

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 0861/2016
Amt/Aktenzeichen 61/68	Datum 31.05.2016	TOP

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Verkehrsausschuss	Vorberatung	22.06.2016	Ö
Stadtrat	Entscheidung	12.07.2016	Ö

<b>Betreff:</b> Antrag Nr. 774/2009 der SPD-Stadtratsfraktion Sperrung der "Rheinschiene" für den Schwerlastverkehr (SPD)
Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen  Mainz, 08.06.2016  gez. Eder  Katrin Eder Beigeordnete
Mainz, 12. Juni 2016  gez. Ebling  Michael Ebling Oberbürgermeister

## Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Stadtrat, den Antrag 774/2009 (SPD) in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen
2. Der **Stadtrat** beschließt, den Antrag 774/2009 (SPD) in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

## Problembeschreibung / Begründung

### 1. Sachverhalt

Die Verkehrsverwaltung hatte zuletzt im Herbst 2014 den städtischen Gremien über den Sachstand zu dem im Antrag formulierten Anliegen informiert. Zunächst war die beabsichtigte Sperrung der Rheinachse für den LKW-Durchgangsverkehr seitens des Landesbetriebs Mobilität (LBM) abschlägig beschieden worden. Es wurde die Auffassung vertreten, dass die straßenverkehrsbehördliche Anordnung eines LKW-Durchfahrverbots einen nur sehr geringen Anteil des vorhandenen LKW-Verkehrs betreffen würde, da der weitaus überwiegende Teil des LKW-Verkehrs (so z.B. Transporte von und zum Containerterminal) als Anliegerverkehr im Sinne der StVO einzuordnen sei. Hierauf könne nach Aussage des LBM ein LKW-Fahrverbot nicht angewendet werden. Der LBM sah insofern die nach § 45 (9) StVO „auf Grund der besonderen Umstände zwingend gebotenen“ Voraussetzungen nicht gegeben, und es wurde seinerzeit argumentiert, dass die erzielbaren Einsparpotenziale an LKW-Verkehren nicht annähernd eine Größenordnung erreichen, um die für solche Maßnahmen allgemein geforderte Lärmreduzierung um mindestens 2,1 dB(A) zu erzielen.

Die Verkehrsverwaltung hatte daraufhin geprüft, ob andere Kriterien der einschlägigen Gesetzgebung geeignet sind, ein LKW-Durchfahrverbot rechtskonform zu erlassen. Die Verkehrsverwaltung argumentierte gegenüber dem LBM, dass bei § 45 (9) unter der Nr. 3 neben dem Lärmaspekt auch der „Schutz vor Abgasen“ als Kriterium zur Begründung von Beschränkungen bzw. Umleitungen von Verkehren herangezogen werden kann. Die Verwaltung hatte diesen Aspekt in einem Schreiben an den LBM aufgegriffen und um Prüfung gebeten, ob möglicherweise hierüber eine straßenverkehrsbehördliche Anordnung der Stadt Mainz für ein Durchfahrverbot toleriert werden könnte. Dabei wurde seitens der Stadt Mainz auch argumentiert, dass die übergeordneten Behörden bei der Fortschreibung des Luftreinhalteplans darauf drängen, alle möglichen Beiträge für eine Verbesserung der Verhältnisse auszuschöpfen, selbst wenn die Wirkung in der Einzelbetrachtung möglicherweise sehr begrenzt erscheine.

Erfreulicherweise war der LBM bereit, diesen Sachverhalt zu prüfen, da dies nach Aussage der Behörde auch einen gewissen „Modellcharakter“ haben würde. Der Landesbetrieb beabsichtigte für 2015 erneute Erhebungen. Die Verkehrsverwaltung hat hierbei ihre Unterstützung zugesagt, beispielsweise in Form der Bereitstellung von Verkehrsdaten.

Bedauerlicherweise konnte diese Wirksamkeitsuntersuchung nach der Havarie an der Schiersteiner Brücke im Februar 2015 nicht sinnvoll eingeleitet werden, da durch Neuorientierung LKW-Verkehre keine repräsentative Datengrundlage vorlag. Auch seit Freigabe der Schiersteiner Brücke im April 2015 hat sich durch Sperrungen verschiedener Anschlussstellen und regelmäßiger Rückstauungen infolge der Einspurigkeit vor der Anschlussstelle Mainz-Mombach noch kein repräsentativer Zustand eingestellt.

### 2. Lösung

Die Verwaltung rechnet frühestens ab Ende 2016 mit einer so weitreichenden Normalisierung der Verkehre rund um die Schiersteiner Brücke, dass die Einleitung einer Wirksamkeitsuntersuchung fachlich vertretbar ist. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung den städtischen Gremien, den Antrag 774/2009 (SPD) in einem Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

### 3. Alternativen

keine

### 4. Ausgaben/Finanzierung

a) einmalige Ausgaben

b) laufende Ausgaben einschl. Folgekosten (z.B. Sach- und Personalkosten, Schuldendienst)

keine

Finanzielle Auswirkungen zu 2. und 3.

ja, Stellungnahme Amt 20 Anlage 1

nein