



Antwort zur Anfrage Nr. 1356/2014 der CDU-Stadtratsfraktion betreffend **Tempo 30 auf der Rheinstraße (CDU)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1.

Ja

Zu 2.

Der Rheinstraße wurde bereits im Rahmen der Lärmaktionsplanung 2009 höchste Priorität eingeräumt. Im Lärmaktionsplan 2009 wird die Ausweisung von Tempo 30 nachts zwar zunächst zurückgestellt, jedoch zur erneuten Prüfung empfohlen.

In vielen Städten, z.B. Berlin, Freiburg, Darmstadt wurden inzwischen positive Erfahrungen mit dieser Maßnahme gemacht. Im Rahmen der Ausschreibung von Pilotprojekten zur Lärminderung durch das Land Rheinland-Pfalz bestand die Möglichkeit, ein Pilotprojekt zur Einführung von Tempo 30 nachts unter wissenschaftlicher Begleitung durchzuführen.

Zu 3.

Trifft zu. Allerdings wird ein erneuter Prüfauftrag vergeben, sobald Erfahrungen in anderen Straßenräumen mit Tempo 30 gesammelt wurden (siehe Punkt 2). Die jetzige Maßnahme für einen Teilbereich der Rheinstraße ist angemessen, da sie keine übermäßige Belastung der Verkehrsteilnehmer bewirkt, insbesondere, da die Maßnahme auf die Nachtzeiten beschränkt wird und die Verkehrsfunktion nicht in Frage gestellt wird. Auf der Rheinstraße wurde dementsprechend die grüne Welle auf Tempo 30 nachts angepasst.

Zu 4.

Angesichts eines nächtlichen Pegels von 65 dB(A) erscheint ein Einschreiten der Straßenverkehrsbehörde geboten, da andere bauliche und planerische Mittel zur Lärmreduzierung nicht in Betracht kommen. Außerdem liegen besondere Umstände hinsichtlich der städtebaulichen und verkehrlichen Merkmale vor bedingt durch sensible Nutzungen (Wohnen) mit hoher Anwohnerdichte und einer starken Betroffenheit aufgrund der Straßenschlucht (Reflexion).

In der Rheinstraße von „Am Rathaus“ bis zur „Dagobertstraße“ sind Gebäude mit 640 Anwohnern betroffen. Die Lärmkennziffer für den Straßenabschnitt der Rheinstraße von „Am Rathaus“ bis zur „Dagobertstraße“ beträgt gemäß dem Lärmaktionsplan der Stadt Mainz 2009 zusammen LKZ = 1067. Kleinräumige Verkehrsverlagerungen ins untergeordnete Straßennetz sind durch die Maßnahme nicht zu befürchten. Die Lärmproblematik wird daher aus Gründen des Gesundheitsschutzes der Anwohner als höher eingestuft als die verkehrlichen Belange.

Aus den genannten Gründen wurde dieser Straßenabschnitt auch von den Fachbehörden des Landes als Besonders geeignet für das Pilotprojekt beurteilt.

Wie in Punkt 2 beschrieben, wird im Rahmen eines einjährigen Pilotprojektes modellhaft die nächtliche Geschwindigkeit auf 30km/h reduziert. Es liegt eine gleichbleibende straßenräumliche Situation vor, die keinen Extremfall darstellt.

Damit ist eine gute Vergleichbarkeit mit anderen Maßnahmenbereichen der Lärmaktionsplanung möglich und der vorgesehene Abschnitt eignet sich gut als Pilotstrecke. Die Maßnahme wird durch Lärmmessungen, Verkehrszählungen und Geschwindigkeitsüberwachungen begleitet. Zunächst handelt es sich um ein zeitlich eingegrenztes Pilotprojekt.

Zu 5.

Die Empfehlung zur Umsetzung eines Programms "Passiver Schallschutz" des Lärmaktionsplanes 2009 (dort S. 59) wurde unter dem Vorbehalt beschlossen, dass seitens des Bundes und des Landes Mittel zur Lärmsanierung zur Verfügung gestellt werden. Da keine Mittel seitens des Bundes und des Landes für passive Lärmschutzmaßnahmen im Rahmen der Lärmaktionsplanung zur Verfügung gestellt wurden, konnte ein solches Programm nicht durchgeführt werden.

Zu 6.

Durch den neuen Verkehrsrechner und eine netzadaptive Steuerung wurde bereits ein verestigter Verkehrsfluss auch in anderen Straßenräumen erzielt. Die Erprobung lärmarmen Fahrbahnbeläge erfolgt aus Kostengründen bedarfsgerecht und sukzessive in Straßenzügen, die zur Sanierung anstehen. Dies ist für den Bereich der Rheinstraße derzeit nicht vorgesehen.

Zu 7.

Die Aussage/Frage muss differenziert beantwortet werden. In den vergangenen fünf Jahren haben Lkw-Zählungen an der Messstelle Rheinallee/Höhe Tiefgarage Rheinufer ergeben, dass die Lkw-Verkehrsbelastung um ca. 20% auf durchschnittlich unter 2000 Lkw-Fahrten/Tag abgenommen haben (bei jetzt ca. 5% Anteil am Gesamtverkehr). Derzeit befindet sich das Verkehrsdezernat in Gesprächen mit dem LBM, mit dem Ziel, den LKW-Verkehr auf der Rheinachse weiter zu reduzieren.

Das Verkehrsdezernat hat mit der besagten Firma mehrere ein Gespräch geführt, um innerstädtische LKW-Verkehre weitestmöglich zu unterbinden. Gemäß den Ausführungen zu Frage 8. ist zu zunächst bedenken, dass ein gewisser Teil an Fahrten zumindest auf dem Abschnitt der Rheinallee zwischen Theodor-Heuss-Brücke und Containerterminal sachlich begründet ist. In Bezug auf überörtliche Verkehre wurde von der Geschäftsführung seinerzeit dargestellt, dass bereits damals als einzige Zu- und Abfahrtsoption zum Containerterminal die Anschlussstelle Mainz-Mombach definiert sei und dies als Vorgabe bzw. Empfehlung zur Anfahrt an das Containerterminal an die Fahrer gegeben werde. Dies werde sehr weitreichend beachtet, allerdings sei eine vollständige Kontrolle bzw. Sanktionierung hingegen nicht machbar, da etwa zur Hälfte Fremdfahrzeuge das Container-Terminal bedienen.

Zu 8.

Die Stadt Wiesbaden hat die Ausnahmegenehmigung vor dem Hintergrund eines berechtigten Interesses (die Firma hat in Mainz Kastel eine große Betriebsfläche für ihre Fahrzeuge und Umwegfahrten im Nahbereich sind nicht zumutbar) erteilt.

Mainz, 29.09.2014

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete