



Antwort zur Anfrage Nr. 0483/2017 der SPD-Stadtratsfraktion betreffend **Sperrung der „Rheinschiene„ für den LKW-Durchgangsverkehr (SPD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

Zu 1.) Wann werden die Ergebnisse der Wirksamkeitsuntersuchung vorliegen und den städtischen Gremien sowie dem LBM vorgelegt?

Im Sachstandsbericht zum einschlägigen Antrag 0774/2009 hatte die Verwaltung bereits dargelegt, dass die Wirksamkeitsuntersuchung nach der Havarie an der Schiersteiner Brücke im Februar 2015 nicht sinnvoll eingeleitet werden konnte, 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 (und damit abzusehenden Verkehrsverlagerungen im städtischen Netz) leider noch kein repräsentativer Zustand eingestellt. Da diese Situation noch längerfristig (voraussichtlich bis Ende 2019 bestehen bleibt, wird die Verwaltung gemeinsam mit dem LBM prüfen, ob und ggf. auf welchen anderen Wegen das Ziel eines Lkw-Durchfahrverbots weiter verfolgt werden kann.

Zu 2.) Wie schätzt die Verwaltung die Erfolgsaussichten einer beabsichtigten Sperrung insbesondere aufgrund des Aspektes „Schutz vor Abgasen“ ein?

Bekanntermaßen hat die Deutsche Umwelthilfe die Stadt Mainz nunmehr wegen zu hoher Luftschadstoffkonzentrationen verklagt. Vor diesem Hintergrund rücken Maßnahmen, die Beiträge für eine Verbesserung der Verhältnisse leisten können, zunehmend in den Fokus, selbst wenn die Wirkung in der Einzelbetrachtung möglicherweise sehr begrenzt erscheint. Dieser Umstand könnte das angestrebte Ziel eines Durchfahrverbots begünstigen.

Zu 3.) Wie weit kann nach Einschätzung der Begriff „Durchgangsverkehr“ gefasst werden? Wie kann dabei sichergestellt werden, dass die Stadtteile Weisenau, Altstadt und Neustadt weiterhin durch LKW erreicht werden können (Quell- oder Zielverkehr in diese Stadtteile)?

Die beschriebenen Anliegerverkehre wären grundsätzlich aus einer Durchfahrverbotsregelung herauszunehmen. Eine Sperrung könnte sich nur auf Verkehre beziehen, die den gesperrten Straßenabschnitt durchfahren, ohne dort zum Be- oder Entladen oder anderen Geschäften halten.

Zu 4.) Wird die Verwaltung über die rechtlichen Maßnahmen hinaus Gespräche mit den betroffenen Logistikunternehmen führen, um sie für eine freiwillige Selbstverpflichtung zur Reduzierung des LKW-Verkehrs zu gewinnen?

Mit der Geschäftsführung der Firma Frankenbach hatte auch die Verwaltung vor einigen Jahren konstruktive Gespräche. Sofern sich durch die Erhebung weitere Betriebe herauskristalisieren, die die Rheinachse unnötigerweise als Durchfahrstrecke nutzen, ist die Verwaltung gerne bereit, auch mit diesen Unternehmen entsprechende Gespräche zu führen.

Zu 5.) Wie hoch wäre die geschätzte Lärmentlastung für die betroffenen Anwohner bei der Sperrung für den LKW-Durchgangsverkehr?

Die Effekte können gegebenenfalls durch Modellrechnungen beziffert werden, sobald die Ergebnisse einer Wirksamkeitsuntersuchung vorliegen. Hier ist sicherlich eine Aussage über den Umfang der Verkehre zu erwarten, die bei einem Durchfahrverbot verlagert werden und somit die Rheinschiene entlasten. Es kann aber bereits heute abgeschätzt werden, dass der Schwellenwert von 3 db(A), mit den baulichen oder verkehrsregelnde Maßnahmen für Lärmschutz nicht erreicht wird.

Zu 6.) Wie hoch schätzt die Verwaltung die Einsparung an umweltschädlichen Emissionen bei Sperrung der Rheinschiene ein?

Auch diese Größe kann erst dann rechnerisch ermittelt werden, wenn die Ergebnisse der noch einzuleitenden Wirksamkeitsuntersuchung vorliegen.

Mainz, 29.03.2017

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete