Landeshauptstadt
Mainz

Einladung

zur Sitzung des Ortsbeirates Mainz-Oberstadt am Dienstag, 21.11.2023, 18:30 Uhr, Gästehaus INNdependence, Sitzungssaal, Gleiwitzer Str. 4, 55131 Mainz

Tagesordnung

a) öffentlich

Beschlussvorlage

1. Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme
2. Straßenbahnerweiterung Uniklinik
3. Bauvorhaben: Neubau einer 3-Feldsporthalle IGS Anna-Seghers

Anfragen

4. Gartenanlage Am Linsenberg und Untere Zahlbacher Straße (ÖDP)
5. Baumfällung am 19.02.2021 - Am Linsenberg 7 (ÖDP)
6. Anfragen aus vorherigen Sitzungen
7. Sachstandsberichte
8. Mitteilungen und Verschiedenes
9. Stadtteilmittel
10. Einwohnerfragestunde (ca. 19.00 Uhr)

b) <u>nicht öffentlich</u>

11. Bau- und Grundstücksangelegenheiten

12. Grundstücksangelegenheit

13. Mitteilungen und Verschiedenes

Mainz, 15.11.2023

gez. Daniel Köbler, MdL
Ortsvorsteher

Ö 4

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

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

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

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

Betreff:
Sondernutzungskonzept E-Tretroller-Vermietsysteme

Mainz, 20.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordente

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 Rheinufers und auf größeren Grünflächen sowie eine Höchstanzahl an E-Tretrollern im Stadtgebiet festgesetzt. Die Anbieter der Vermietsysteme waren rechtlich nicht zur Unterzeichnung der Vereinbarung verpflichtet. Dennoch haben alle in Mainz aktiven Anbieter diese unterzeichnet.

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

Aufgrund der übermäßigen Beanspruchung des öffentlichen Straßenraums sowie der Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch falsch abgestellte E-Tretroller befindet sich die Rechtsauffassung bezüglich E-Tretroller-Vermietsystemen mittlerweile im Wandel. Die aktuelle Rechtsprechung ordnet das Angebot der Vermietung von E-Tretrollern im öffentlichen Straßenraum als Sondernutzung ein, da es sich um eine gewerbliche Nutzung der Straße handele. 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 Abstellsituation 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 Abstellsituation 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 bedeutet. Gleichzeitig gibt es große Gebiete, in denen eine eher geringe und unregelmäßige Nachfrage vorliegt und aktuell nur ver-

einzelte 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 Vermietysteme 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 Abstellsituation erzielt werden kann.

Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

Keine

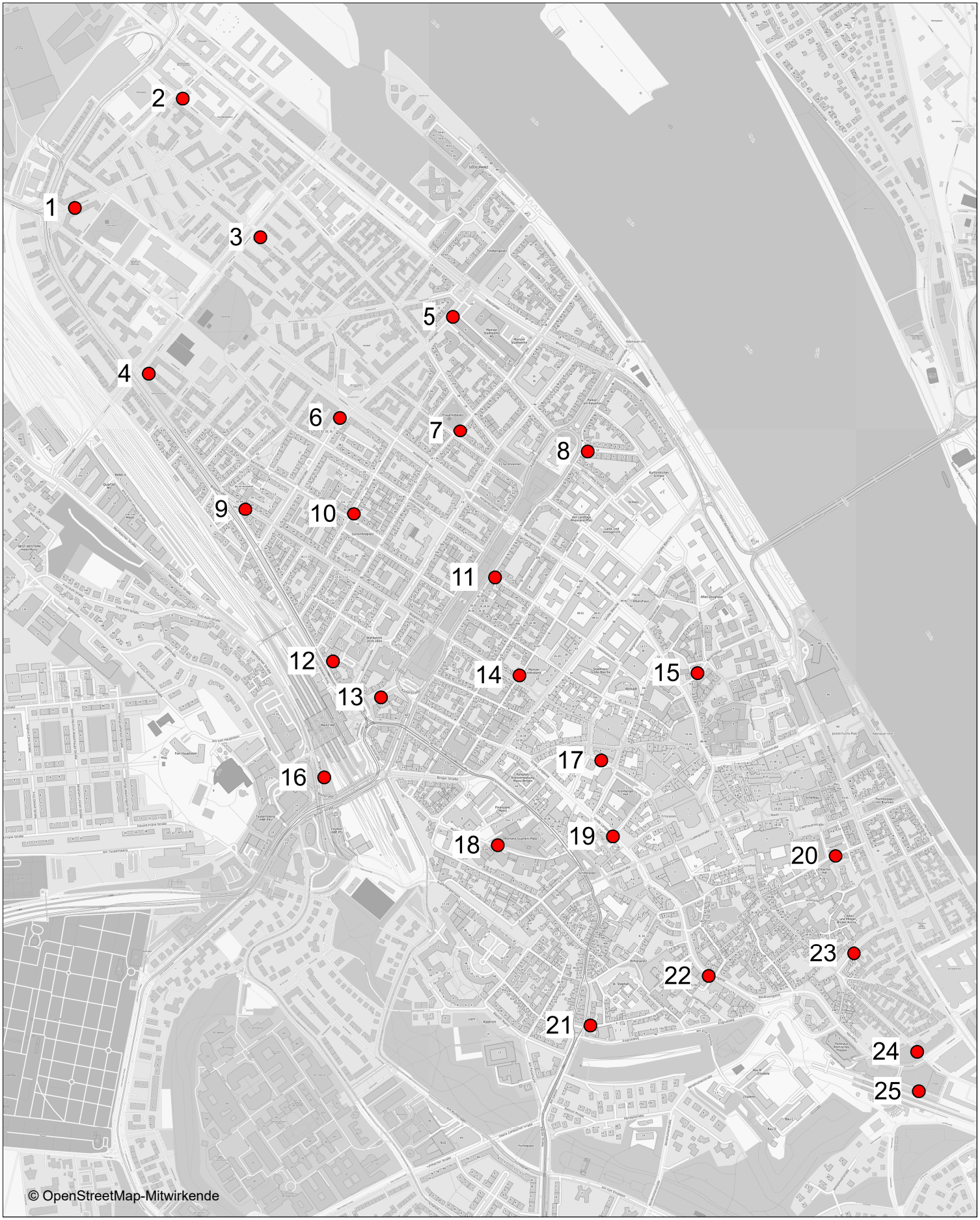
Auswirkungen auf den Klimaschutz

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 Abstellsituation 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.

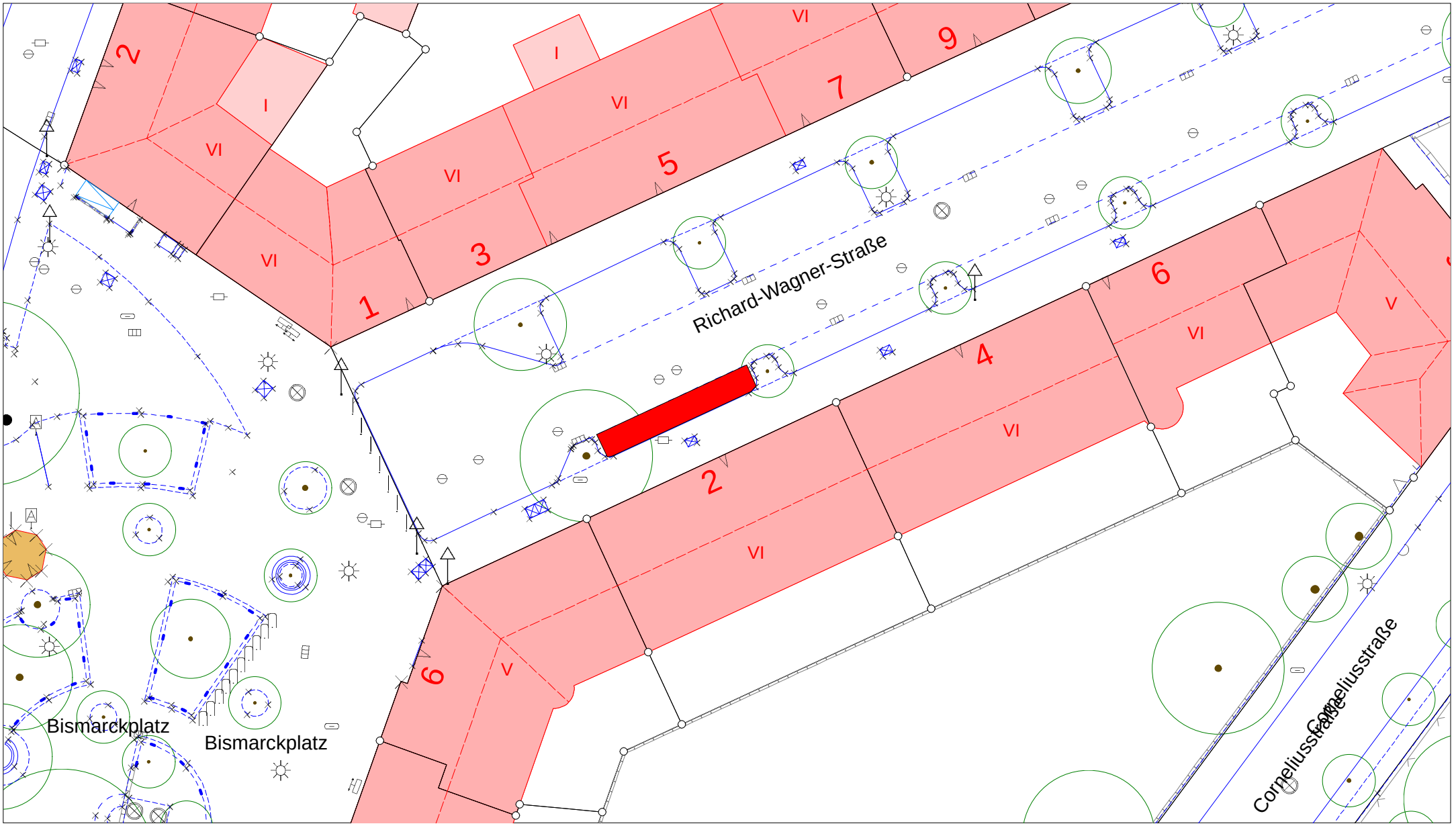
Finanzierung

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.

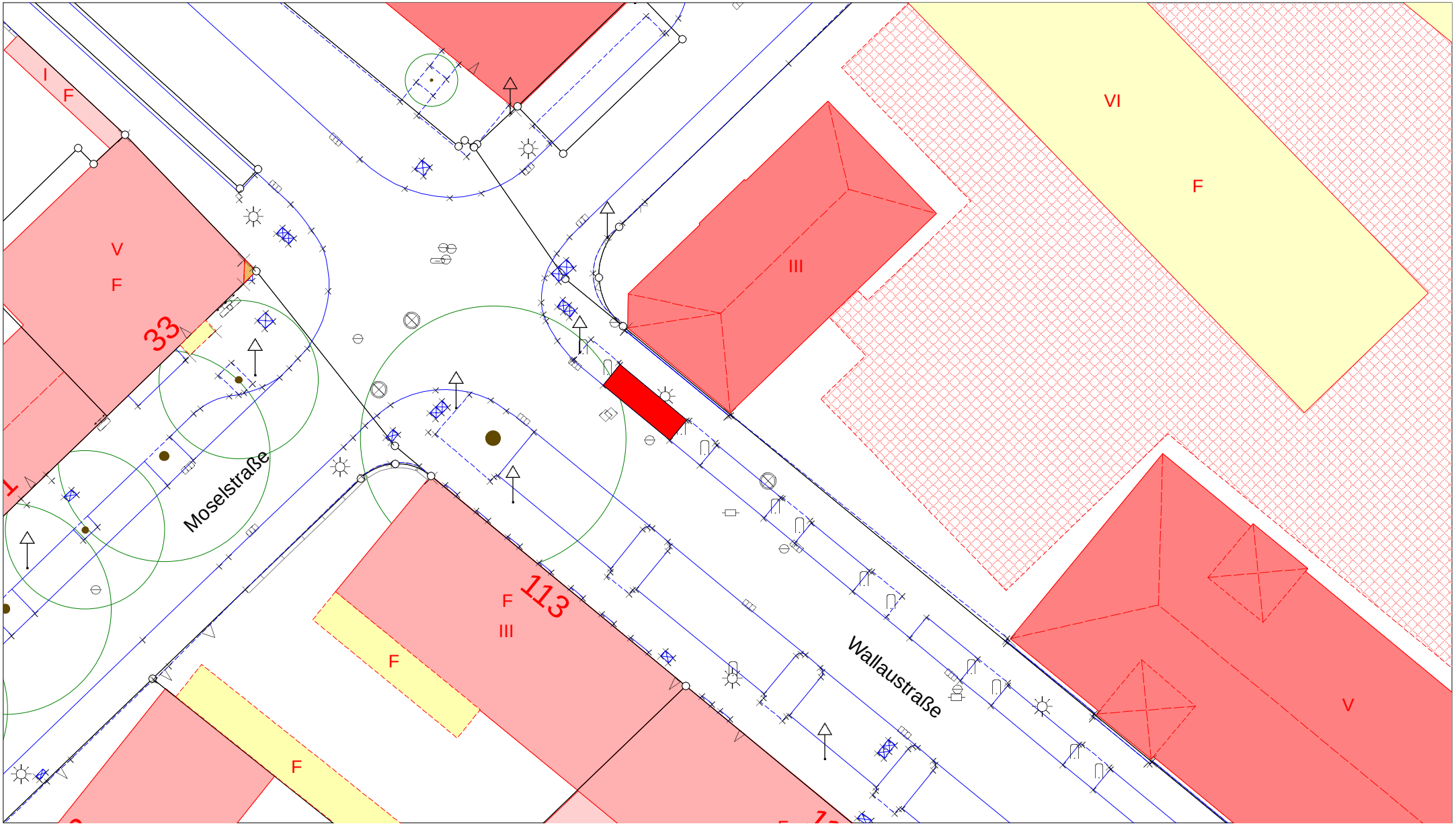
Ö 1


1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
© OpenStreetMap-Mitwirkende

