



Antwort zur Anfrage Nr. 0665/2020 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Fahrverbote für ältere Diesel-PKW auf der Rheinachse/Geschwindigkeitsbeschränkungen (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

**Frage 1:**

**Ist die Verwaltung mit uns der Auffassung, dass die schon vor Gericht Ende 2018 angekündigten, aber nicht bis Anfang 2019 umgesetzten Maßnahmen für weiter sinkende Werte sorgen werden?**

Antwort:

Diese Auffassung teilt die Verwaltung nicht. Denn wesentliche Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan konnten seit Ende Oktober 2018 bis Ende Februar 2019 umgesetzt werden, insbesondere die Hardware-Nachrüstung der Linienbusse, die vorgezogene Ersatzbeschaffung von 23 Euro-VI-Linienbussen und das Lkw-Fahrverbot auf der Rheinschiene (siehe M50 bis M58 des derzeit gültigen Luftreinhalteplans Mainz, Anpassung Stickstoffdioxid, vom 01.04.2019).

Sie sind neben dem allgemeinen Trend (Flottenerneuerung bundesweit) ein Grund dafür, dass die Stickstoffdioxid-Werte in der Mainzer Innenstadt 2019 deutlich zurückgegangen sind.

**Frage 2:**

**Wie lauten die genauen Messwerte an den o.g. Stationen und für die Monate Januar und Februar 2019 und 2020?**

Antwort:

Wichtig ist es zu beachten, dass es sich bei dem gesetzlichen Grenzwert von 40 Mikrogramm/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid um einen Jahresmittelwert handelt und nicht um einen Monatsmittelwert. Monatsmittelwerte sind stark geprägt von der jeweiligen Wetterlage und möglichen verkehrlichen Besonderheiten (z.B. Baustellen, Brückensperrung). Im Jahresmittel werden diese Schwankungen nivelliert und haben eine andere Aussage.

	01/2019	02/2019	01/2020	02/2020
Messstation Parcusstraße	39,2	56,7	40,2	32,5

Werte in Mikrogramm/m<sup>3</sup>

Die beiden Januarwerte unterscheiden sich nur wenig. Der Wert von Februar 2019 war extrem hoch, weil es über einen längeren Zeitraum eine mehrschichtige Inversion gab. Der Wert von Februar 2020 war extrem niedrig, da der Monat sehr windig war und die Theodor-Heuss-Brücke teilweise gesperrt war.

Monatsmittelwerte weiterer fester Messstationen wurden nicht ermittelt.

**Frage 3:**

**Welche Veränderung hat sich für den gesamten Zeitraum im Vergleich zum Vorjahr ergeben?**

Antwort:

Messstation	Mainz-Mombach städtischer Hin- tergrund	Parcusstraße	Rheinallee	Zitadelle
2018	24	47	38	33
2019	20	42 (41,9)	34	29

Werte in Mikrogramm/m<sup>3</sup>

**Frage 4:**

**Wo liegt der Messwert an der Station Parcusstraße, wenn unter Berücksichtigung der später im Jahr 2019 wirkenden Maßnahmen ein gleitender Jahreswert von März 2019 bis Februar 2020 berechnet wird?**

Antwort:

Derzeit beträgt der gleitende Jahresmittelwert 03/2019 – 02/2020 an der festen Messstation Parcusstraße 40 Mikrogramm/m<sup>3</sup> Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Der Berechnung sind Tagesmittelwerte vom 01.03.2019 bis 29.02.2020 zugrunde gelegt.

Für den Zeitraum 01.02.2019 bis 31.01.2020 erhält man 42 Mikrogramm/m<sup>3</sup>.

**Frage 5:**

**Wie haben sich die Werte an den Passivsammlern seit Anfang des Jahres und im Vergleich zum Vorjahr entwickelt? Haben die Überschreitungen abgenommen?**

Antwort:

Die Passivsammlerwerte an der Rheinachse liegen im Zeitraum 02/2019 bis 12/2019 deutlich über dem Grenzwert (Rheinstraße 24, Rheinallee 3b, Rheinallee Landesamt für Umwelt, Kaiserstraße/Ecke Rheinallee). Alle anderen Passivsammlerwerte liegen in der unter dem Grenzwert (siehe Tabelle oder unter folgendem Link).

