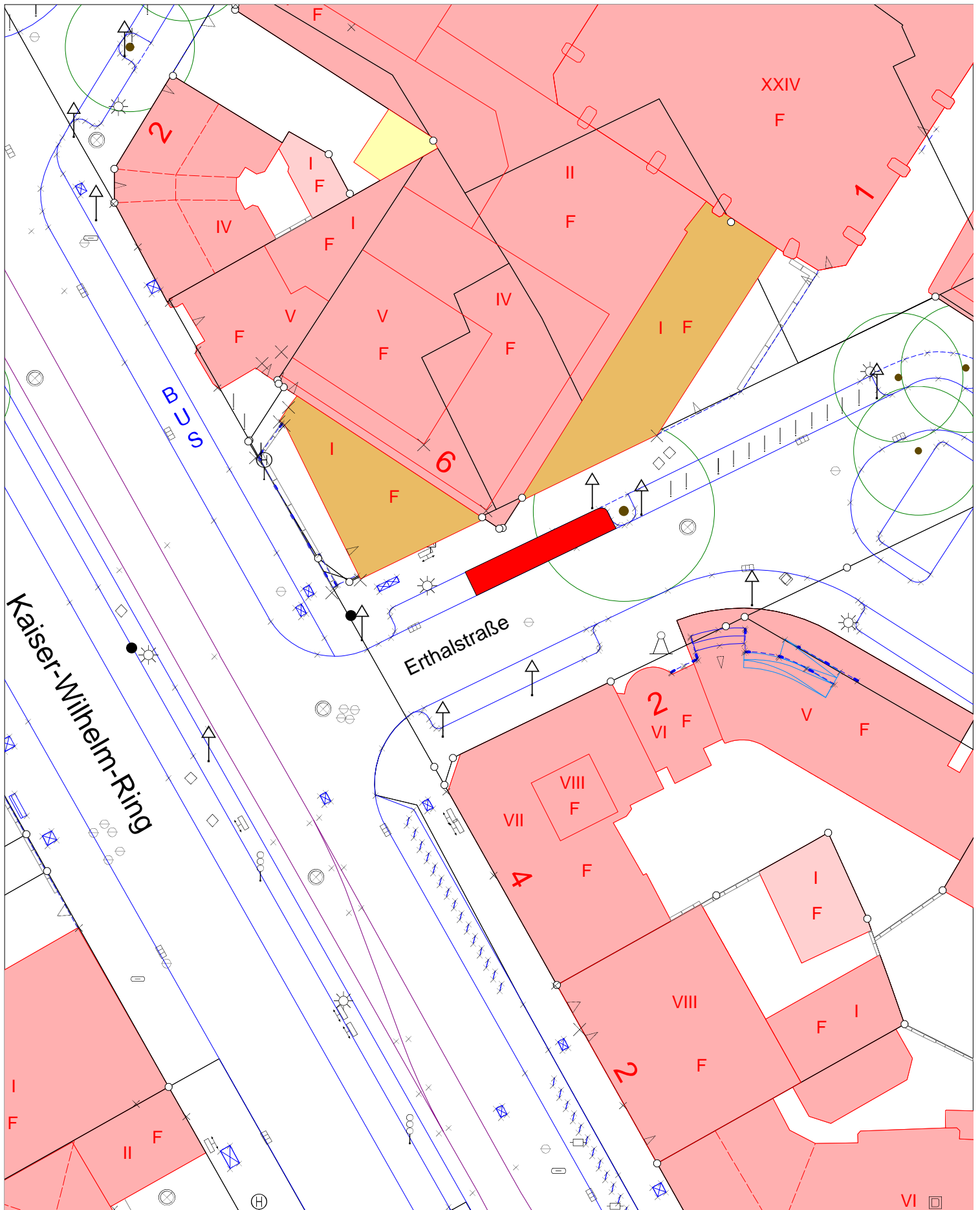


Ö 7.1

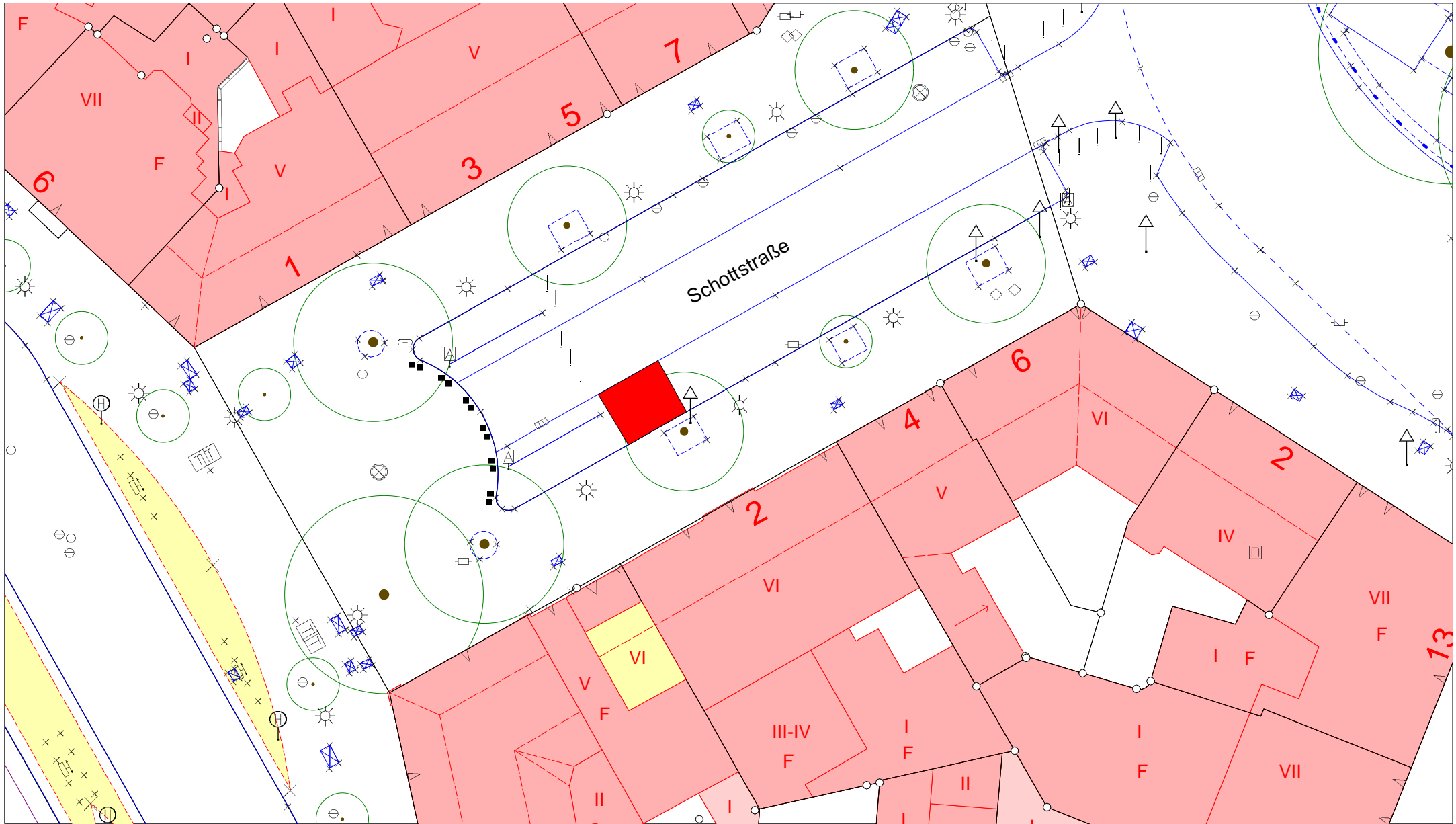