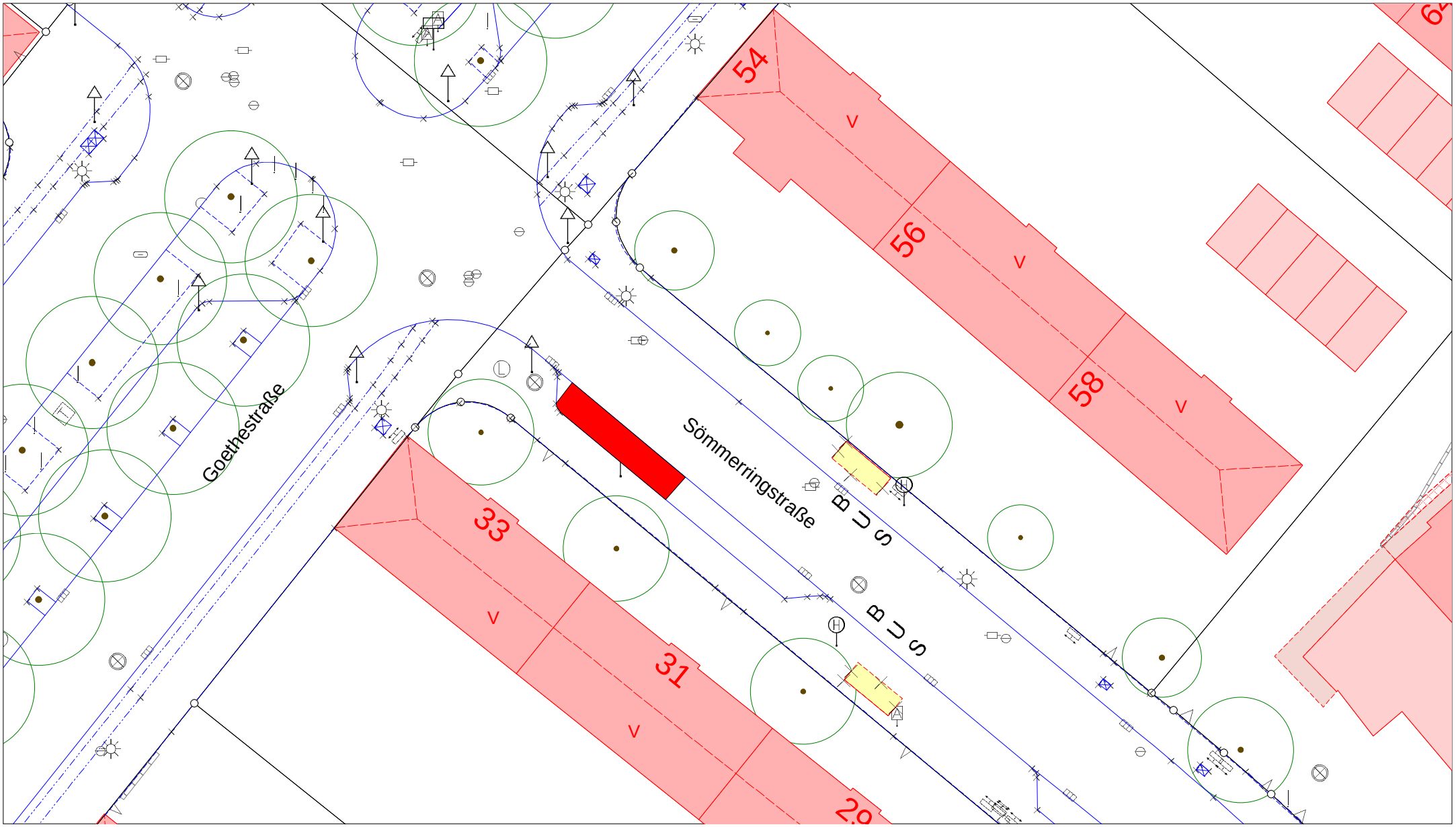
Ö 1


Richard-Wagner-Straße
Bismarckplatz
Bismarckplatz
Corneliusstraße
Corneliusstraße
1
2
3
4
5
6
7
9
I
VI
V