<https://luft.rlp.de/de/immissionsmesslabor-ilab/no2-passivsammler/>

Ergebnisse der NO<sub>2</sub> – Passivsammler – Messungen Stand Februar 2020 (µg/m<sup>3</sup>)

Messgebiet Mainz

NO <sub>2</sub> -Passivsammler - Messungen 2020	Jahresmittelwert	Gleitender Mittelwert
Messpunkt	2019	März 19 bis Feb 20
Bahnhofstr. 2	37	35
Binger Str.	37	36
Boppstraße	32	31
Feldbergplatz	25	24
Fichteplatz	31	30
Finanzministerium	28	27
Große Bleiche / Mundus	33	32
Große Langgasse / Inselplatz	30	30
Hinterer Bleiche / Neubrunnenstraße	29	28
Konrad-Adenauer-Ufer	25	24
Leibnizstraße	25	23
Neubrunnenplatz	38	37
Rheinallee 3B (Stadtbibliothek)	48	47
Rheinallee/Kaiserstraße	42	41
Rheinallee/LfU	44	42
Rheinallee/Parkhaus Rheinufer )*	36	35
Rheingoldhalle )**	-	33
Rheinstr/Große Bleiche	33	32
Rheinstraße 24	48	47
Rheinstraße DB Cargo	36	35
Rheinstraße/Stadtmauer )**	-	40
Schillerstraße	31	30
Windmühlenstraße	37	36

Die aufgeführten Werte sind vorläufige, noch nicht endvalidierte Messdaten.

)\* Am 17.06.2019 neu eingerichtete Messstelle (Mittelwert Juni 2019 bis zum aktuellen Monat)

)\*\* 2020 neu eingerichtete Messstelle (Mittelwert Januar 2020 bis zum aktuellen Monat)

**Frage 6. Ist für die weitreichenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (Fahrverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung) auf den klassifizierten Straßen eine Zustimmung des Landes erforderlich?**

Die Antwort wird nachgereicht.

**Frage 7. Wenn ja, geht die Verwaltung davon aus, dass das Land Rheinland-Pfalz bei einer geringfügigen Überschreitung der Grenzwerte und weiter sinkender Tendenz den im Luftreinhalteplan vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverboten zustimmen wird?**

Die Verwaltung geht davon aus, dass es Zustimmungen zu den geplanten Maßnahmen gibt. An verschiedenen Messstationen, die vom Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) betrieben werden sind die NO<sub>2</sub>-Werte rückläufig. An der Messstelle Parcusstraße liegt der Wert allerdings noch bei 42 Mikrogramm, zusätzlich werden vom LfU in der Innenstadt noch Passivsammlermessungen vorgenommen.

Ende 2019 wurde durch Berechnungen des Ingenieurbüros Lohmeyer festgestellt, dass in Mainz auch in der Rheinachse NO<sup>2</sup> Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes auftreten. Aus der Berechnung ergab sich auf der Rheinstraße, Peter-Altmeier-Allee und der Rheinallee Werte zwischen 40 bis 52 Mikrogramm/m<sup>3</sup>. Bei zusätzlich aufgestellten Passivsammlern auf der Rheinachse zeichnet es sich ab, dass von NO<sup>2</sup>-Grenzwertüberschreitungen von 8 Mikrogramm/m<sup>3</sup> ausgegangen werden muss.

Um eine erneute Klage der Deutschen Umwelthilfe e.V. zu vermeiden, die darauf abzielt ein flächendeckendes Dieselfahrverbot für die Innenstadt zu erreichen, wurde der Luftreinhalteplan fortgeschrieben. Die Fortschreibung sieht jetzt ein Dieselfahrverbot für die Rheinstraße, Peter-Altmeier-Allee und Rheinallee vor. Mit diesem Fahrverbot bleibt die Innenstadt und der Großteil der Parkhäuser weiterhin erreichbar, was für den Einzelhandel von existenzieller Bedeutung ist. (Anlage: Luftreinhaltung Mainz, Wirksamkeitsbetrachtung vom Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG). Das Fahrverbot wird nicht dazu führen, dass es durch Verlagerungen des Verkehrs auf anderen Straßen dort zu Überschreitungen des Grenzwertes kommt (Anlage: Dieselfahrverbotsstrecke Rheinachse Mainz).

Bei den verkehrsbeschränkenden Maßnahmen ist immer die Verhältnismäßigkeit zu prüfen. Bei der Abwägung ist zu berücksichtigen, dass es bei einer NO<sup>2</sup>-Grenzwertüberschreitungen um die Gesundheit der Mainzer Bürger geht, die einen Anspruch auf die Einhaltung des Grenzwertes haben.