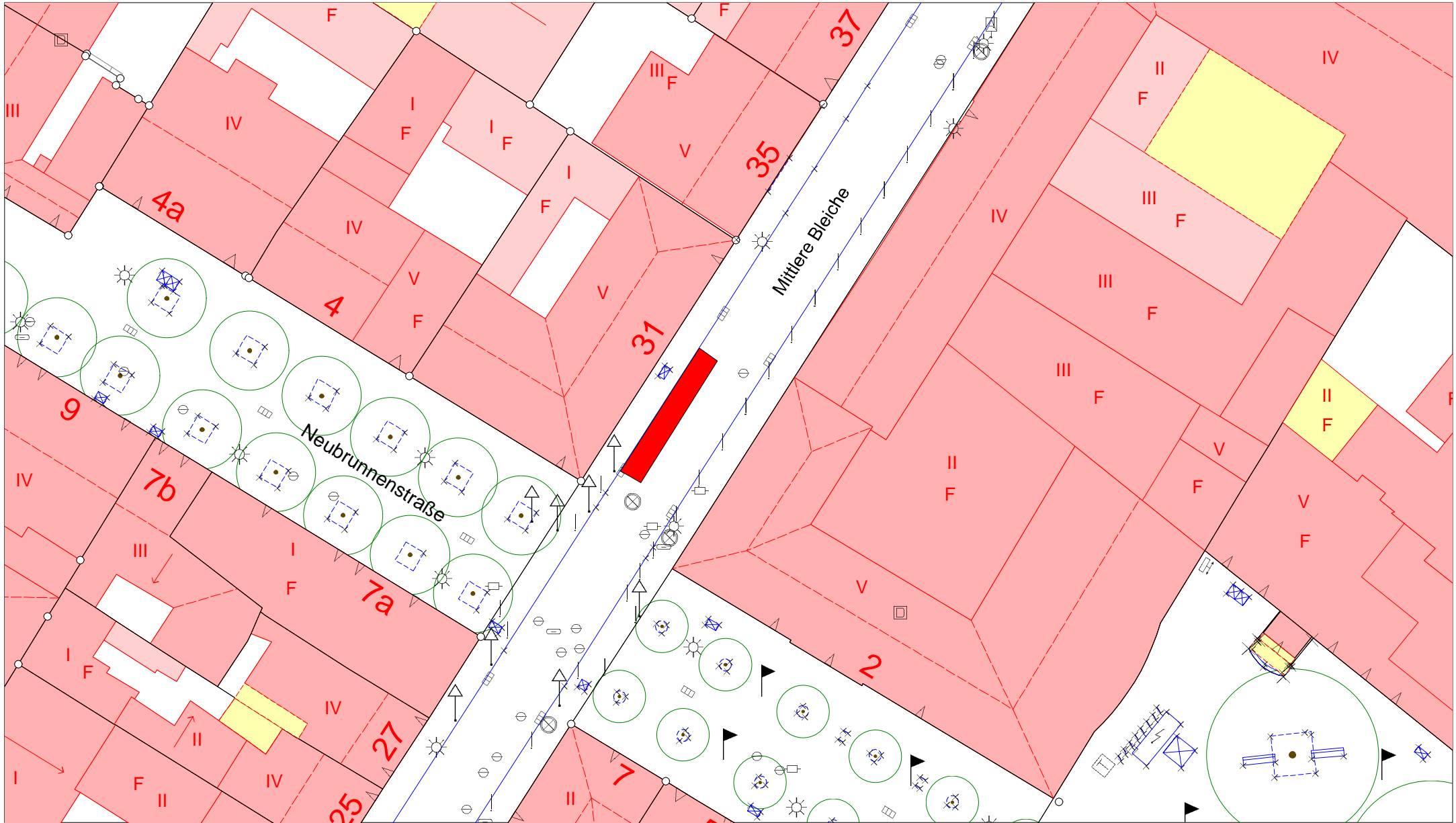
Ö 7.1



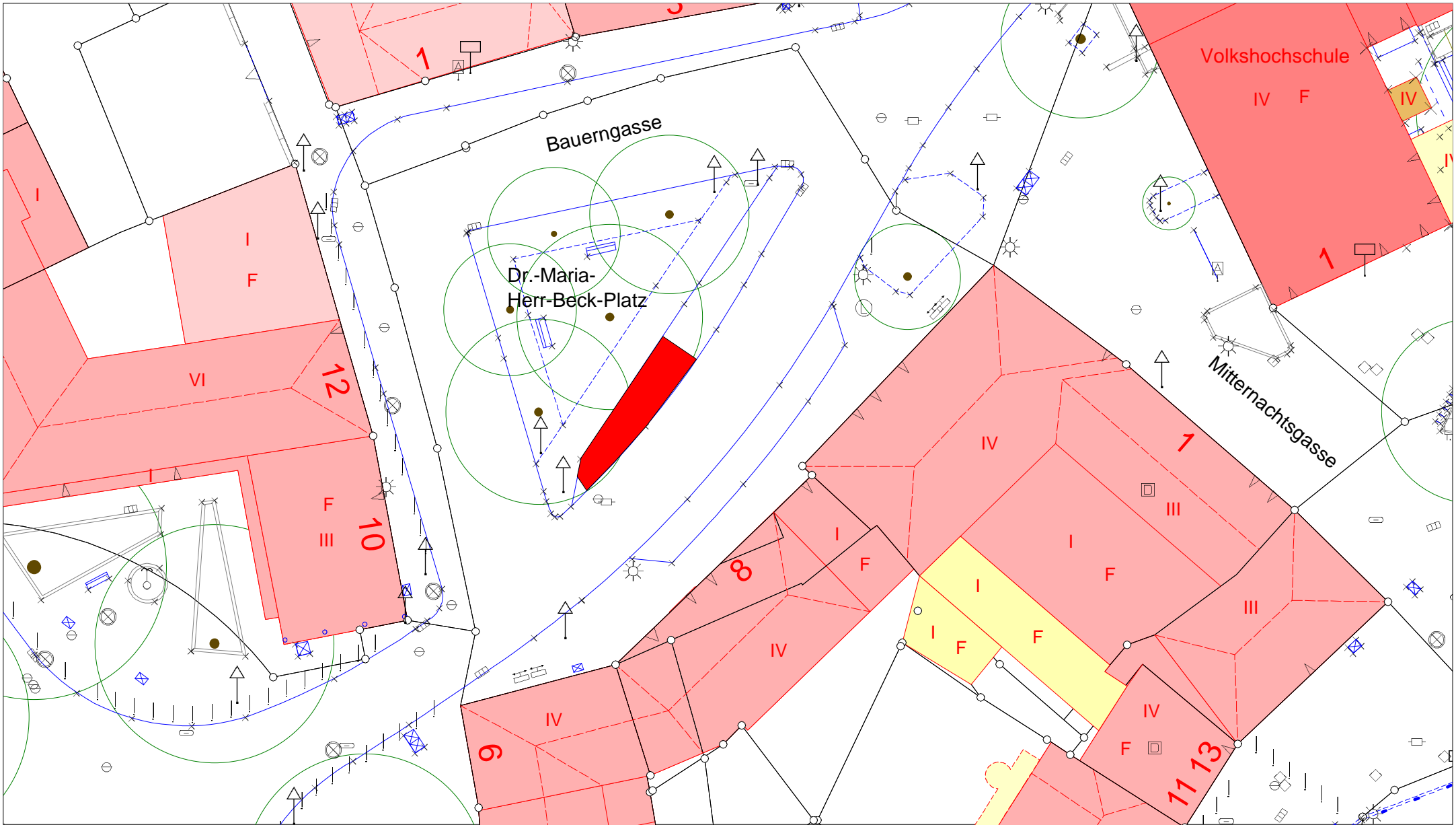