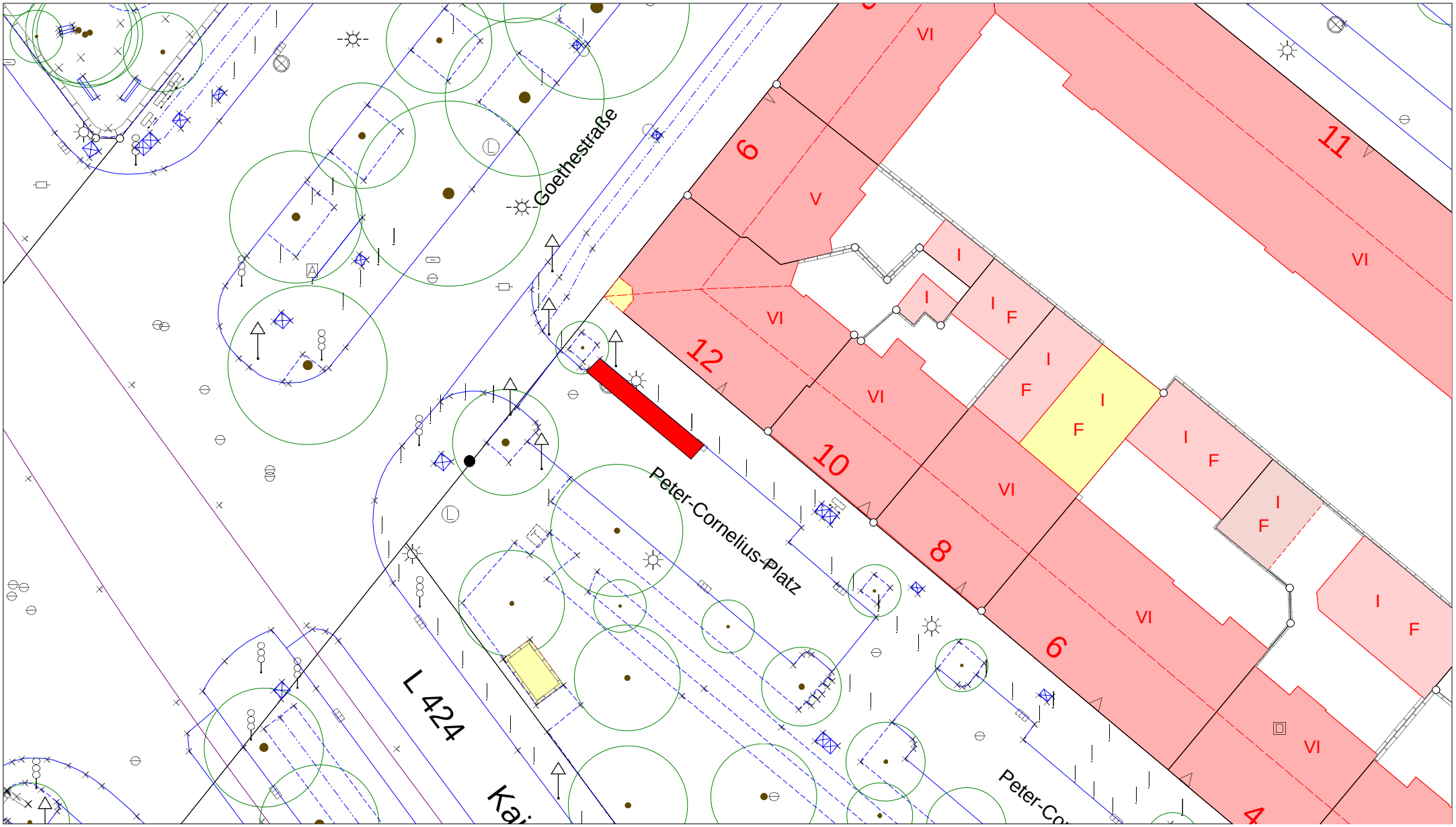
Ö 1



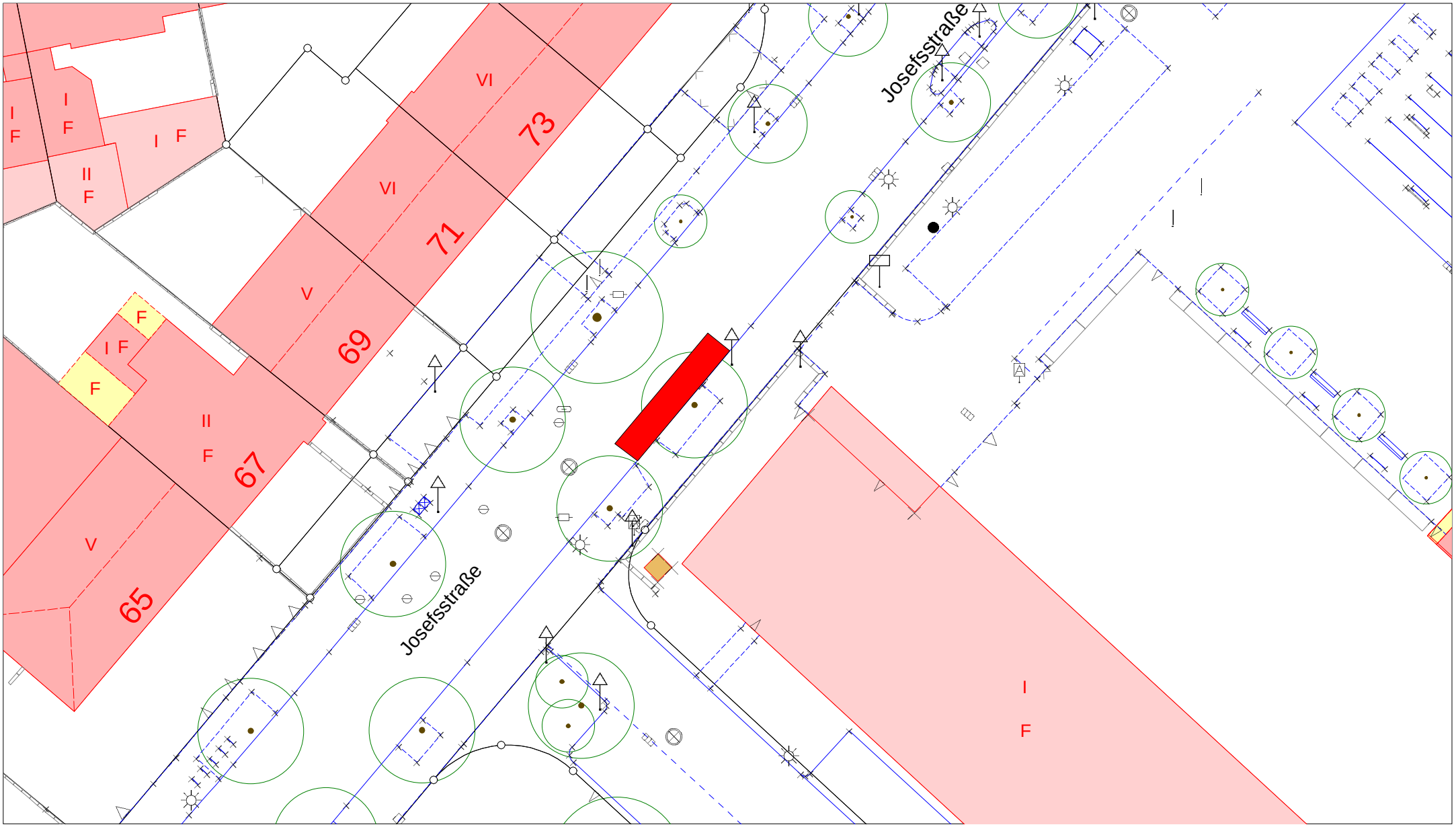
Ö 1



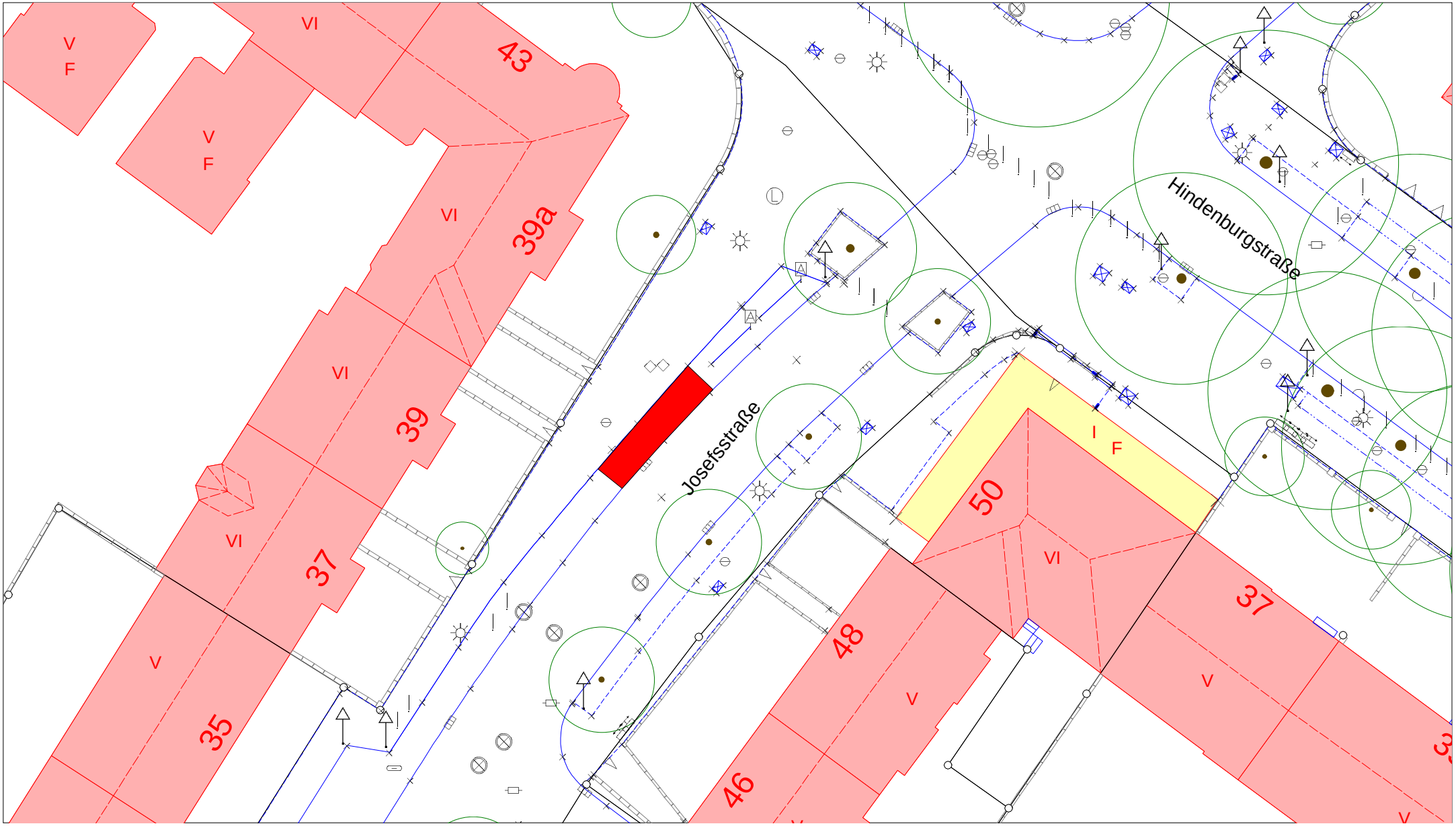
Ö 1


Goethestraße
Peter-Cornelius-Platz
L 424
Peter-Co
VI
V
I
F
12
11
10
9
8
6
4

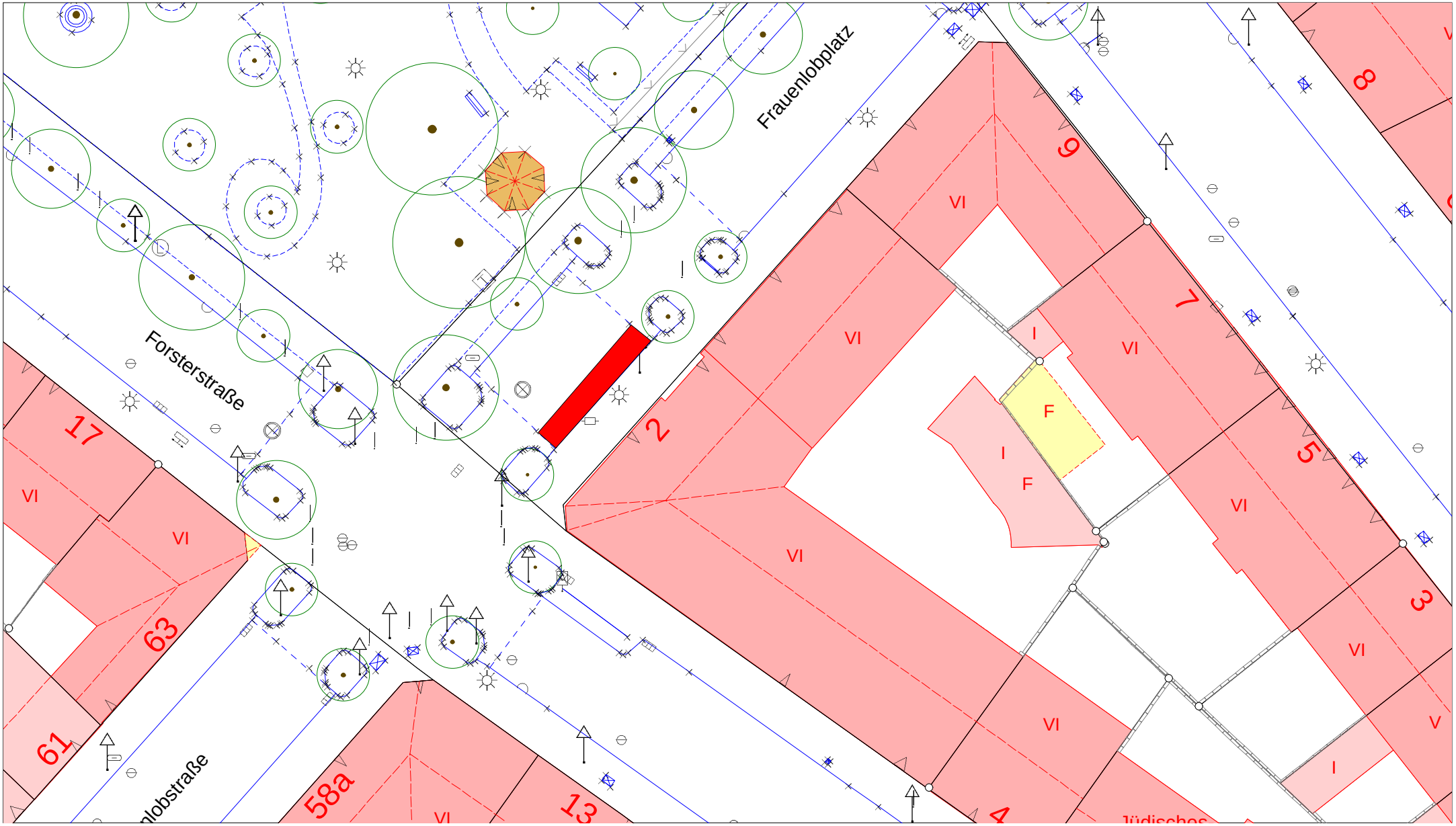
Ö 1


Josefsstraße
Josefsstraße
I
F
II
F
I F
VI
73
VI
71
V
69
F
I F
F
II
F
67
V
65
I
F

Ö 1

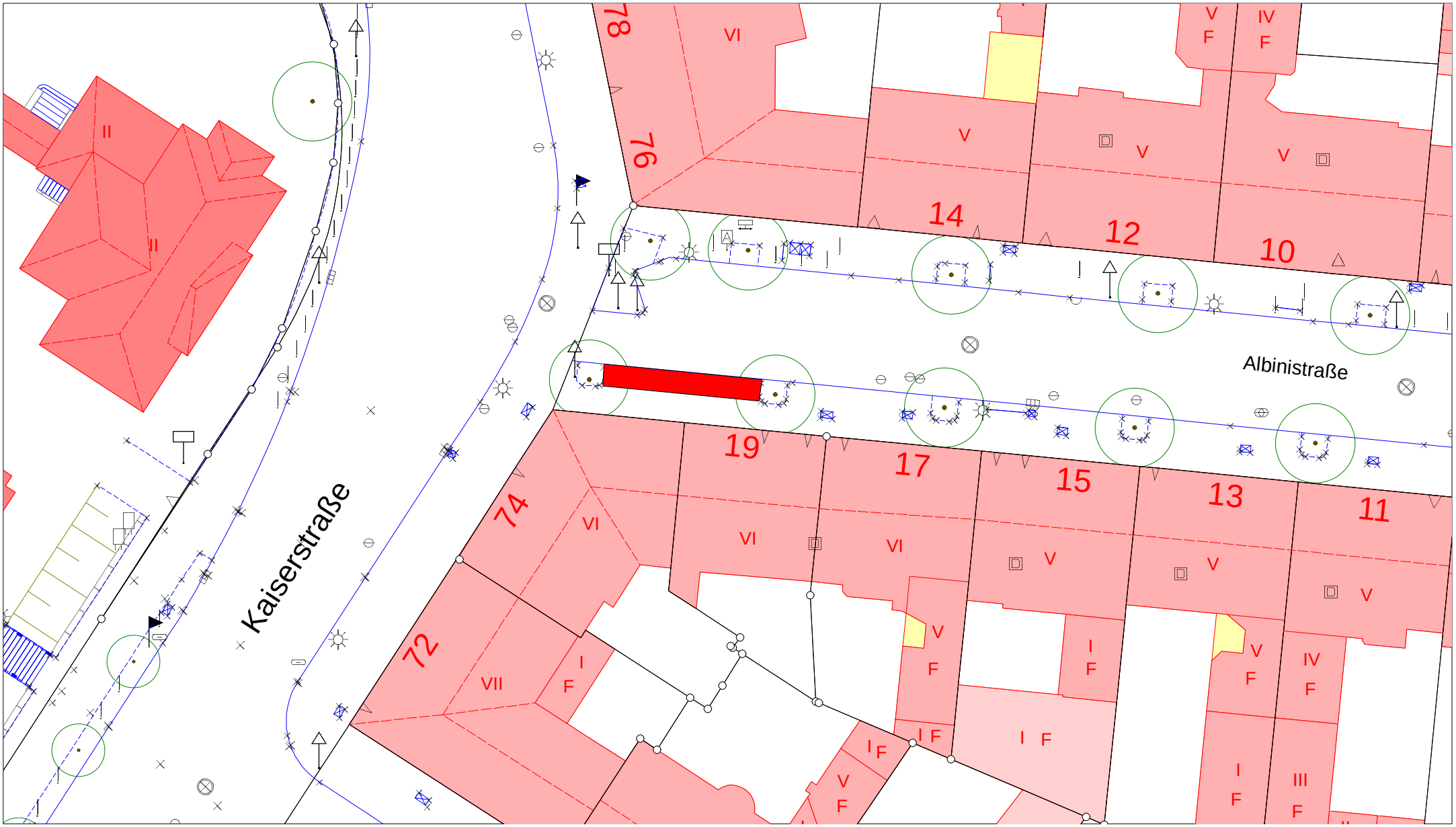

V
F
VI
43
V
F
VI
39a
VI
39
VI
37
V
35
Josefsstraße
Hindenburgstraße
I
F
50
VI
48
V
46
37
V
V

Ö 1

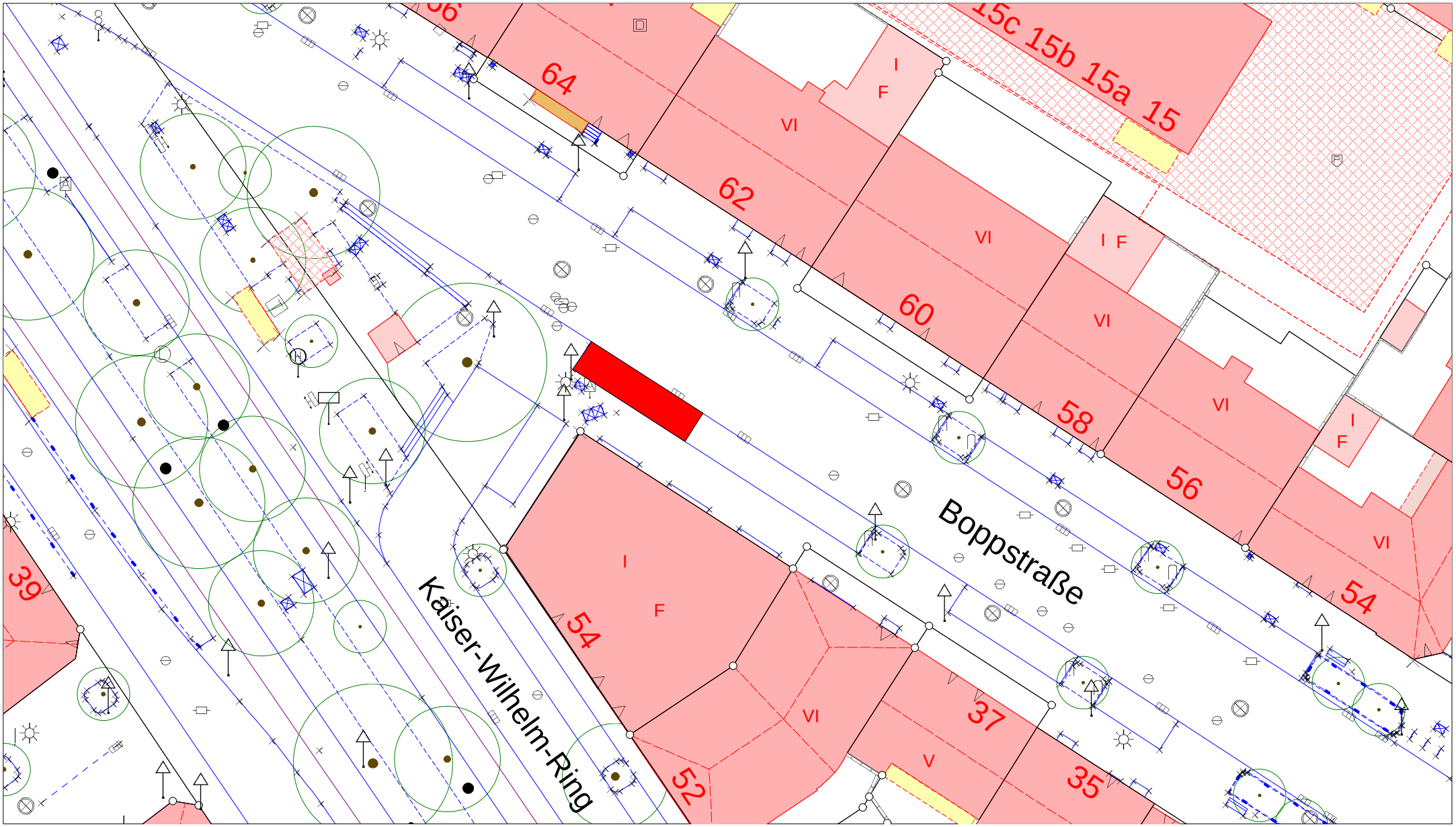


Frauenlobplatz
Forsterstraße
17
VI
VI
63
61
58a
VI
13
2
VI
VI
VI
I
F
I
F
9
VI
7
VI
5
VI
3
VI
V
I
4
8

Ö 1

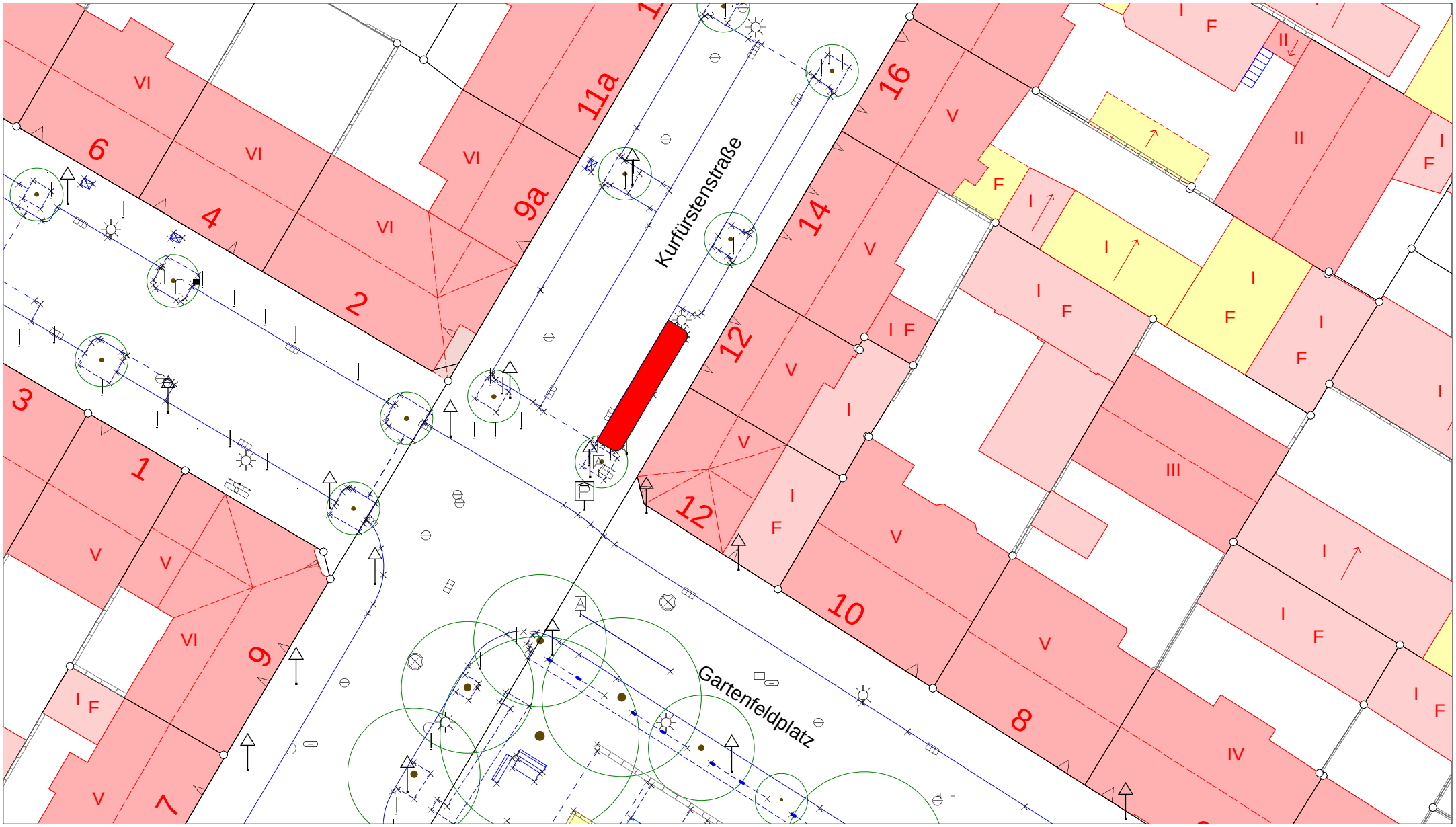

Kaiserstraße
Albinistraße
78
76
74
72
19
17
15
13
11
14
12
10
II
VI
V
VII
IV
III
F
I