**Frage 8. Bei der Einrichtung der Umweltzone gab es eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden. Wurde das Fahrverbot für die Theodor-Heuss-Brücke mit der Stadt Wiesbaden abgestimmt?**

Das Fahrverbot auf der Rheinachse hat selbstverständlich auch Auswirkungen auf das Befahren der Theodor-Heuss-Brücke. Eine Abstimmung über den Standort der Beschilderung erfolgt, nach der Zustimmung durch die Aufsichtsbehörde.

**Frage 9:**

**Warum wurden die neuen Passivsammler niedriger als die Luftansaugvorrichtungen der festen Messstationen aufgehängt und nicht der rechtliche Rahmen bei der Höhe (bis zu 4 m statt 2,5 m) ausgeschöpft?**

Antwort:

Zuständig für die Überwachung der Luftqualität, für Messungen, für Messstationen, für Passivsammler und ihre Positionierung ist das Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU).

Folgende Antwort erhielt die Verwaltung zu Ihrer Fragestellung:

Die in Rheinland-Pfalz installierten Passivsammler messen je nach Standort in einer Höhe von 2,1 m bis 2,5 m die Schadstoffkonzentrationen im Bereich der Atemzone der Bevölkerung. Dadurch wird die real wahrscheinlichste Exposition abgebildet. Die Messhöhe ergibt sich zum einen dadurch, dass die Sammler vor Diebstahl und Vandalismus geschützt sind (für normal große Personen sind sie nicht ohne Hilfsmittel erreichbar) und zum anderen aus der Anforderung, ein möglichst reales Bild der Belastungssituation im Bereich der Atemzone der Bevölkerung zu erhalten. Messungen in einer Höhe von 4 m würden, wie Erhebungen zeigen, unter Umständen eine geringfügig niedrigere Konzentration ergeben. Dies würde aber dem Sinn der Messungen - Schutz der menschlichen Gesundheit und Erfassen der realen und wahrscheinlichen Luftschadstoffbelastung - entgegenstehen.

**Frage 10:**

**Ist es richtig, dass die Stadt Mainz die erste Stadt in Deutschland ist, die ohne gerichtliches Urteil ein Fahrverbot verhängen wird?**

Antwort:

Nein, das ist nicht richtig.

Die Stadt Mainz wurde mit Urteil des Verwaltungsgerichtes Mainz vom 24.10.2018 verpflichtet, den Luftreinhalteplan für Mainz so fortzuschreiben, dass dieser unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zur Zulässigkeit und Verhältnismäßigkeit von Verkehrsverboten zum 01.04.2019 die erforderlichen Maßnahmen zur schnellstmöglichen Einhaltung des über ein Kalenderjahr gemittelten Grenzwerts für NO<sub>2</sub> in Höhe von 40 µg/m<sup>3</sup> im Stadtgebiet Mainz enthält. Ausdrücklich wurde die Stadt Mainz verpflichtet, in diese Fortschreibung ein Konzept für Verkehrsverbote für Fahrzeuge mit Dieselmotoren aufzunehmen. Dem ist die Stadt Mainz im derzeit geltenden Luftreinhalteplan nachgekommen. Um die Auswirkungen der verschiedenen Fahrverbotszonen auf die Luftqualität beurteilen zu können, wurde das Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co KG Ende des Jahres 2018 damit beauftragt, eine Schätzung der angestrebten Luftqualität zu erarbeiten. Das erstellte Gutachten brachte unerwartete Ergebnisse in Bezug auf die prognostizierten Stickstoffwerte an der Rheinachse. In Kombination mit der zum Zeitpunkt des Urteils stark belasteten Parcusstraße wäre es allein mit Umsetzung eines Fahrverbots für die gesamte Innenstadt möglich gewesen, die gesetzlich geforderten Grenzwerte einzuhalten. Diesen Umstand betont auch die Deutsche Umwelthilfe und fordert die Umsetzung der Fahrverbotszone Innenstadt in insgesamt drei verschiedenen Gerichtsverfahren, die aktuell beim Verwaltungsgericht Mainz und Oberverwaltungsgericht Rheinland Pfalz anhängig sind.