Ö 7.1



Ö 7.1

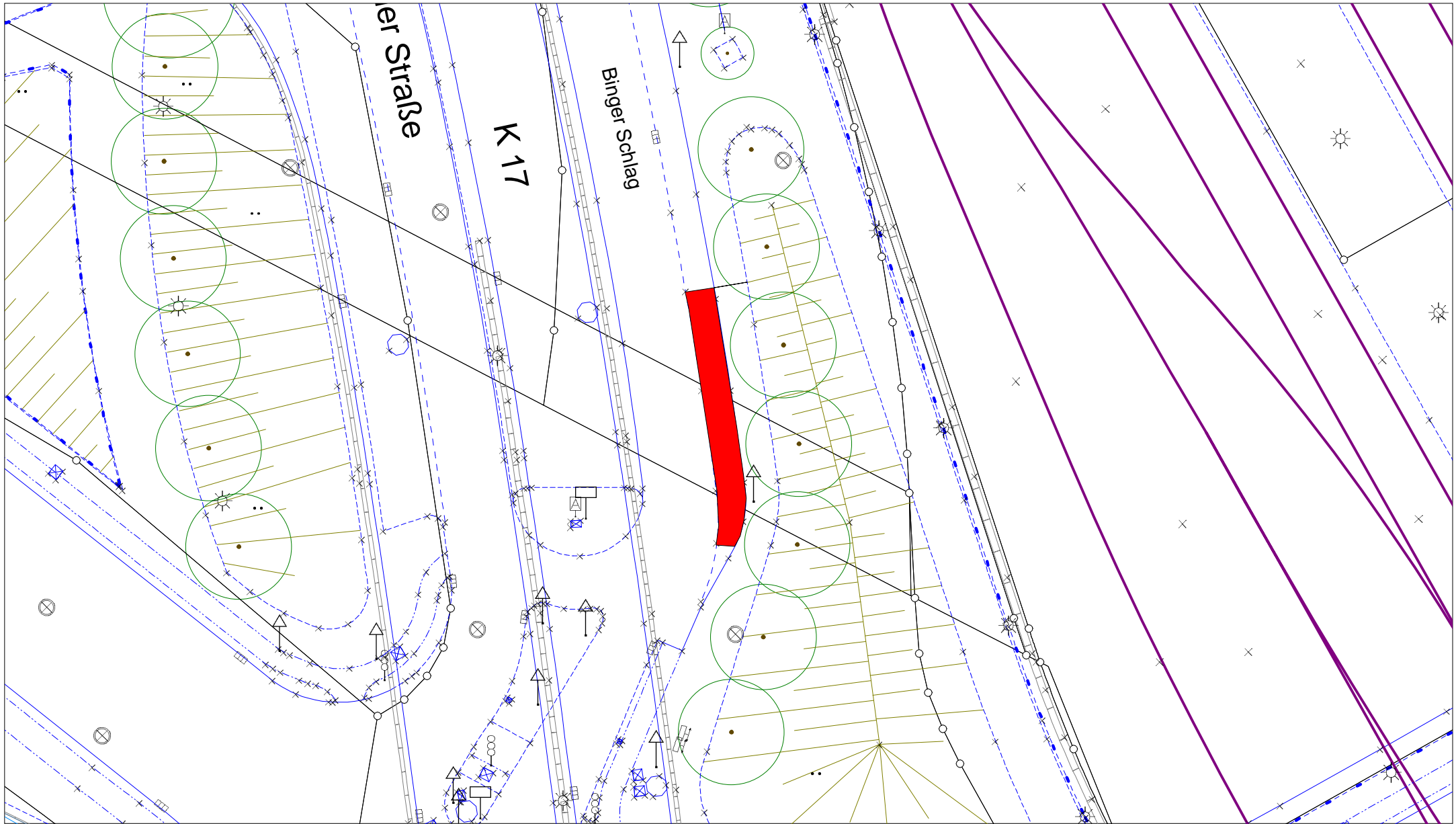


Ö 7.1