Ö 1



15c 15b 15a 15
64
62
60
58
56
54
54
52
37
35
39
I
F
VI
V
Boppstraße
Kaiser-Wilhelm-Ring

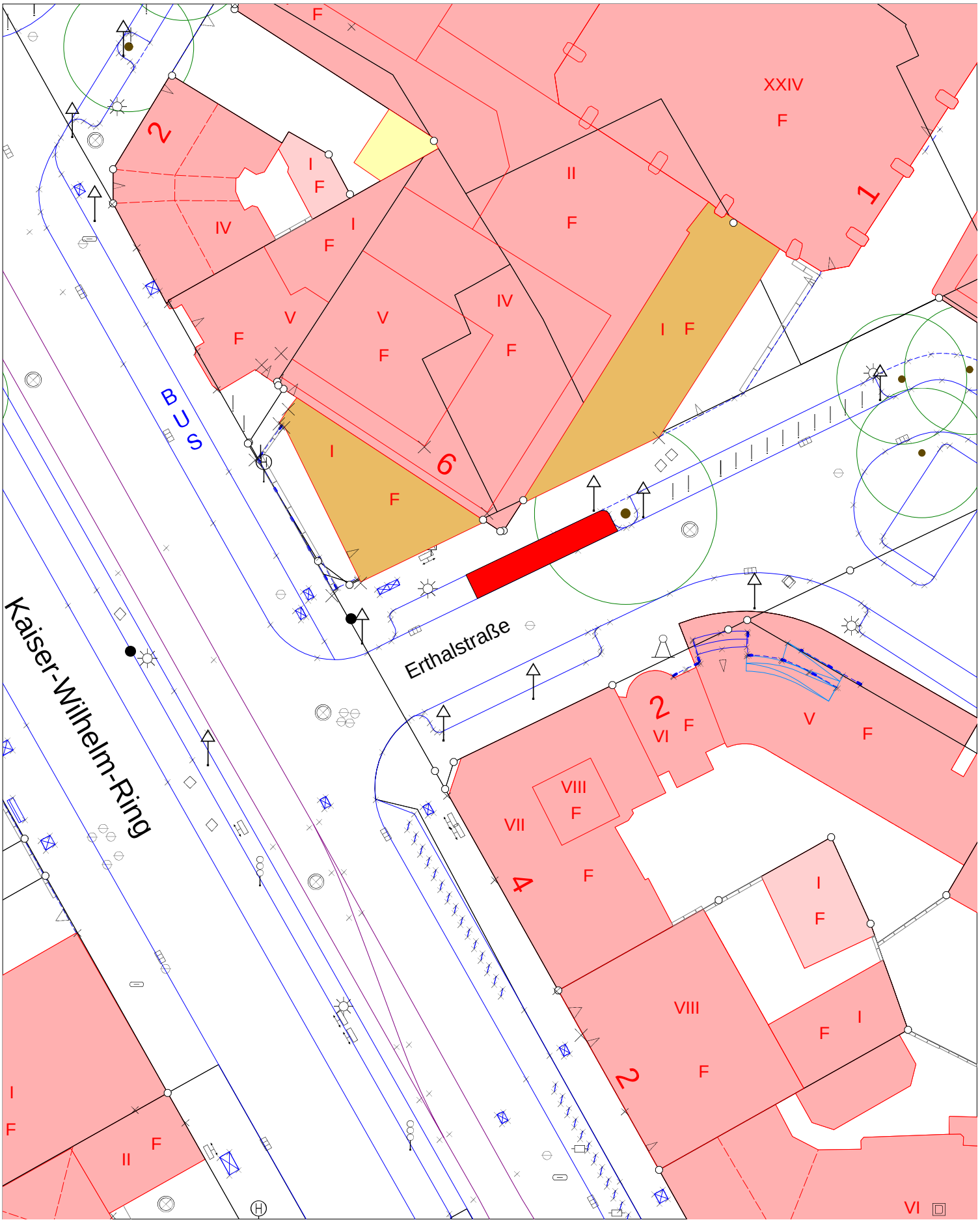
Ö 1


Kurfürstenstraße
Gartenfeldplatz
1
2
3
4
6
7
8
9
9a
10
11a
12
14
16
V
VI
I
F
II
III
IV

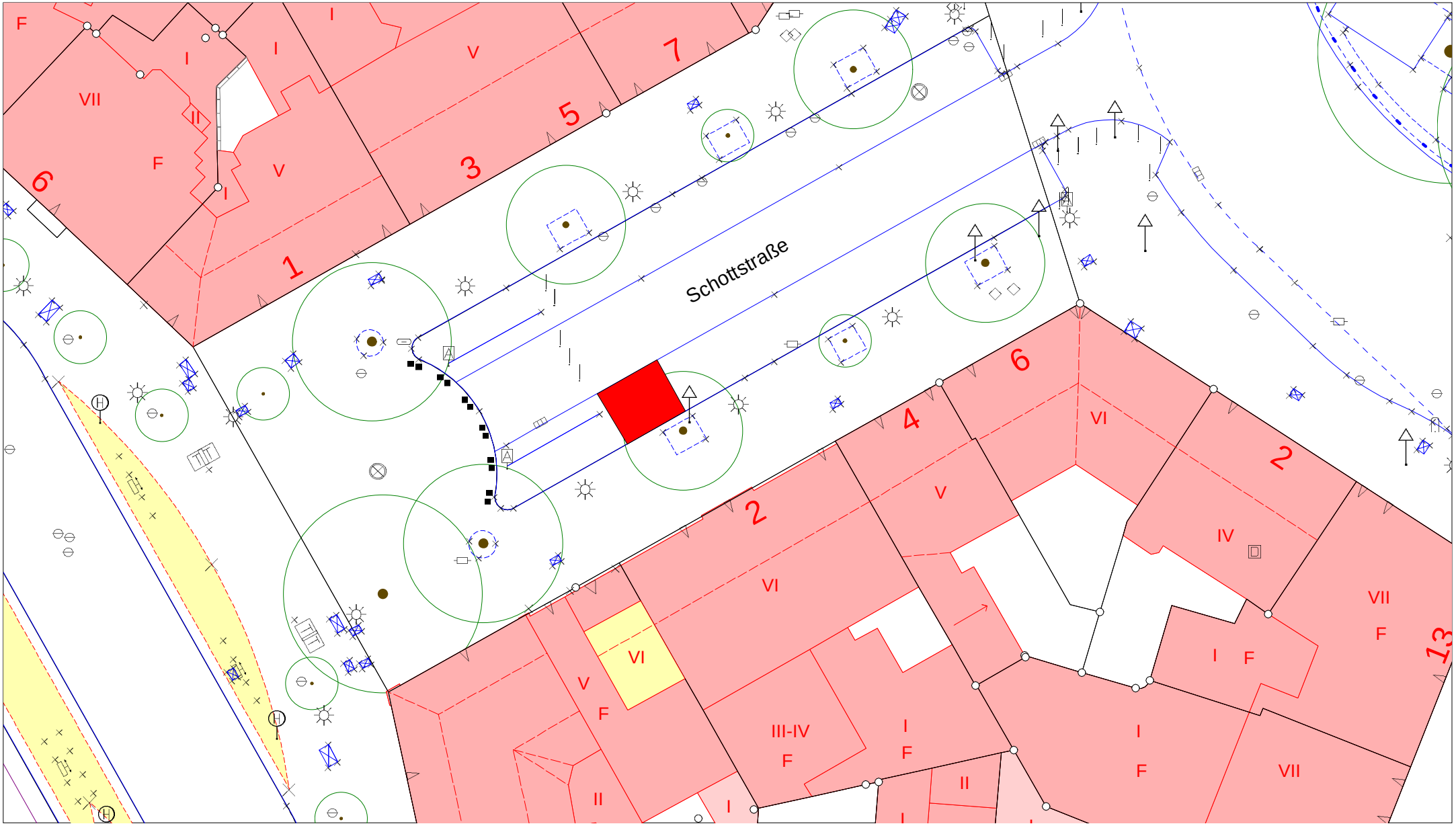
Ö 1

Kaiserstraße
Schießgartenstraße
Schießgartenstraße
36
VII
F
I
F
I
F
II
F
VII
F
I
F
I
I
F
VI
F
12
IV
IV
IV
10a
10
34
VII
F
17
IV
15
VI
13
32
VI
F
I
III
VI

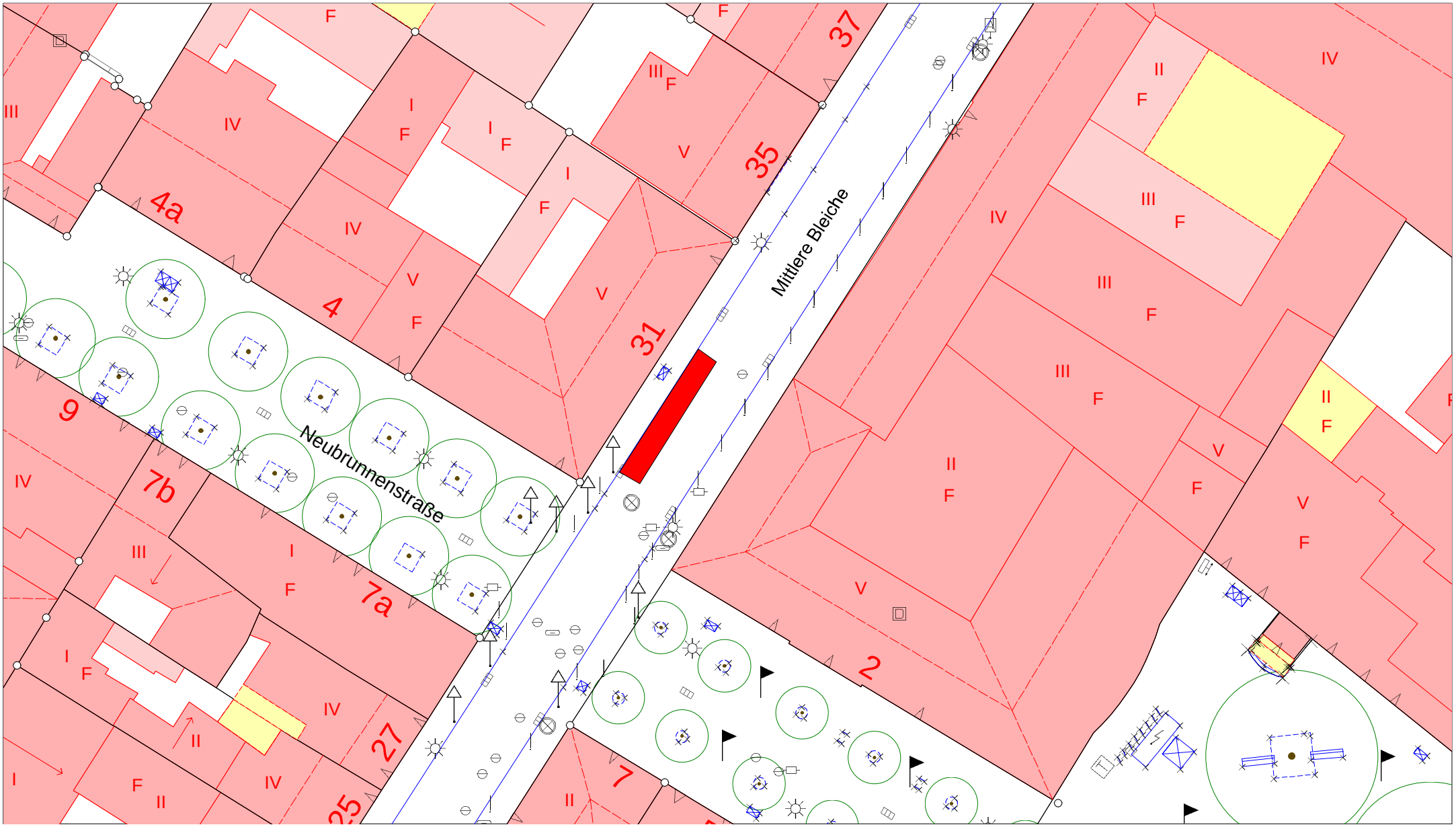
Ö 1


Kaiser-Wilhelm-Ring
Erthalstraße
BUS
F
XXIV
F
1
2
I
F
IV
I
F
II
F
V
F
V
F
IV
F
I F
6
I
F
2
VI F
V
F
VIII
F
VII
4
F
I
F
VIII
F
2
I
F
I
F
II
F
VI