In Anbetracht der damit verbundenen gravierenden Auswirkungen hat die Stadt Mainz den Standpunkt vertreten, dass die Berechnungen des Ingenieurbüros Lohmeyer verifiziert werden müssen durch tatsächliche Messungen. Daher führt das dafür zuständige Landesamt für Umwelt seit dem 02.01.2019 bzw. 11.02.2019 drei weitere Passivsammlermessungen auf der Rheinachse durch. Die Messungen haben erhebliche Grenzwertüberschreitungen bestätigt. Parallel hierzu hat sich der Jahresmittelwert für die Parcusstraße jedoch so positiv entwickelt, dass mit Einführung eines Tempolimits 30 die Einhaltung des Grenzwerts für die Parcusstraße prognostiziert werden konnte. Die Umsetzung der Fahrverbotszone Innenstadt war aus Sicht der Stadt Mainz unter Berücksichtigung der vorgenannten Entwicklungen unverhältnismäßig. Daher ersetzt der Entwurf der Fortschreibung des Luftreinhalteplans das noch geltende Fahrverbotskonzept durch ein streckenbezogenes Fahrverbot auf der Rheinachse.

**Frage 11:**

**Ist es richtig, dass das von der Verwaltung vorgesehene Fahrverbot in seiner einschränkenden Wirkung über die gerichtlich angeordneten Fahrverbote z.B. in Hamburg und Darmstadt hinausgeht?**

Antwort:

Das streckenbezogene Fahrverbot in Darmstadt, das seit 01.07.2019 eingeführt wurde, ist in seinen Einschränkungen dem in Mainz geplanten gleich.

**Frage 12:**

**In Wiesbaden hat die DHU den Luftreinhalteplan zum „besten Luftreinhalteplan“ erklärt und ihre Klage gegen die Stadt zurückgezogen. Gleichzeitig sind die Grenzwertüberschreitungen in Wiesbaden deutlich höher als in Mainz und die Werte weniger stark gesunken. Wie erklärt sich die Stadt das unterschiedliche Vorgehen der DUH in Mainz und Wiesbaden?**

Antwort:

Dieses Vorgehen ist für die Verwaltung unerklärlich.

**Frage 13:**

**Warum wurde trotz der Tragweite auf eine Bürgerinformation oder –beteiligung bei der Erarbeitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes bzw. im Vorfeld verzichtet?**

Antwort:

Der Entwurf wurde in einem gemeinsamen Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie (AUGE) sowie des Verkehrsausschusses am 06.02.2020 vorgestellt und diskutiert. Diese Veranstaltung war öffentlich.

Darüber hinaus wird die Fortschreibung des Luftreinhalteplans im Entwurf einen Monat lang offen gelegt; dem schließt sich eine zweiwöchige Einwendungsfrist an. Es besteht die Möglichkeit begründete Änderungsvorschläge zu unterbreiten in der Zeit vom 27.02.2020 bis 09.04.2020. Davon wurde bereits Gebrauch gemacht. Alle Unterlagen und Gutachten sind online über die städtische Homepage verfügbar, ebenso Antworten auf häufig gestellte Fragen.

**Frage 14:**

**Wurden die Maßnahmen in städtischen Ausschüssen Gremium vorher beraten oder zumindest kommuniziert?**

Antwort:

Ja, im AUGE und im Verkehrsausschuss (siehe Antwort zu Nr. 13).

**Frage 15:**

**Wenn ja, in welchen Gremien?**

Antwort:

Siehe Antwort zu Nr. 13 und 14.

**Frage 16:**

**Wurden die Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen von dem gleichen Gutachterbüro entwickelt oder hat die Verwaltung ein anderes Büro beauftragt?**

**Frage 17:**

**Wenn nein, warum nicht?**

Antwort:

Es ist nicht so, dass das Gutachterbüro für die Stadt Mainz Luftreinhaltemaßnahmen entwickelt hätte. Die Auftraggeberin ist die Stadt Mainz, die konkrete Fragen an das Gutachterbüro richtete: wie hoch ist die Reduktion von Stickstoffdioxid auf der Rheinachse bei  
a) Einführung eines Tempolimits 30 mit gleichzeitiger Verbesserung des Verkehrsflusses.  
b) und zusätzlich bei Einführung eines Fahrverbots für Diesel Euro 4 und darunter  
c) und zusätzlich Einführung eines Fahrverbots für Diesel Euro 5 und darunter.  
Für diese Berechnungen wurde dasselbe Gutachterbüro, Ingenieurbüro Lohmeyer, beauftragt. Weitere Gutachten wurden unter anderen zur Verbesserung des Verkehrsflusses bei Tempo 30 sowie zur Frage von möglichen Verkehrsverlagerungen beauftragt. Alle Gutachten lagen den Gremien vor und sind für Bürgerinnen und Bürger online abrufbar.