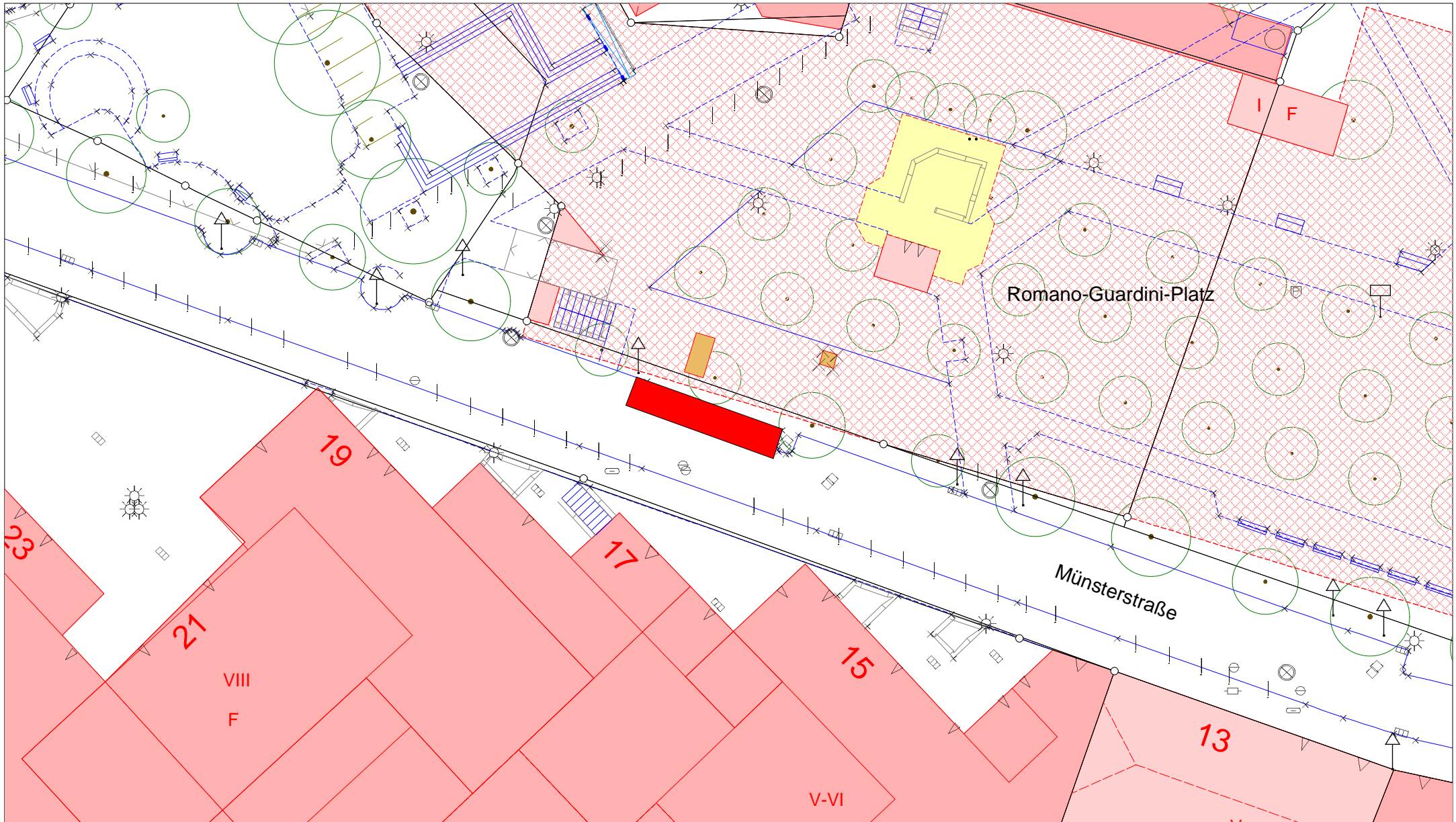


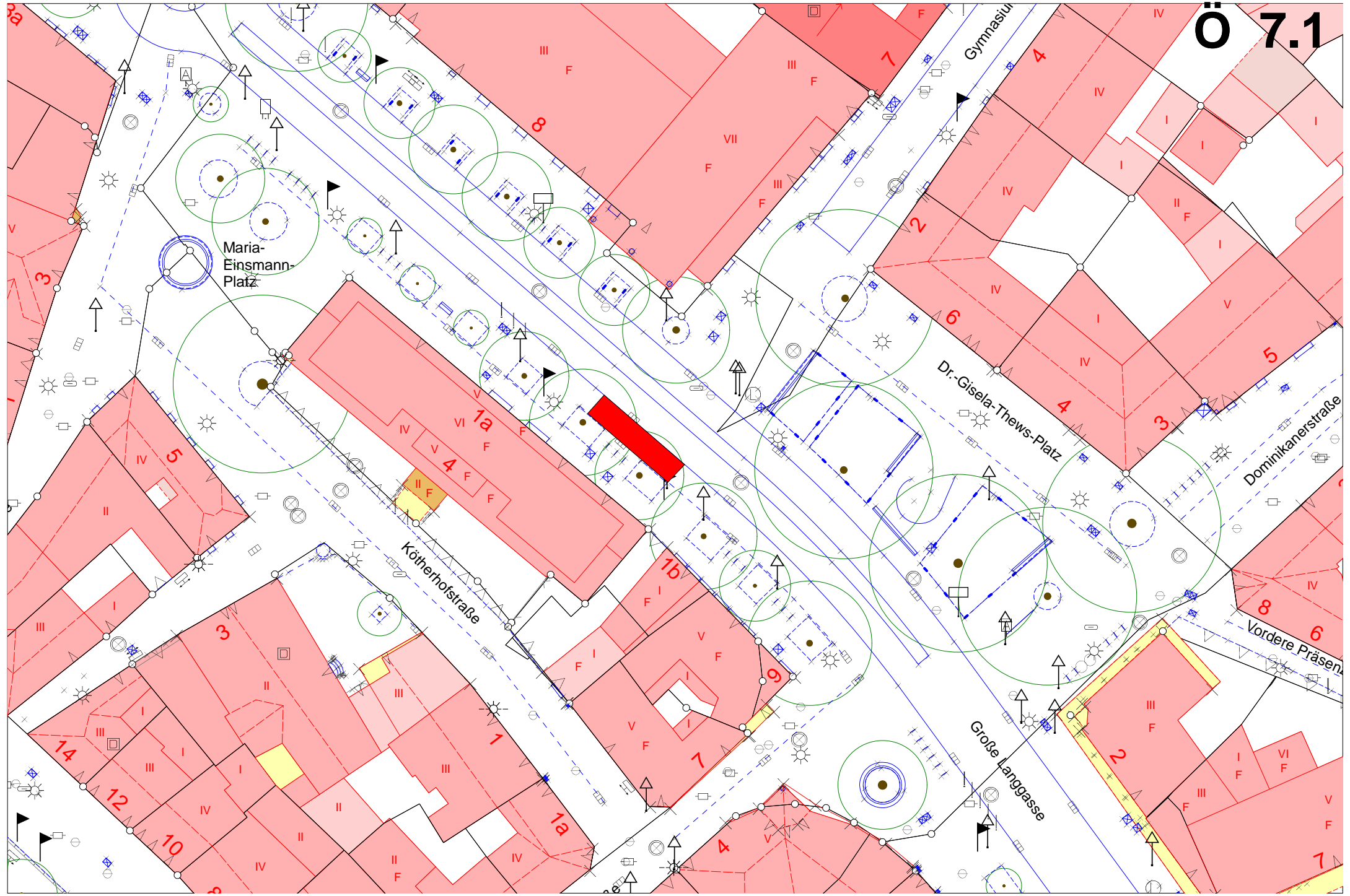
Die bestehenden Taxi-Stellplätze werden in Richtung
des Zugangs zum Bahnhofsgebäude verschoben