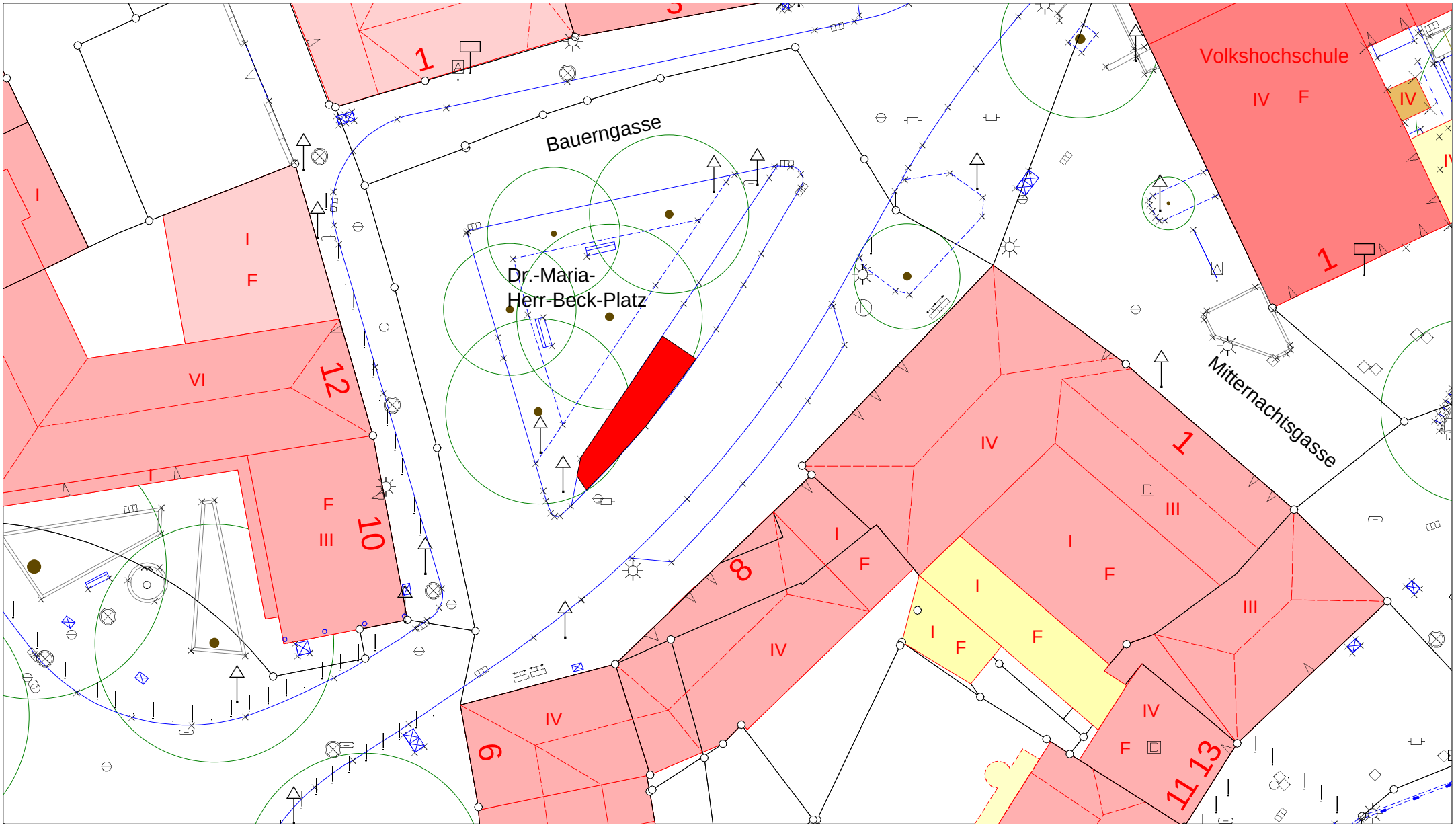
Ö 1



Ö 1


Neubrunnenstraße
Mittlere Bleiche
4a
4
9
7b
7a
31
35
37
2
7
27
25

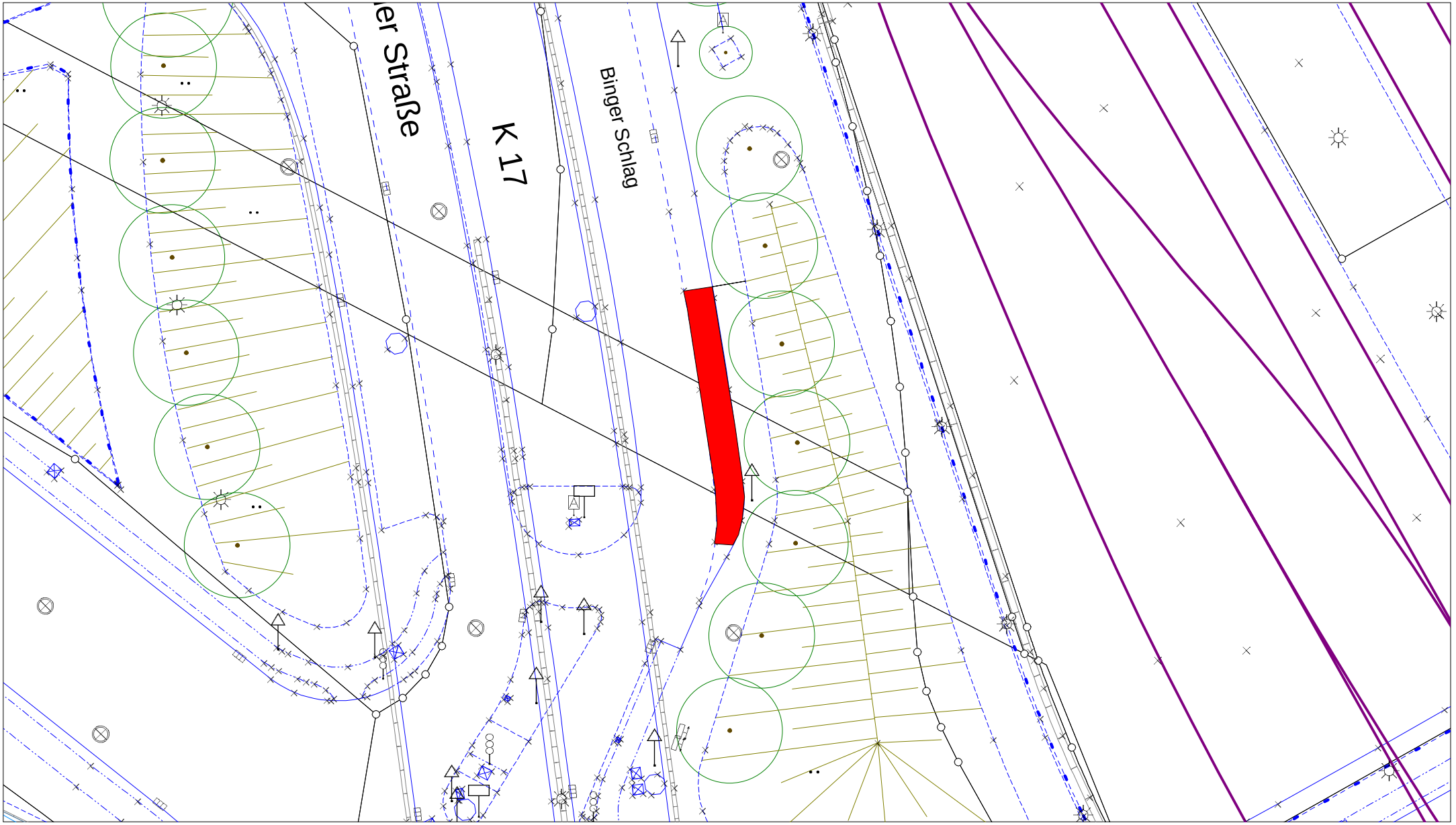
Ö 1



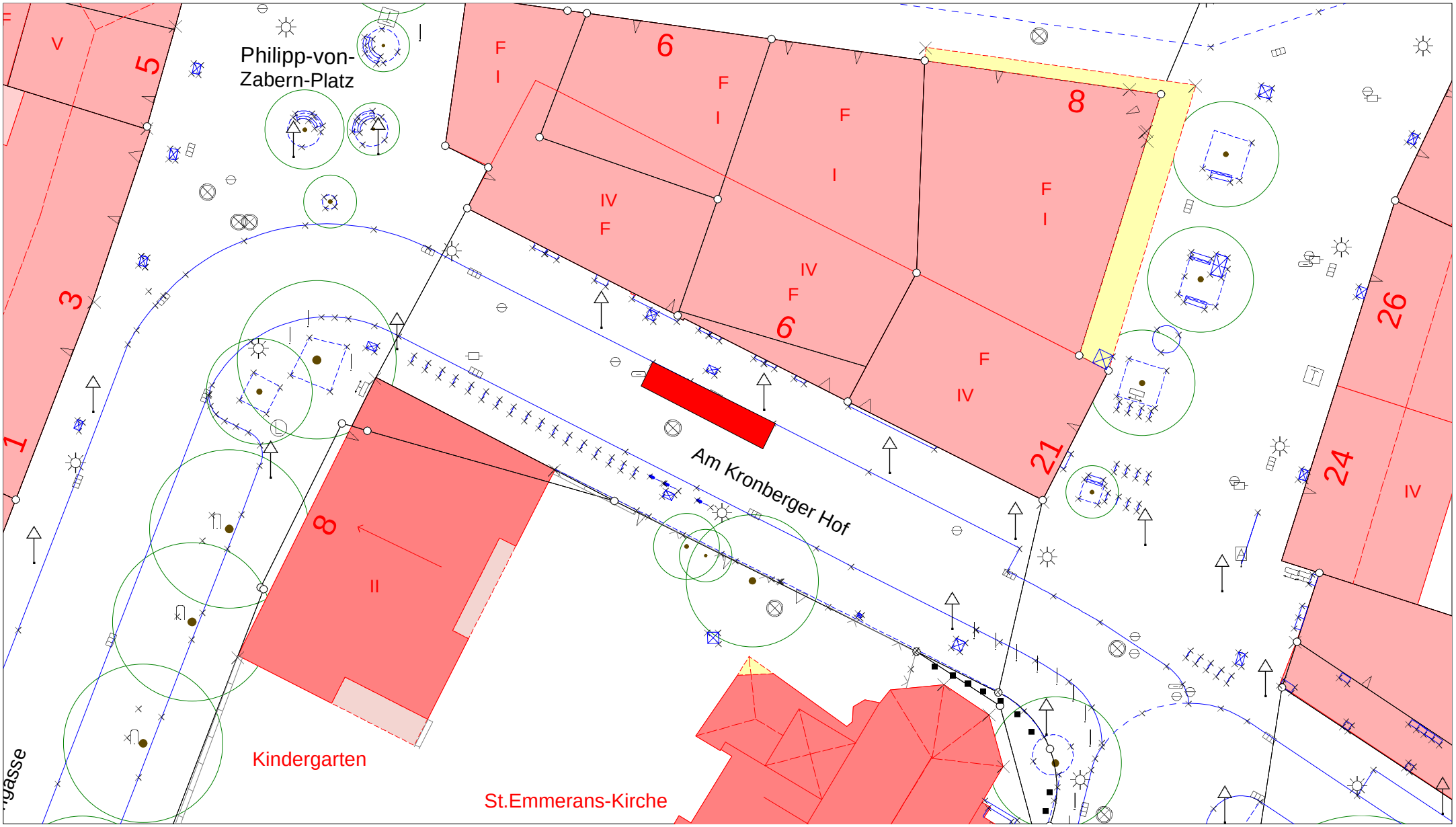
Bauerngasse
Dr.-Maria-
Herr-Beck-Platz
Volkshochschule
Mitternachtsgasse
1
3
I
F
VI
12
10
III
IV
8
9
11
13