**Frage 18:**

Bei einem gravierenden Eingriff in die Bewegungsfreiheit vieler Bürger\*innen wie einem Fahrverbot ist eine besondere Sorgfalt und die Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen erforderlich. Gibt es zuverlässige und anerkannte Berechnungsmethoden für die Wirkung der Maßnahmen, die sicherstellen, dass nicht auf Basis fehlerhafter Annahmen und Berechnungen Fahrverbote verhängt werden?

Antwort:

Es gibt anerkannte Verfahren und Modelle für Ausbreitungsberechnungen. Ihnen allen liegen Daten aus dem Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) zu Grunde, das im Auftrag des Umweltbundesamtes und anderen europäischen Umweltämtern erstellt wird. Den vorliegenden Berechnungen liegt das HBEFA 4.1 zu Grunde, das im August 2019 aktualisiert wurde und u.a. um den Teil „Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen“ ergänzt wurde.

**Frage 19:**

Die Grundlage der Maßnahmen sind die Ergebnisse der festen Messstationen in der Parcussstraße und der Passivsammler im Zuge der Rheinachse. Welche Messgenauigkeit bzw. Fehlerabweichungen weisen die unterschiedlichen Messgeräte auf? In welchem Korridor liegen damit die Messergebnisse, die einen Wert von  $40 \mu/m^3$  anzeigen können?

Antwort:

Frage 19 hat das LfU folgendermaßen beantwortet:

**Ortsfeste Messstationen**

Die in den ortsfesten Messstationen eingesetzten Analysatoren arbeiten nach dem in Anlage 6 der 39. Verordnung nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) festgelegten Referenzverfahren gemäß DIN EN 14211:2012. Die Messgeräte werden alle 23 Stunden mit einem Nullgas (Luft ohne  $NO_2$ ) beaufschlagt um den Nullpunkt zu überprüfen. Im Anschluss an diese Prüfung wird ein Kalibriergas mit bekannter  $NO_2$ -Konzentration aufgeschaltet. Des Weiteren wird das System in regelmäßigen Abständen (mind. alle 3 Monate) mit einem zertifiziertem Standard (Gasflasche) vor Ort kalibriert.

Bei konservativer Betrachtung beträgt die Unsicherheit des Referenzverfahrens  $2 \mu g/m^3$ .

**Passivsammler**

Um die  $NO_2$ -Messungen mit Passivsammlern zur Beurteilung der Luftqualität heran ziehen zu können, müssen auch für dieses Verfahren die o.g. Festlegungen in den Anlagen zur 39. BImSchV erfüllt sein. Da das Passivsammlerverfahren nach Palmes, wie es in Rheinland-Pfalz zum Einsatz kommt, kein Referenzverfahren zur Bestimmung der  $NO_2$ -Konzentration ist, muss gemäß Anlage 6, Abschnitt B der 39. BImSchV der Nachweis der Gleichwertigkeit für das Messverfahren geführt werden.

Hierzu hat die EU-Kommission einen Leitfaden zur Durchführung der Prüfung auf Gleichwertigkeit erlassen (Guide to the demonstration of Equivalence of ambient air monitoring methods, GDE Europäische Kommission (Hg.) (2010): *Guide to the Demonstration of Equivalence of Ambient Air Monitoring Methods. Report by an EC Working Group on Guidance for the Demonstration of Equivalence. Online verfügbar unter <http://ec.europa.eu/environment/air/quality/legislation/pdf/equivalence.pdf>, zuletzt geprüft am 12.04.2019).*

Im vergangenen Jahr wurde unter Federführung des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (LANUV) mit Beteiligung mehrerer Bundes-

länder (auch Rheinland-Pfalz) eine Arbeit zum Nachweis der Gleichwertigkeit der Passivsammlermethode nach den Vorgaben des GDE durchgeführt. Der Abschlussbericht zur Arbeit soll in Kürze vorliegen. Ohne dem Bericht vorgreifen zu wollen können wir mitteilen, dass der Nachweis der Gleichwertigkeit der Passivsammlermethode mit dem Referenzverfahren erfolgreich war und die dort eingeflossenen rheinland-pfälzischen Daten (NO<sub>2</sub>-Passivsammlerergebnisse 2018) die Anforderungen an die Datenqualitätsziele der 39. BImSchV hinsichtlich der Unsicherheit für ortsfeste NO<sub>2</sub>-Messungen eingehalten werden.