Ö 7.1

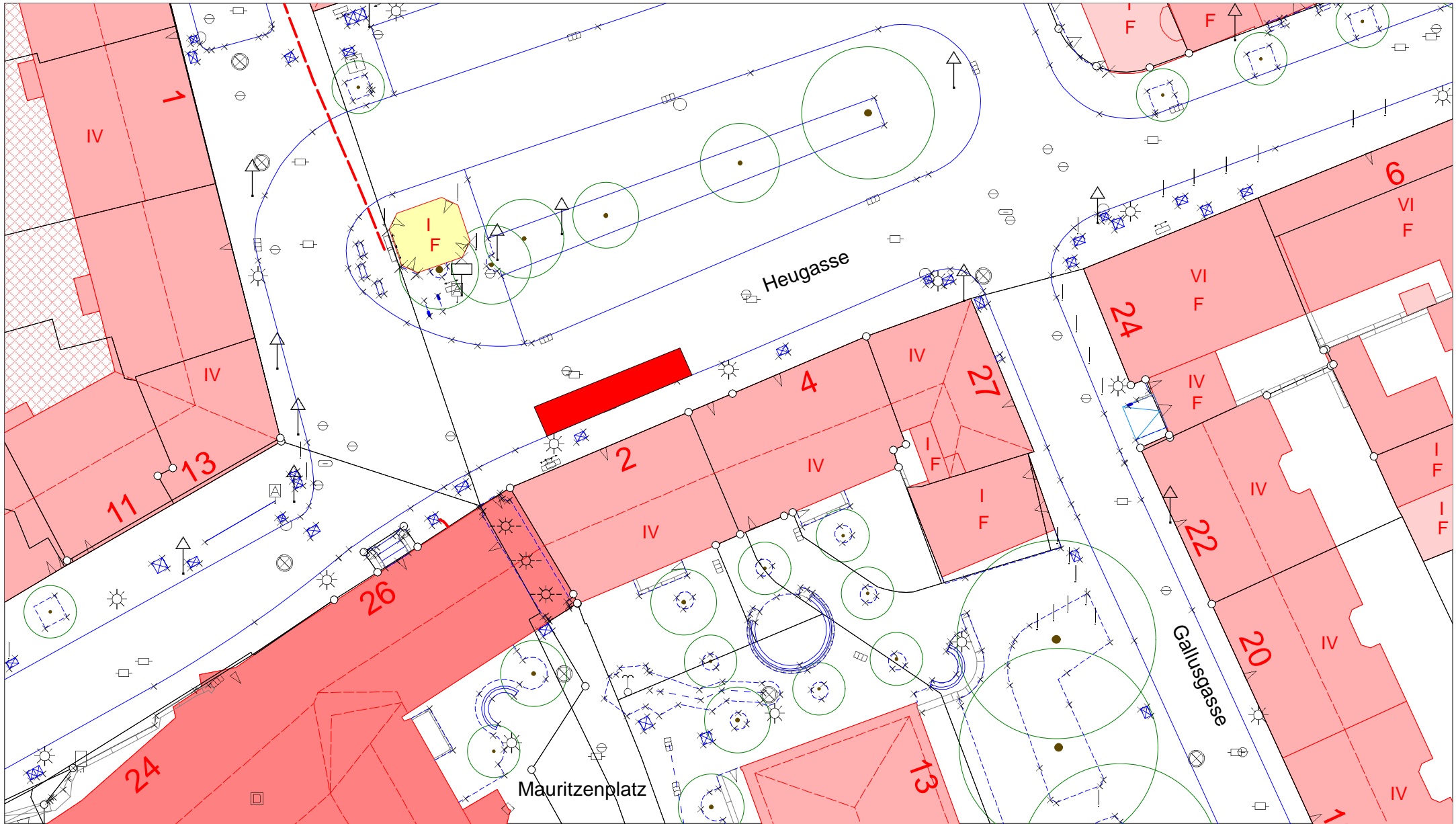


Ö 7.1