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

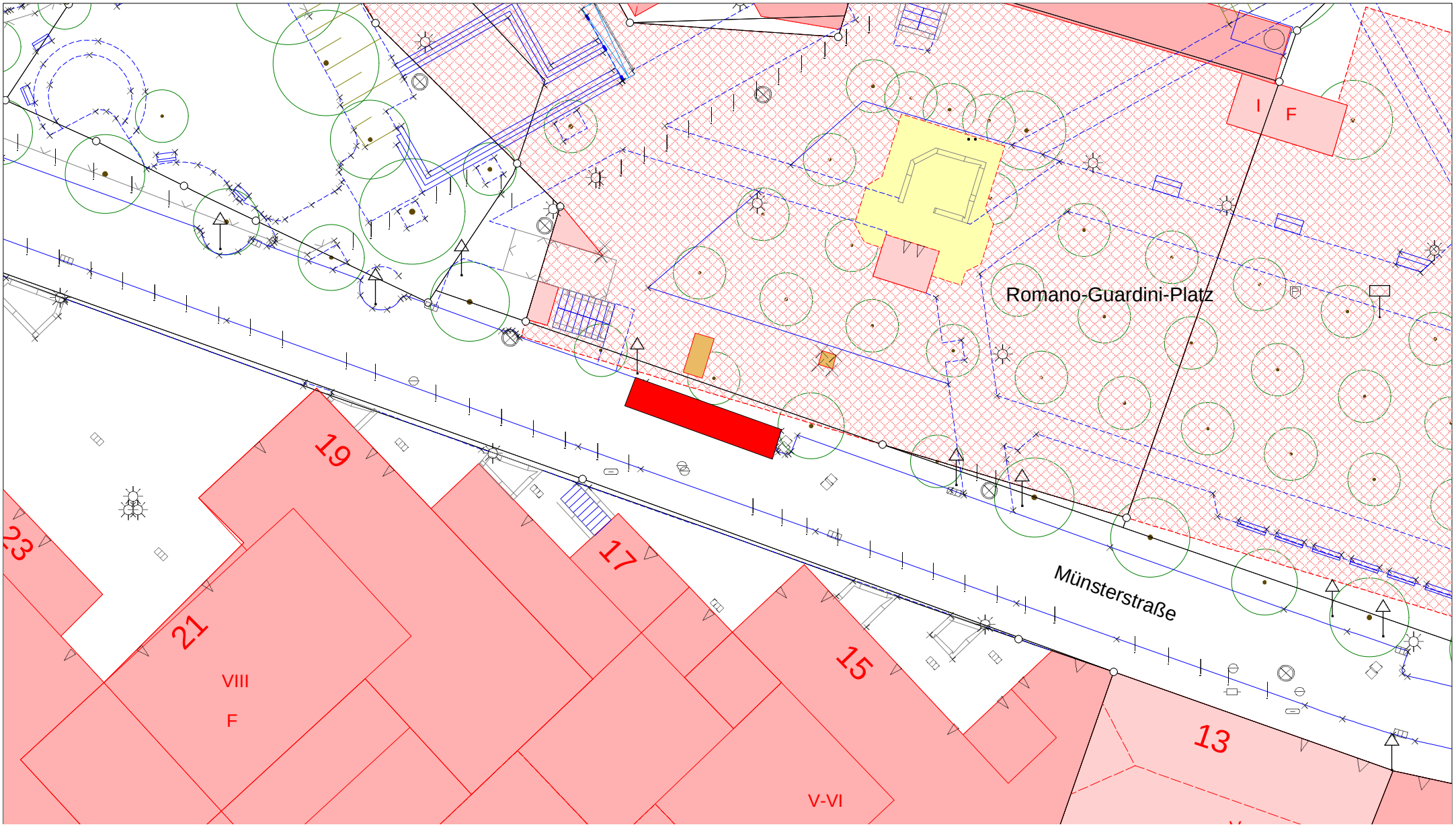
Ö 1

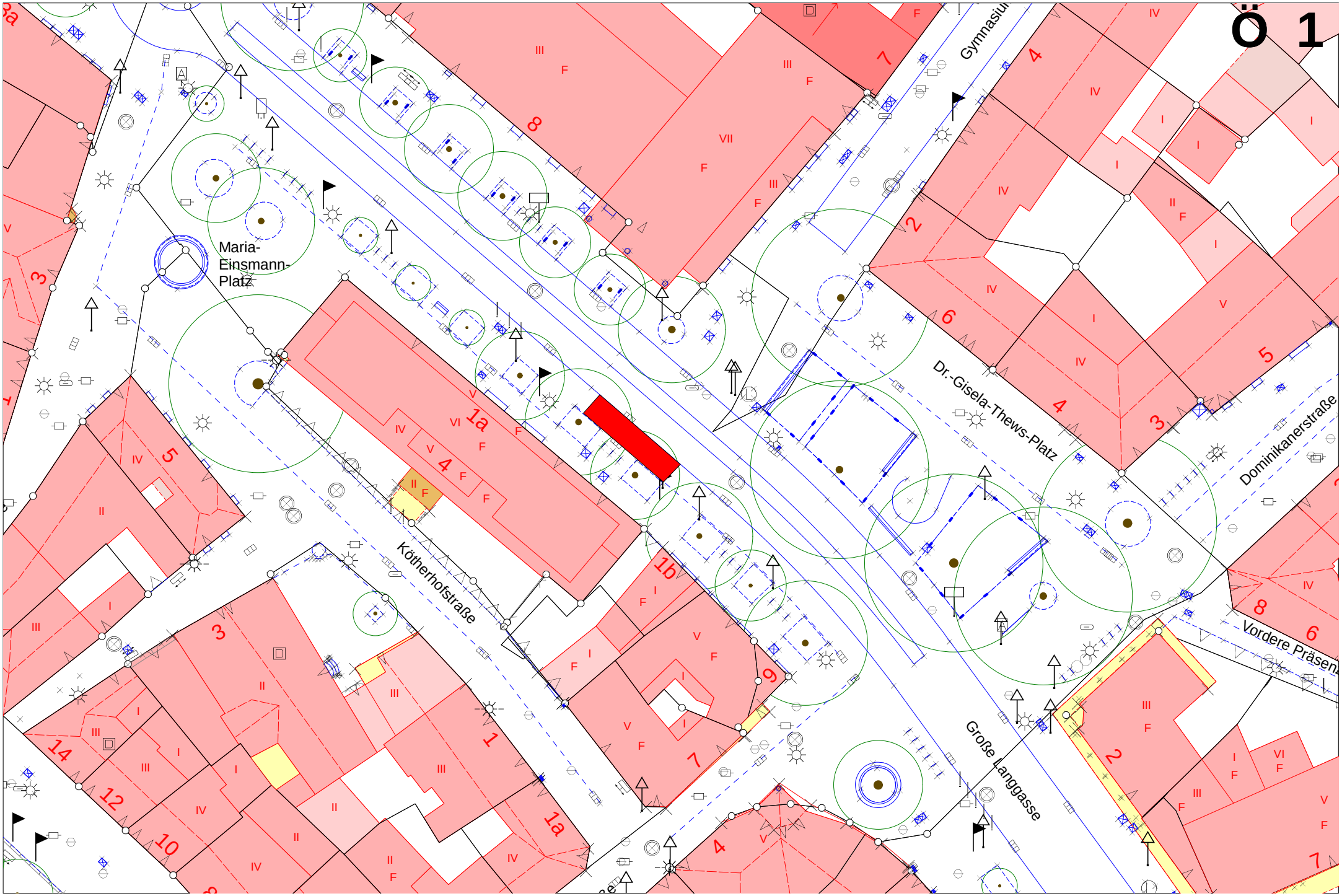


Ö 1

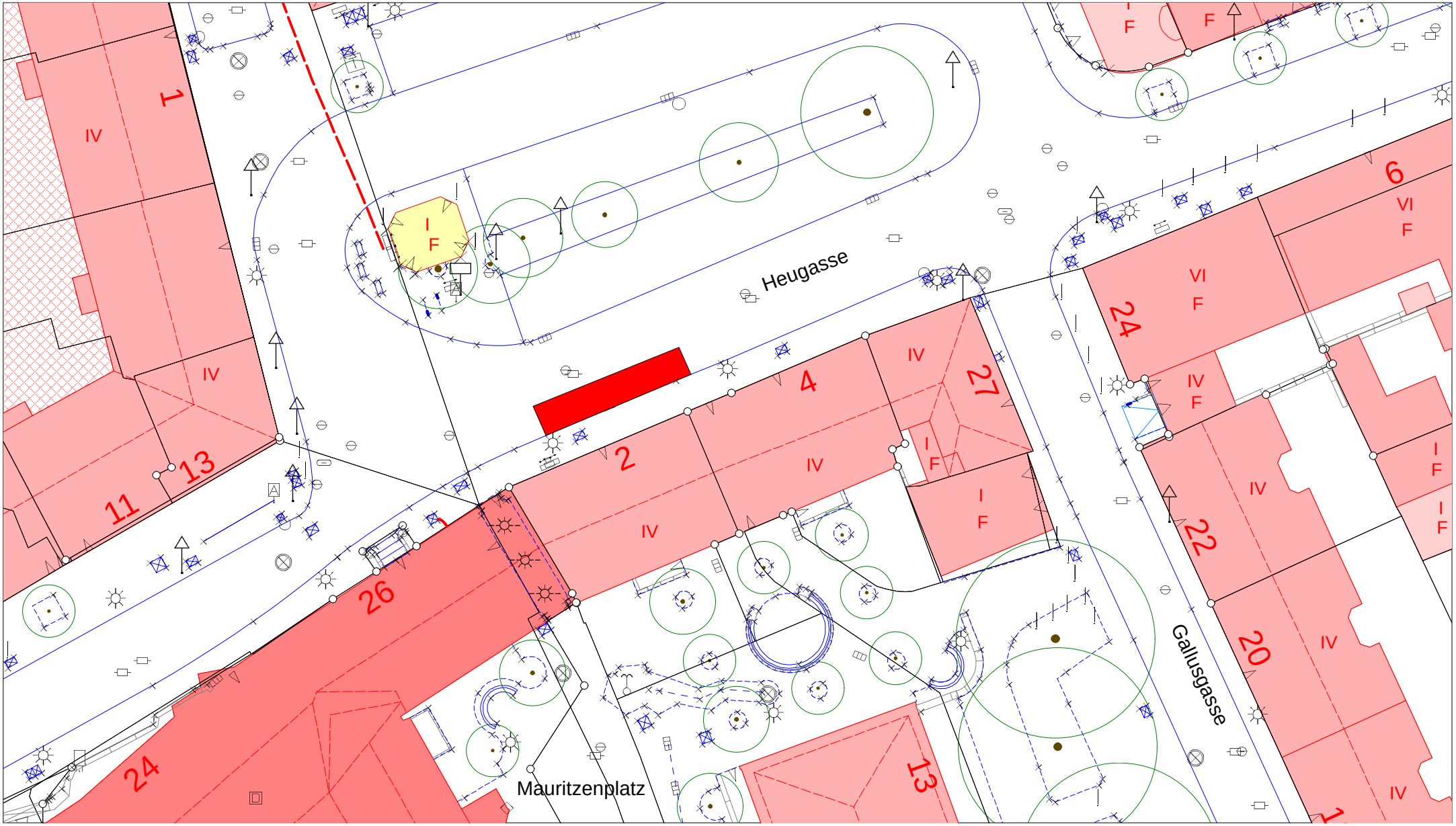

Philipp-von-
Zabern-Platz
Am Kronberger Hof
Kindergarten
St.Emmerans-Kirche
V
5
3
1
F
I
6
F
I
F
I
8
IV
F
IV
F
6
F
IV
21
F
I
26
24
IV
8
II

Ö 1

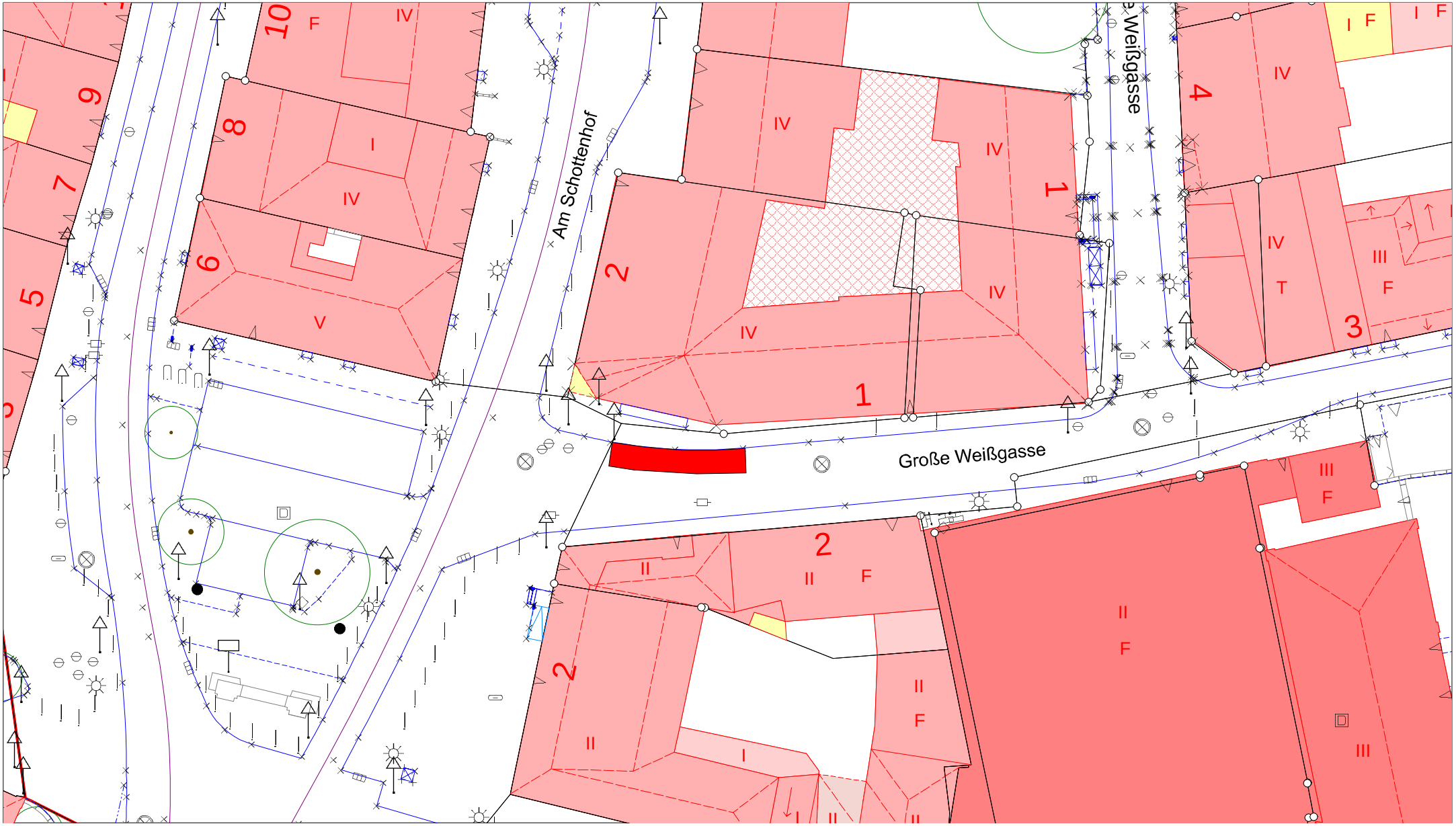

Romano-Guardini-Platz
Münsterstraße
I
F
19
17
15
13
23
21
VIII
F
V-VI


Ö 1
Maria-
Einsmann-
Platz
Kötherhofstraße
Dr.-Gisela-Thews-Platz
Große Langgasse
Dominikanerstraße
Vordere Präsen
Gymnasiu

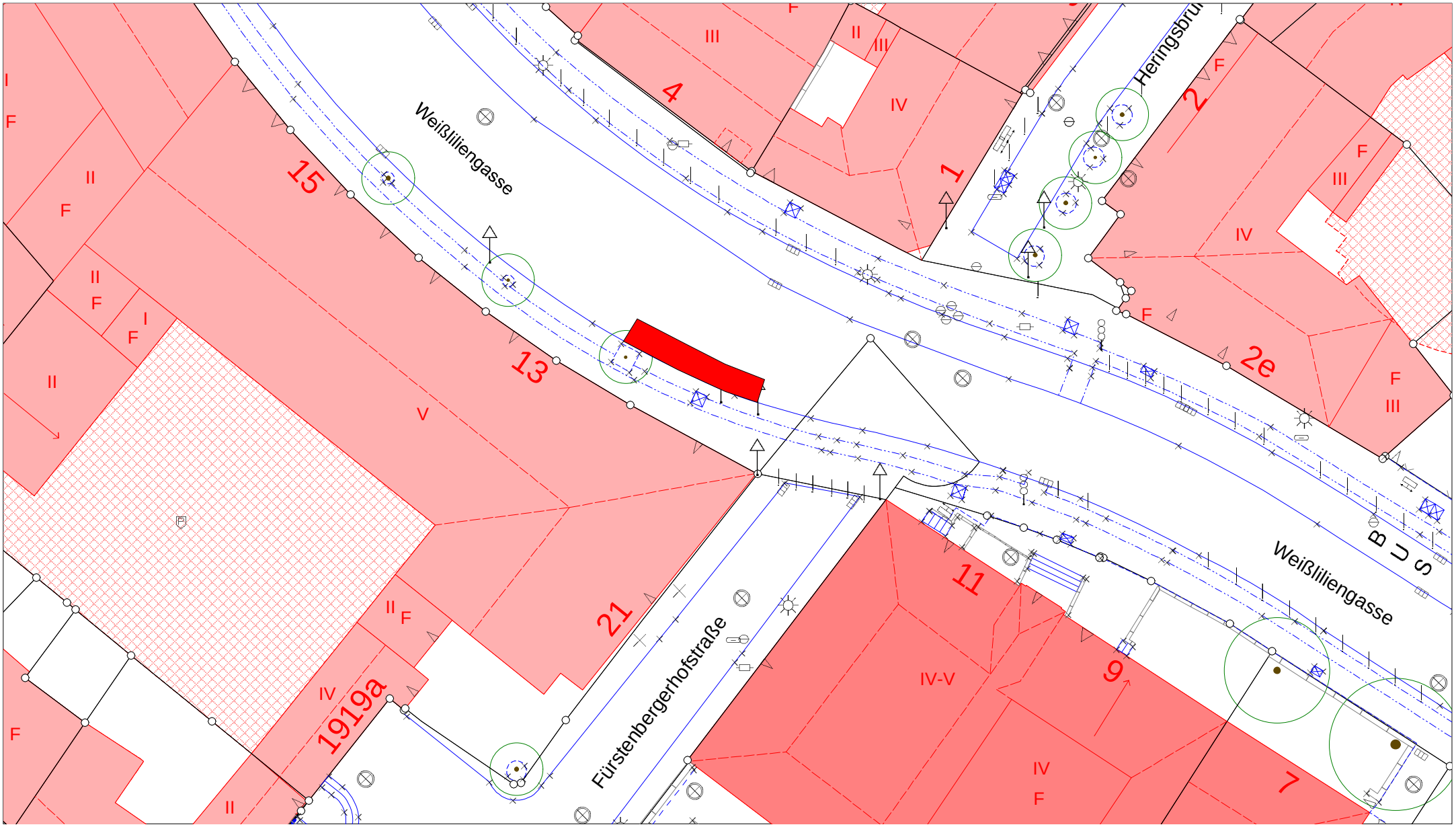
Ö 1


Heugasse
Mauritzenplatz
Gallusgasse
1
IV
11
13
IV
26
24
2
IV
4
IV
27
IV
I
F
I
F
24
VI
F
IV
F
6
VI
F
I
F
22
IV
I
F
20
IV
13
IV
F
F

Ö 1

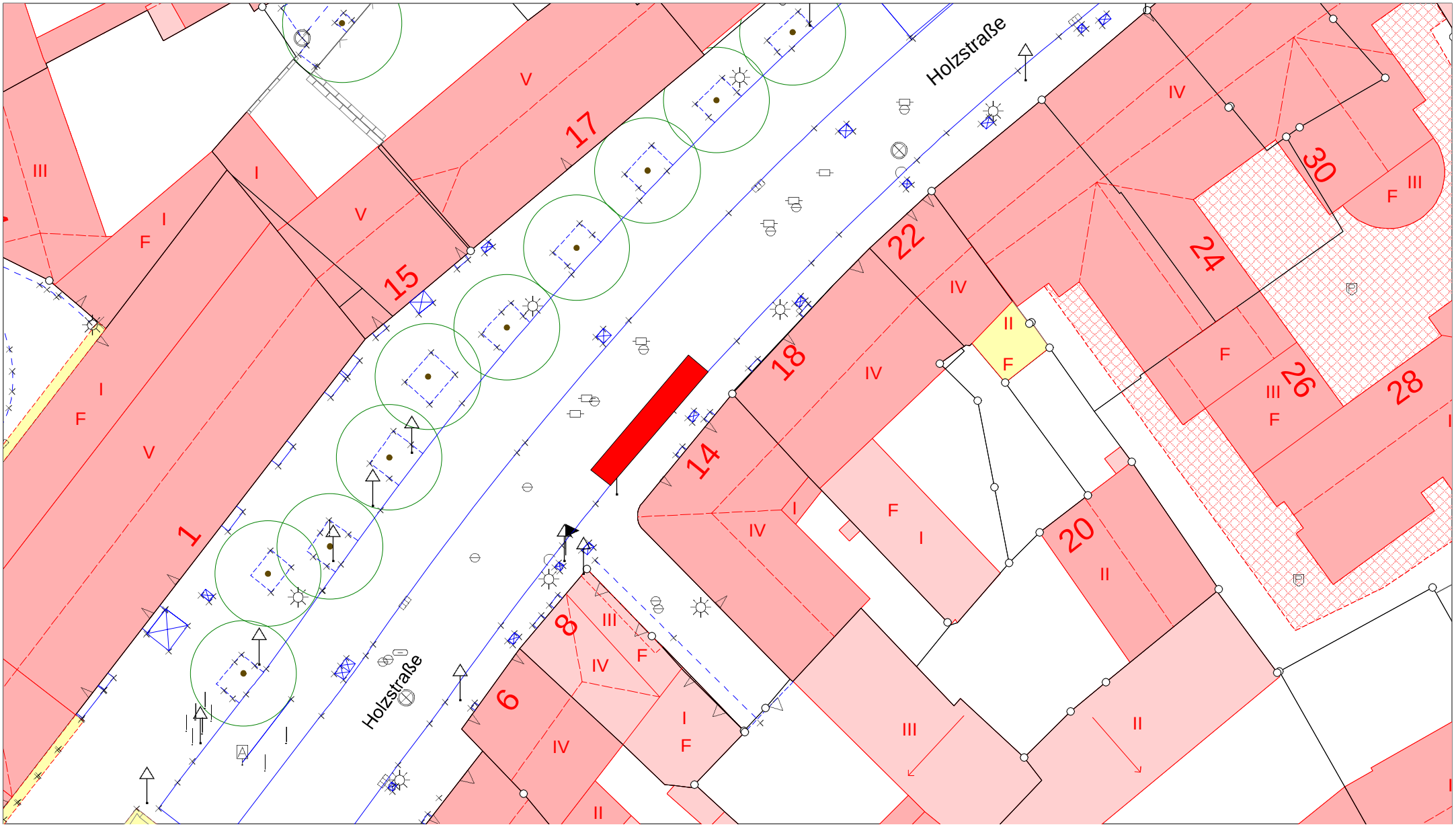


Ö 1

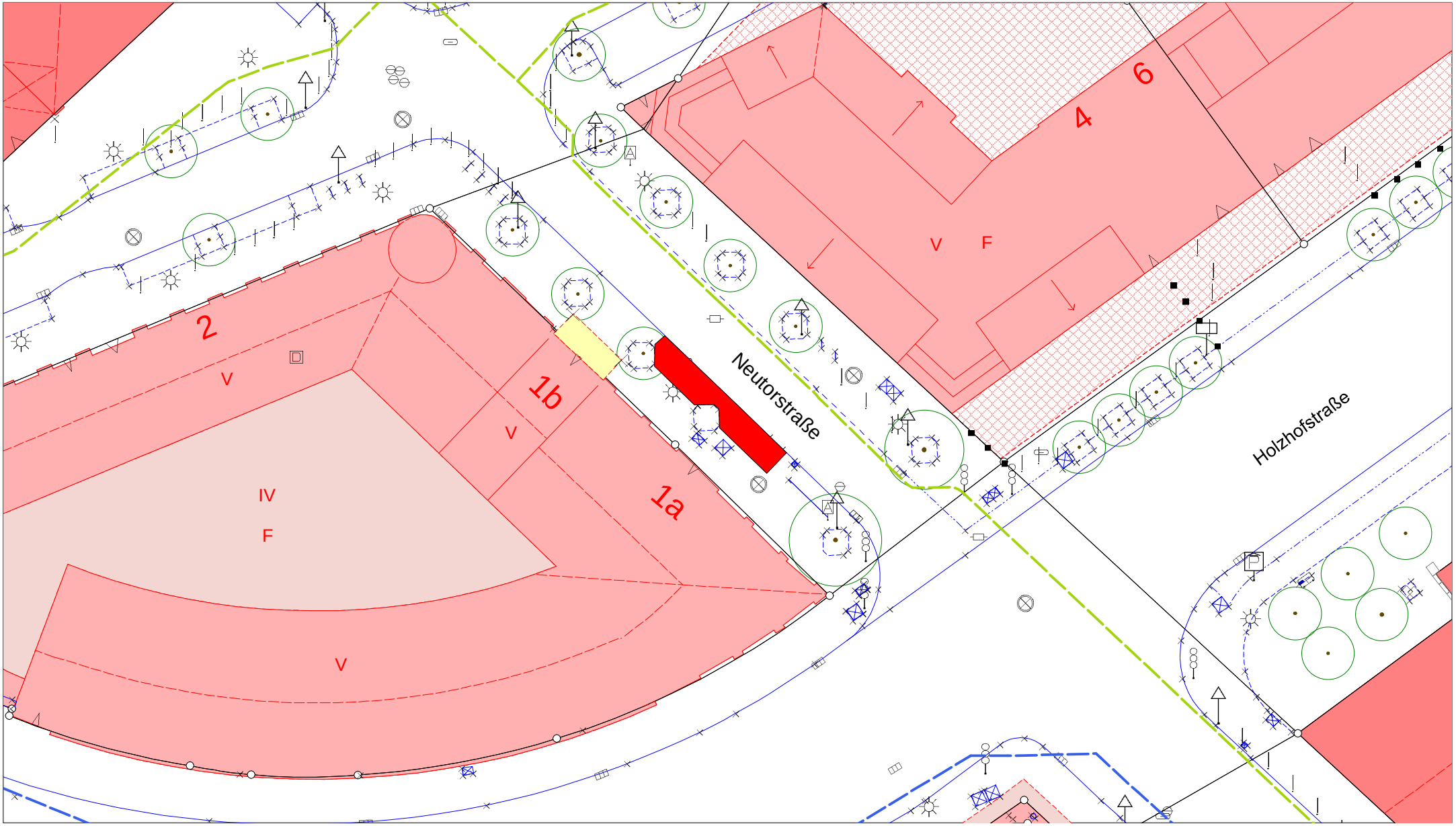


Weißliliengasse
Weißliliengasse
Fürstenbergerhofstraße
Heringsbrü
B U S
15
13
21
1919a
4
1
2
2e
11
9
7
I
F
II
III
IV
V
IV-V

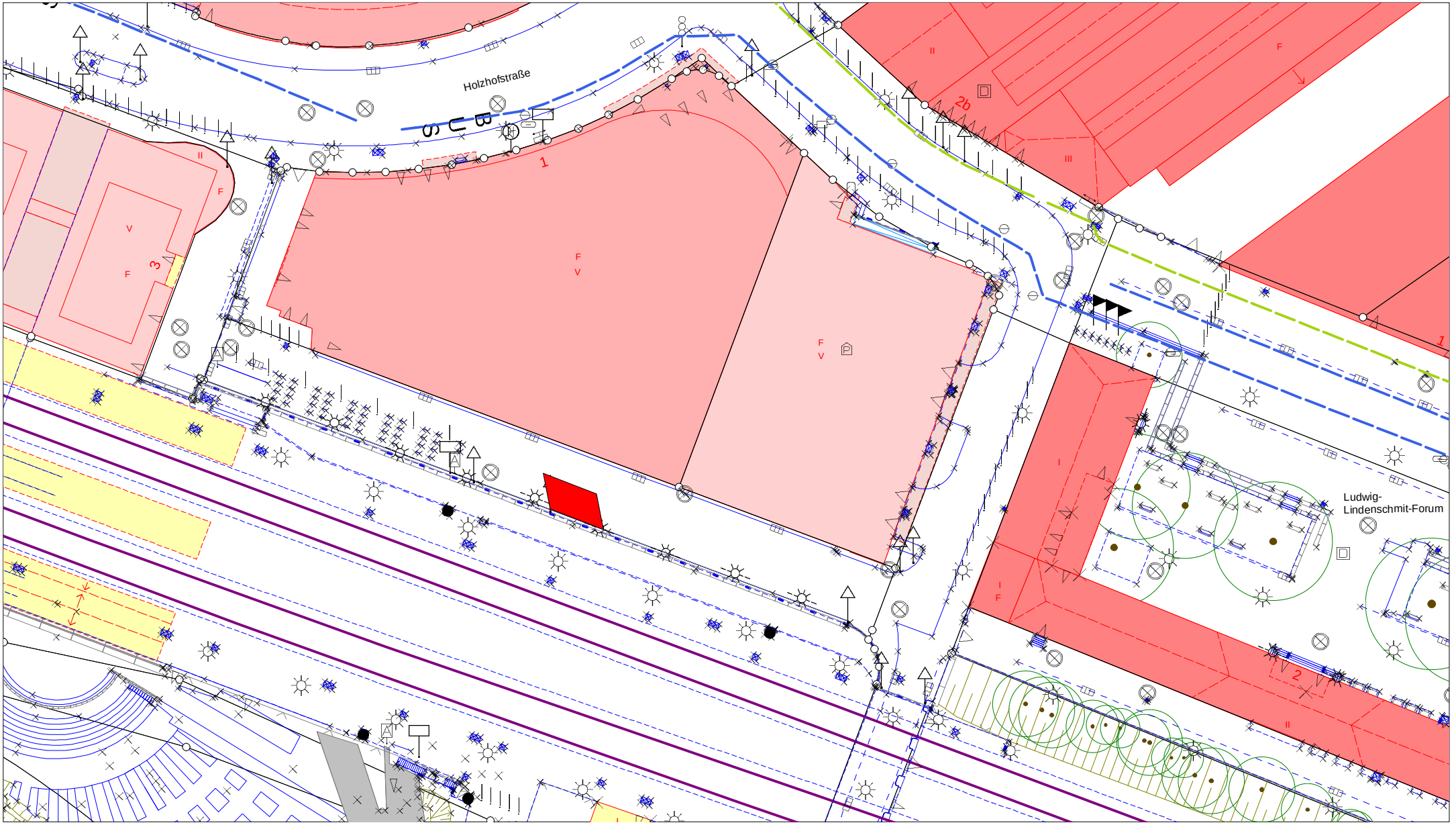
Ö 1



Ö 1



Ö 1



Ö 2

Beschlussvorlage

Landeshauptstadt Mainz

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

Betreff:
Straßenbahnerweiterung Uniklinik

Mainz, 20.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Mainz, 31.10.2023

gez. Haase

Nino Haase
Oberbürgermeister

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 – Linsenberg/ Langenbeckstraße/ Römerwall – Uniklinik – Philippsschanze.

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 – Philippsschanze 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 Philippsschanze 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 – Philippsschanze 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 – Philippsschanze

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 – Philippsschanze 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 – Philippsschanze 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 – Philippsschanze 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 – Philippsschanze 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 – Philippsschanze 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 CO2-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.

Ö 3

Beschlussvorlage für Ausschüsse

Landeshauptstadt Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1684/2023
Amt/Aktenzeichen 69/69-21-001	Datum 02.11.2023	TOP

Behandlung in der Verwaltungsbesprechung am 14.11.2023

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ortsbeirat Mainz-Oberstadt	Kenntnisnahme	21.11.2023	Ö
Werkausschuss der Gebäudewirtschaft Mainz	Entscheidung	21.11.2023	Ö

Betreff:
Bauvorhaben: Neubau einer 3-Feldsporthalle IGS Anna-Seghers
hier: Grundsatzbeschluss zur Planung

Mainz, 09.11.2023

gez.
Marianne Grosse
Beigeordnete

Beschlussvorschlag:
Der Werkausschuss beschließt, trotz der notwendigen Fällung von 13 Bäumen an den bisherigen Planungen festzuhalten und diese fortzusetzen..

Sachverhalt:
Problembeschreibung / Begründung

1. Sachverhalt

2. Lösung

3. Alternative

4. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen

5. Auswirkungen auf den Klimaschutz (Klima-Check)

Zu 1 u. 2:
Das bauliche Gesicht der IGS Anna-Seghers hat sich in den letzten Jahren vollständig geändert.
Die IGS Anna-Seghers ist zunächst als Dependance der IGS Bretzenheim betrieben worden. Sie ist durch Organisationsverfügung des damaligen Ministeriums für Bildung, Frauen und Jugend des Landes Rheinland-Pfalz zum 1.8.2003 verselbständigt worden. Die Dependance und dann auch die eigenständige IGS in der Berliner Siedlung wurden durch Entscheidung des Stadtrats im Jahr 1995 3-zügig betrieben. Ziel der Schulleitung war von Anfang an, die Schule zu einer vollständigen IGS mit einer Mindestzügigkeit von 4 Zügen und inklusive Oberstufe auszubauen.
Die Einführung der Ganztagsschule in Angebotsform wurde vom Schulträger zum Schuljahr 2009/10 zugestimmt, seitens des Landes die Option im Dezember 2008 erteilt. Seit dem Schuljahresbeginn 2009/10 findet der Ganztagsbetrieb an der Schule statt.
Seit dem Jahr 2009 gibt es Planungen zur Entwicklung des Schulstandortes der IGS Anna Seghers.
In einem im Jahr 2011 durchgeführten VOF-Verfahren wurde ein Planungsbüro für die Realisierung des Klassentraktes (1. Bauabschnitt) und des Verwaltungsgebäudes mit Mensa und Großküche (2. Bauabschnitt) gefunden. Die Sporthalle sollte gemäß der vorgelegten Planung in der Mitte des Schulstandortes liegen und an die bestehende Sporthalle angebaut werden. Diese Sporthalle hätte nicht als DIN-konforme Sporthalle in Systembauweise errichtet werden können, da das Baufeld am geplanten Standort nicht ausgereicht hat. Das Naturwissenschaftliche Gebäude (Gebäude D) sollte oberflächlich saniert werden. Im Zuge der Umsetzung der ersten beiden Bauabschnitte mit der Überprüfung der Infrastruktur am Schulstandort und der Bausubstanz des Gebäudes D wurde deutlich, dass die vorliegende Planung für einen zukunftsfähigen Schulstandort keine dauerhafte Lösung ist. Auf Basis dieser Erkenntnis wurde im Jahr 2014 ein Masterplan in Auftrag gegeben, der die Entwicklung des Schulstandortes auf Basis der aktuellen Erkenntnisse und Grundlagen überprüft hat. Im Jahr 2014 wurden beschlossen, die alte Planung aus dem Jahr 2011 nicht weiter zu verfolgen. Die Masterplanung beinhaltet den Neubau eines Naturwissenschaftlichen Gebäudes und die Umsetzung einer DIN-konformen Sporthalle.
Getreu dem am Eingang zum Schulgelände positionierten Motto: „Willkommen, Zukunft“ wurde nun konsequent dieser entwickelte Masterplan aus dem Jahre 2014 für die Schulgebäude umgesetzt (siehe Anlage 1). Auch der III. Bauabschnitt (Nawi) ist mittlerweile baulich umgesetzt.
Ebenso wurde das Schulhofgelände völlig neugestaltet und damit ein Schulcampus geschaffen. Das Bestandsgebäude E wurde zwischenzeitlich umgebaut und saniert.