Konkret in Zahlen ausgedrückt ergaben sich bei Vergleichsmessungen der Passivsammlermessungen mit denen des Referenzverfahrens an ausgewählten Messstationen Abweichungen beim Jahresmittelwert von max. 2 µg/m<sup>3</sup>.

Da Passivsammler nicht nach dem Referenzverfahren messen, werden im Rahmen der Qualitätssicherung die Vergleichsmessungen (Passiv/Referenz) fortlaufend weitergeführt.

Die Unsicherheiten bzw. Messgenauigkeiten der eingesetzten Verfahren sind selbstredend zweiseitig zu betrachten, d.h. +/- 2 µg/m<sup>3</sup>.

**Frage 20:**

**Welche Bedeutung hat dies im Hinblick auf die rechtliche Zulässigkeit von Fahrverboten?**

Antwort:

Alle in Rheinland-Pfalz durchgeführten und zur Beurteilung der Luftqualität herangezogenen NO<sub>2</sub>-Messungen (Passivsammler, Referenzverfahren) erfüllen die Vorgaben der 39. BImSchV. Die Messungen sind gerichtsfest.

**Frage 21:**

**Hat die Verwaltung vor dem Hintergrund der Fragen 16 bis 20 Alternativen zu den Maßnahmen im Sinne der Verhältnismäßigkeit geprüft oder kann die Verwaltung sich eine stufenweise Umsetzung der Maßnahmen mit fortlaufender Evaluation der Messwerte vorstellen?**

Antwort:

Das Ergebnis des beauftragten Gutachtens ist eindeutig: nur die Kombination der Maßnahmen Tempolimit 30 und Fahrverbot für Diesel Euro 5 und darunter gewährleistet die Einhaltung des Grenzwertes, der seit 10 Jahren gültig ist. Der gesetzliche Auftrag aus § 47 Abs.2 BImSchG besagt:

Die Maßnahmen eines Luftreinhalteplans müssen geeignet sein, den Zeitraum einer Überschreitung von bereits einzuhaltenden Immissionsgrenzwerten so kurz wie möglich zu halten.

**Frage 22:**

**Die Stickoxidwerte sinken auf Grund der städtischen Maßnahmen und der Erneuerung der Fahrzeugflotte stetig weiter. Wann erwartet die Verwaltung die Einhaltung der Grenzwerte in der Parcusstraße und auf der Rheinachse auch ohne Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen? Wird die Verwaltung die Maßnahmen zeitlich befristen?**

Antwort:

Wann der Grenzwert auch ohne die genannten Maßnahmen eingehalten werden kann, ist zur Zeit unbekannt. Eine Befristung ist nicht vorgesehen.

**Frage 23:**

**In welcher Form wird die Verwaltung die Fahrverbote kontrollieren und von welcher Akzeptanz geht die Verwaltung aus?**

Der Außendienst wird im Rahmen seiner originären Regelüberwachung in den entsprechenden Gebieten das Dieselfahrverbot kontrollieren, sofern es sich augenscheinlich um Fahrzeuge handelt, welche vom Dieselfahrverbot betroffen sind. Hinzu liegt der Verwaltung die Genehmigung des Landes für eine feste Geschwindigkeitsmessstation auf der Rheinstraße vor. Überschreitungen werden dann auch im Hinblick darauf kontrolliert, um welchen Fahrzeugtyp es sich handelt.

Zudem hat die Verwaltung nach einem Gespräch mit dem Polizeidirektor auch schriftlich zugesichert bekommen, dass die Polizei im Rahmen ihrer Kontrolltätigkeiten auch die Fahrzeugtypen kontrollieren wird

Darüber hinaus wird in Erwägung gezogen, das Dieselfahrverbot und dessen Einhaltung im Rahmen von Sondereinsätzen von Polizei und Verkehrsüberwachung zu kontrollieren.

Mainz, 24.03.2020

gez. Eder

Katrin Eder  
Beigeordnete