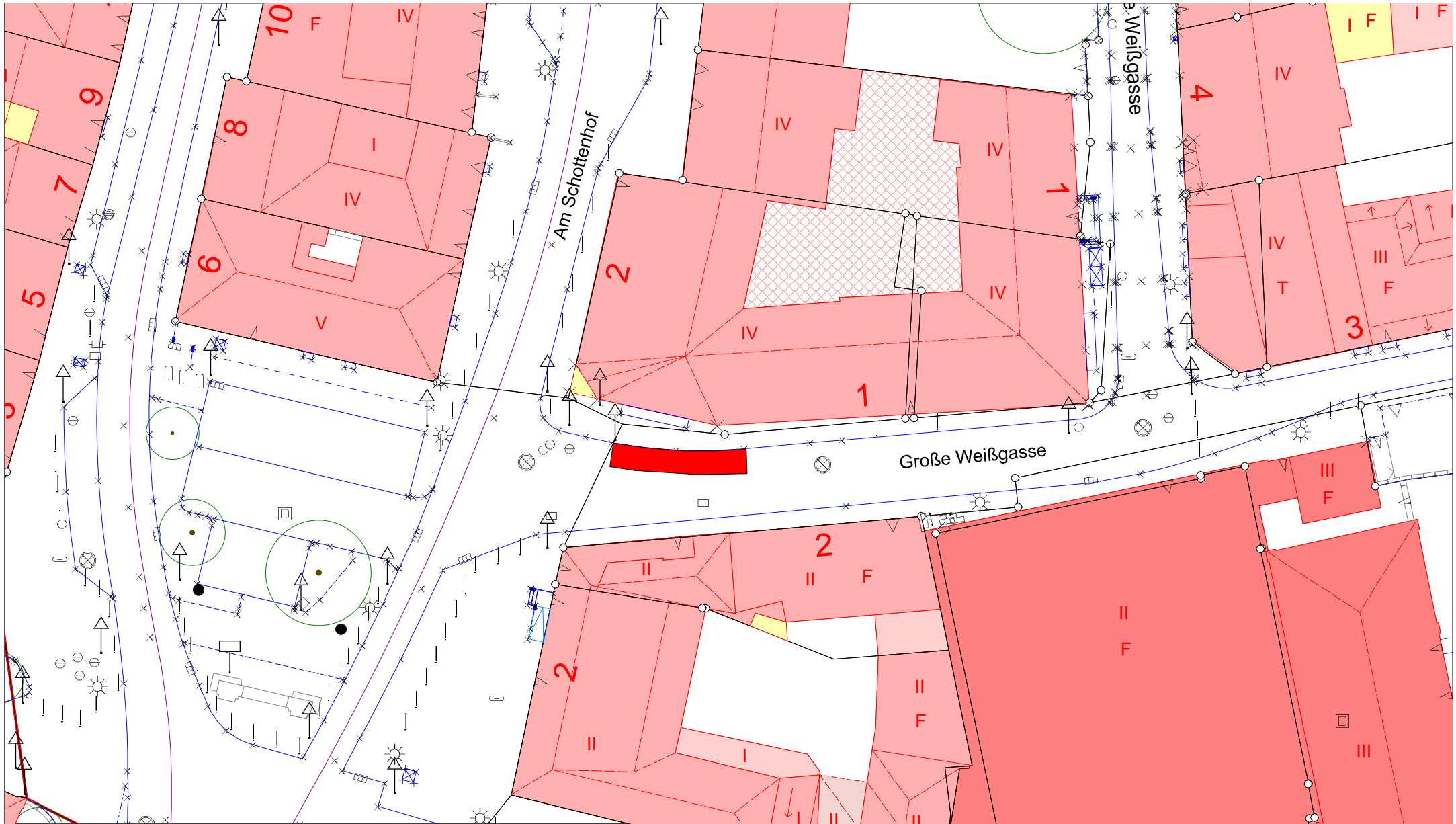




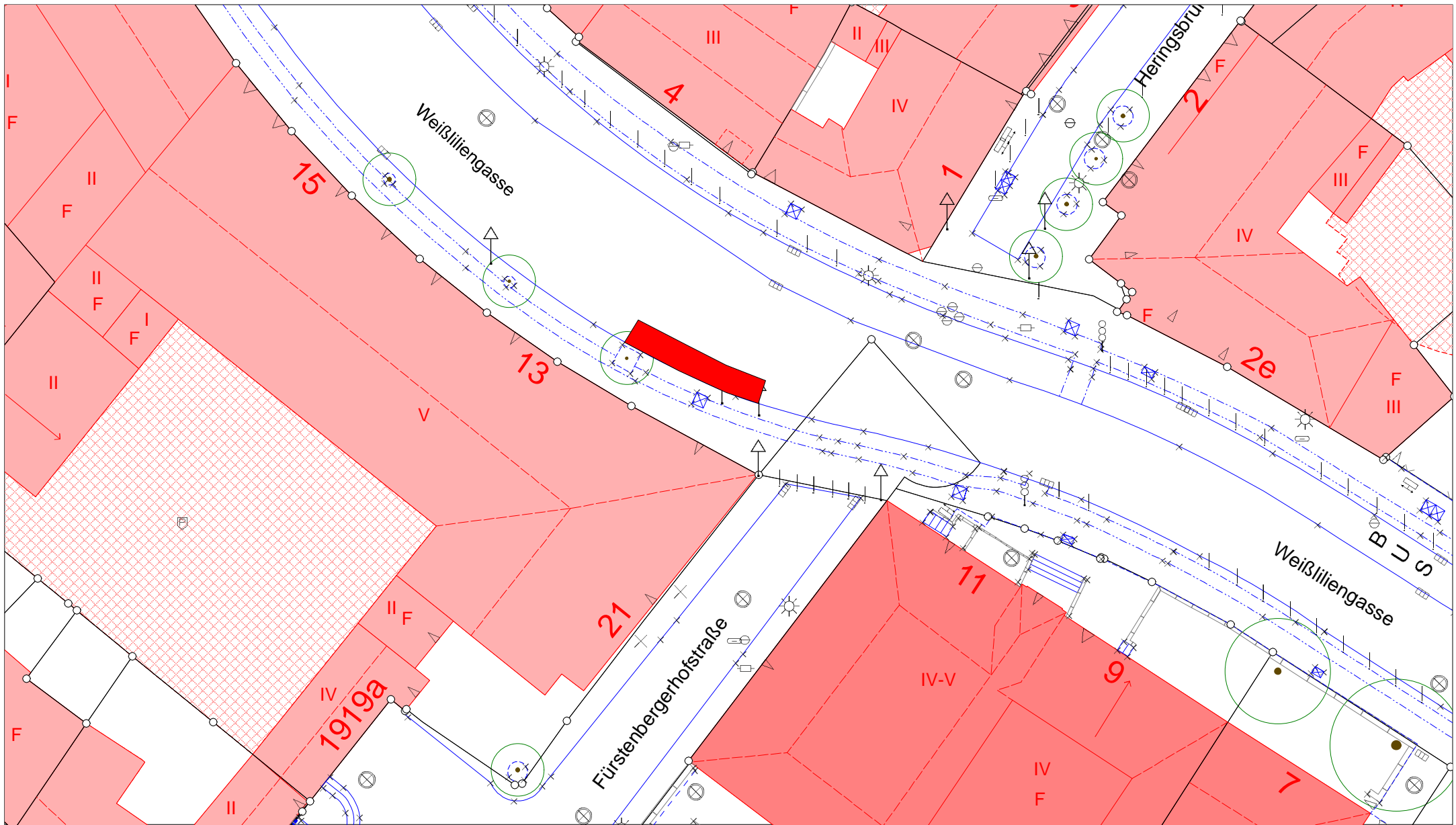
Ö 7.1