Was nur noch fehlt ist die im Masterplan bereits vorgesehene DIN-konforme 3-Feldsporthalle. Die GWM hat hierzu bereits einige Vorstudien erstellt. Ein europaweites

Vergabeverfahren zur Bestimmung des Planungsteams ist in Vorbereitung. Geplant ist der Bau einer 3-Feldsporthalle mit Tribüne. Das im geplanten Baufeld der neuen 3-Feldsporthalle derzeit noch bestehende Gebäude D soll abgerissen werden. Die Dreifeldsporthalle benötigt aber eine deutlich größere Fläche als das ehemalige Gebäude D. Wie Vorstudien zeigen, stehen auf dem für der 3-Feldsporthalle vorgesehenen Baufeld derzeit 13 Bäume, die für den Bau der Sporthalle weichen müssten (siehe Luftbild).

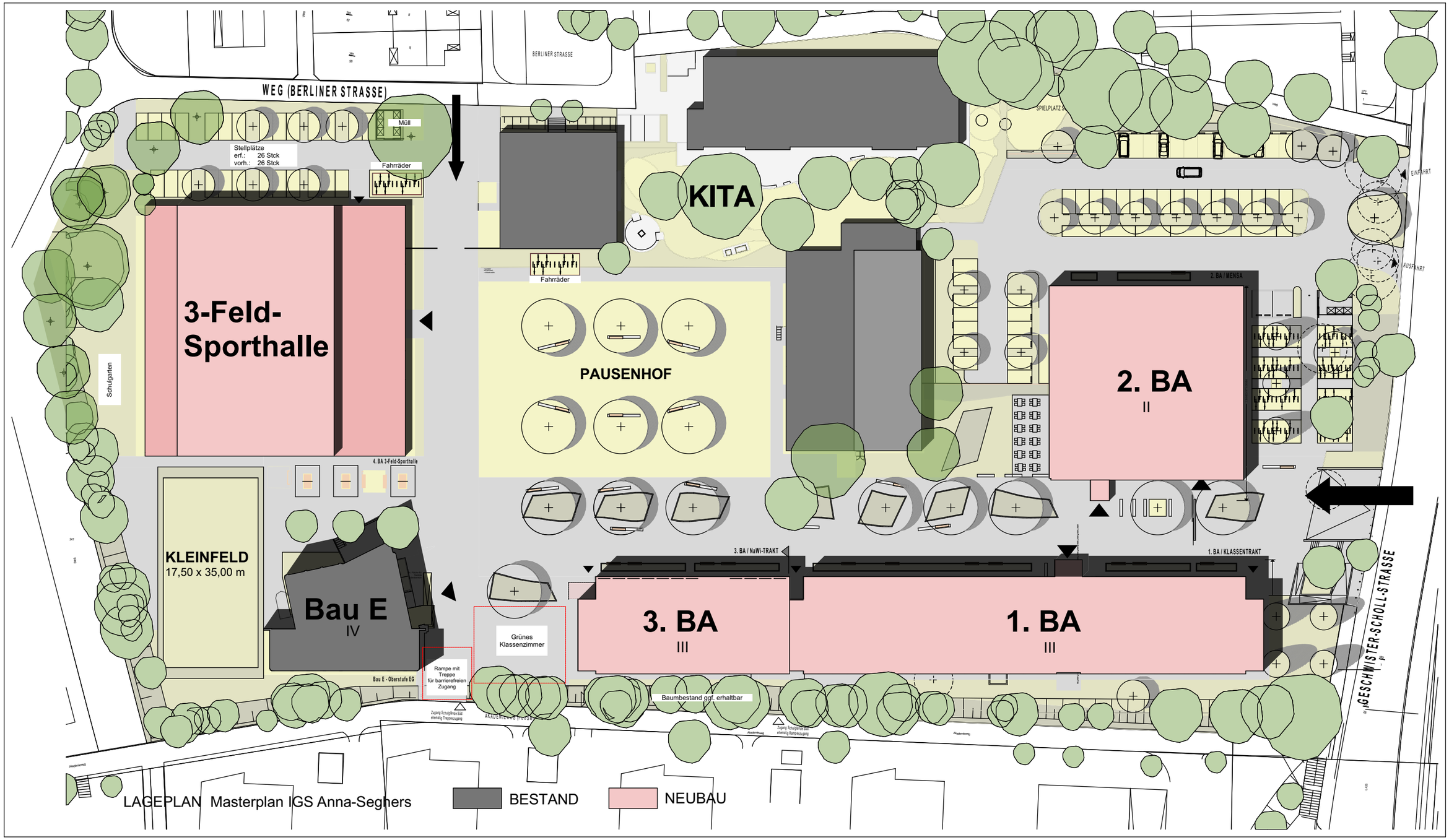
Zu 3:
Die örtlichen Grundstücksgegebenheiten lassen leider keine alternativen Verortungen der vorgesehenen 3-Feldsporthalle zu.

Zu 4: keine

Zu 5: Mittels Ersatzpflanzungen soll der Eingriff in die Grünsubstanz ausgeglichen werden. Es wird angestrebt die Ersatzpflanzungen bereits mit Baubeginn durchzuführen. Die Sporthalle wird nach den städtischen Baustandards klimafreundlich errichtet.

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

[ ] ja, Stellungnahme Amt 20 Anlage 1
[X] nein



PROJEKT MASTERPLAN IGS ANNA SEGHERS BERLINER STRASSE 53, 55131 MAINZ	PLANINHALT Übersicht Grünplan Szenario 2	DATUM : 14.10.2015	BAUHERR VERTRETEN DURCH AMT FÜR PROJEKTENTWICKLUNG UND BAUEN ZITADELLE BAU A, 55131 MAINZ, TELEFON: 06131 / 12-3167 GILBERT KORTE (AMTSLEITUNG)	ENTWURFSVERFASSER / PLANUNG ARGE S Göttelmannstr. 13b 55 130 Mainz, T 06131/21 80 66- 0 F 06131/21 80 66- 20, info@arge-s-mainz.de GEPLANT GEZEICHNET	MAßSTAB 1:700 DIN A3 0 10 20

N
W
O
S
Weg
48
47
49
46/A
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
II
Berliner Schule
F
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
IGS Anna Seghers
P
90
94
95
96
97
341
37
60
61
62
63
64
67
68
69
70
IV
100
102
104
105
Evang. Thomaskirche
37b
I
F
II
112
113
114
115
116
117
5536312.34

Ö 3

ödp-Ortsbeiratsfraktion Oberstadt, Adelungstraße 52, 55131 Mainz

ÖDP-Ortsbeiratsfraktion in der Oberstadt

Dagmar Wolf-Rammensee
Adelungstraße 52
55131 Mainz

Telefon: 06131/571481
E-Mail: dagmar.wolf-r@web.de

Mainz, 03.11.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Oberstadt am 21.11.2023

Gartenanlage Am Linsenberg und Untere Zahlbacher Straße

Seit Februar 2021 wurde den Mietern in der o.a. Wohnanlage von VONOVIA die vorher seit Jahrzehnten genutzten Gartenanlagen wegen geplanter Baumaßnahmen entzogen. Die bisherigen Nutzungen, wie Gartenpflegen, Freizeitgestaltung usw. sind dort nicht mehr möglich. Nach den archäologischen Arbeiten, die seit Anfang des Jahres abgeschlossen sind, steht der Zaun immer noch.

Wir fragen daher an:

Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung so auf die Wohnungsbaugesellschaft einzuwirken, dass dort in nächster Zeit wieder Gärten von den Bewohnerinnen und Bewohnern genutzt werden können?

gez. Dagmar Wolf-Rammensee

ödp-Ortsbeiratsfraktion Oberstadt, Adelungstraße 52, 55131 Mainz

ÖDP-Ortsbeiratsfraktion in der Oberstadt

Dagmar Wolf-Rammensee
Adelungstraße 52
55131 Mainz

Telefon: 06131/571481
E-Mail: dagmar.wolf-r@web.de

Mainz, 03.11.2023

Anfrage zur Ortsbeiratssitzung Oberstadt am 21.11.2023

Baumfällung am 19.02.2021 - Am Linsenberg 7

Eine über 20 Meter hohe Tanne wurde wegen der geplanten Baumaßnahmen am Linsenberg im Auftrag von VONOVIA gefällt. Bisher sind aber auf diesem Grundstück bisher keinerlei Baumaßnahmen zu erkennen. Erforderlich sind aus unserer Sicht Ausgleichspflanzungen für dieses im Jahre 2021 gefällte Naturdenkmal.

Wir fragen daher an:

1. Sind Ersatzpflanzungen für diese Baumfällung bereits festgelegt worden?
2. Wie viele Bäume sind an welchen Standorten als Ersatzmaßnahmen gepflanzt worden?
3. Wenn nein, wer ist in Verantwortung die Umsetzung der Ersatzpflanzungen zu prüfen und zu kontrollieren?

gez. Dagmar Wolf-Rammensee

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 1450/2023 der CDU im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt betreffend
Anwohnerparken in Randzeiten (CDU)

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1) Ist es richtig, dass im Anwohnerparkbereich O6 zwischen 20 Uhr und 7 Uhr an allen Tagen der Woche das Parken ausschließlich mit Anwohnerparkausweis gestattet ist?

Antwort:
Diese Information ist fehlerhaft. Der Vergleich mit dem beigefügten Plan der Regelungen zeigt vielmehr folgendes Bild:

I. es gibt einen Bereich, in dem eine Bewirtschaftung der öffentlichen Stellplätze stattfindet. Hier kann mit Parkschein von 0-24 Uhr geparkt werden. Bewohner:innen mit Bewohnerparkausweis können diese Bereiche parallel beparken. Die Regelung gilt an allen Tagen der Woche. Bei Einführung der Regelung war der Hintergrund der Bewirtschaftung die Tatsache, dass für Patient:innen und Besucher:innen der Schmerzklinik eine 1,5 stündige Parkdauer oftmals nicht ausreichend ist. Dies gilt auch für Besucher:innen des türkischen Generalkonsulats. Daher wurde eine Regelung eingeführt, die eine längere Parkzeit erlaubt, ohne jedoch mehrtägiges Dauerparken zu Lasten der Bewohner:innen zu ermöglichen.

II. in einem weiteren Bereich gilt das Bewohnerparken von 7-20 Uhr, an allen Tagen der Woche. Während dieser Zeit können Besucher:innen parallel für 1,5 Stunden in diesen Straßenzügen mit der Parkscheibe parken. Zwischen 20 und 7 Uhr kann dieser Bereich ohne Einschränkungen von allen Verkehrsteilnehmer:innen beparkt werden. Dies ist eine in der Oberstadt übliche Regelung innerhalb eines Bewohnerparkgebietes.

III. Die Fragen 2) und 3) erübrigen sich durch die Klärung des Sachverhaltes unter 1).

Kompakte Informationen der geltenden Bewohnerparkregelungen sind abrufbar auf der städtischen Website unter dem folgenden link: https://www.mainz.de/bewohnerparken"

Mainz, 09.10.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 1295/2023 der SPD im Ortsbeirat Mainz-Oberstadt betreffend **Zustand des Fußgänger- und Fahrradwegs entlang der LangenbeckStraße zwischen Augustusplatz und Oberer Zahlbacher Straße (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. **Wann wird die Stadtverwaltung den Weg umfassend Sanieren?**
   Es ist keine Umfassende Instandsetzung geplant.

2. **Können insbesondere die Stolperfallen und die Kuhlen, in denen sich das Regenwasser staut, kurzfristig durch geeignete Maßnahmen beseitigt werden?**
   Die Straßenbegeher werden die Strecke nochmals Prüfen und gegebenenfalls nötige Maßnahmen zur Reduzierung der Kuhlen einleiten.

3. **Falls nein, weshalb nicht?**
   Zum Schutze der Baumwurzeln sind die Möglichkeiten sehr begrenzt, deshalb ist z. B. keine Asphaltierung möglich.

Mainz, 08.11.2023

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete

Ö 8.1

Beschlossene Anträge an die Verkehrskommission Ortsbeirat Mainz-Oberstadt

Stand 19.10.2023

Beschlussdatum	Titel	Antrag-Nr	Status
4.10.23	Aufstellen eines Verkehrsspiegels an der Ecke Drususstraße/ Mathildenstraße (DIE LINKE)	1245/2023	
4.10.23	Hinweisschilder Berliner Straße (ödp) - Punkt 1	1462/2023 Punkt 1	
6.9.22	Haltestelle "mkm" (ÖDP)	0932/2022	Mit schriftlicher Stellungnahme der Verwaltung zum Ortsbeirat am 15.11.2022 (TOP 12.3.) erledigt.
6.9.22	Freigabe der Busspur in der Straße „An der Philippsschanze" in Fahrtrichtung Pariser Straße für Radverkehr und mögliche Kennzeichnung mit Rad-Piktogrammen (SPD)	1228/2022	
5.7.22	Fahrradbügel auf dem Gelände der Zitadelle (FDP)	0909/2022	Es sollen zusätzliche Fahrradbügel realisiert werden. Die möglichen Standorte werden Rahmen des Radbügelkonzeptes geprüft und erarbeitet. Der Antrag ist erledigt.
31.5.22	Noch sicherer am Gautor! (GRÜNE)	0771/2022	Die Piktogramme wurden auf der Fahrbahn aufgetragen. Die Verwaltung teilt mit, dass eine weitere Beschilderung nicht notwendig sei, da es klar erkennbar sei, dass ein 1,50-Meter-Überholabstand nicht gegeben sei und ein Spurwechsel nicht erfolge. Der Antrag ist erledigt.
31.5.22	Radwegeverbindung Drususwall zwischen Ritterstraße und Freiligrathstraße/Windmühlenstraße (FDP)	0775/2022	Die Maßnahme wurde umgesetzt. Der Antrag ist erledigt.
31.5.22	Geschwindigkeitskontrollen An der Philippsschanze (ÖDP)	0729/2022	Mit Sachstandsbericht Obr 6.9.22 erledigt

Stadtteilmittel Mainz-Oberstadt 2023

Beschlussvorlage für die Sitzung des Ortsbeirats Mainz-Oberstadt am 21.11.2023

Für den Ortsbezirk Mainz-Oberstadt stehen im Haushaltsjahr 2023 3.612,13 € an Stadtteilmitteln zur Verfügung. Über die Verteilung entscheidet der Ortsbeirat halbjährlich. Im ersten Halbjahr wurden bereits 1.700 € beschieden und ausgezahlt. Es verbleiben somit 1912,13 € an Stadtteilmitteln 2023.

Der Ortsbeirat beschließt Stadtteilmittel im 2.Halbjahr 2023 wie folgt zu vergeben:

Institution	Zweck	Betrag
Pfarrer-Landvogt-Hilfe	Landesehrenamtspreis für die Verpflegung obdachloser Menschen	612,13 €
Förderverein für Tumor- und Leukämiekranke Kinder e.V. Mainz	20 Jahre Elternhaus	700,00 €
Ronald McDonald Haus	Wohnen für Familien schwerstkranker Kinder	600,00 €
	Summe	1.912,13 €
	Stadtteilmittel 2023	3.612,13 €
	ausgezahlt	1.700,00 €
	noch verfügbar	1.912,13 €

Mainz, 13. November 2023

Gez.

Daniel Köbler
Ortsvorsteher