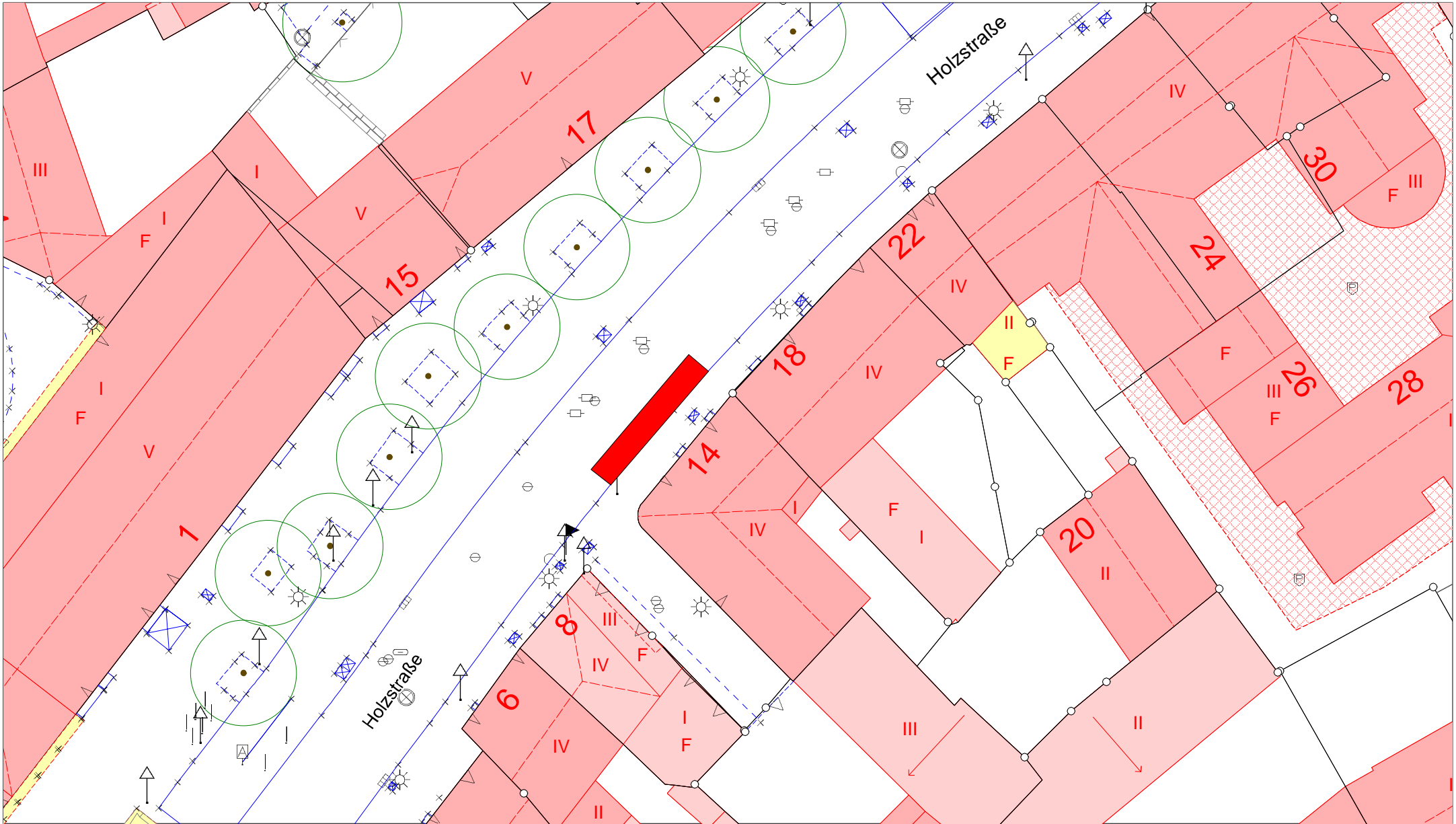
Ö 7.1



Ö 7.1



Ö 7.1



Ö 7.1

