

# Beschlussvorlage



Landeshauptstadt  
Mainz

|                           |                     |                             |
|---------------------------|---------------------|-----------------------------|
| öffentlich                |                     | Drucksache Nr.<br>0174/2018 |
| Amt/Aktenzeichen<br>61/68 | Datum<br>16.01.2018 | TOP                         |

| Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 10.04.2018 |               |            |        |
|--|---------------|------------|--------|
| Beratungsfolge Gremium   | Zuständigkeit | Datum      | Status |
| Verkehrsausschuss  | Vorberatung   | 19.04.2018 | Ö      |
| Stadtrat   | Entscheidung  | 09.05.2018 | Ö      |

|   |
|---|
| <b>Betreff:</b><br>Antrag Nr. 0774/2009 der SPD-Stadtratsfraktion<br>Sperrung der "Rheinschiene" für den Schwerlastverkehr (SPD)    |
| Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen<br><br>Mainz, 04.04.2018<br><br>gez. Eder<br><br>Katrín Eder<br>Beigeordnete |
| Mainz, 11.04.2018<br><br>gez. Ebling<br><br>Michael Ebling<br>Oberbürgermeister   |

## Beschlussvorschlag:

1. Der **Verkehrsausschuss** empfiehlt dem Stadtrat, den Antrag 0774/2009 (SPD) in einem halben Jahr erneut zur Beratung aufzurufen
2. Der **Stadtrat** beschließt, den Antrag 0774/2009 (SPD) in einem halben Jahr erneut zur Beratung aufzurufen.

## Problembeschreibung / Begründung

### 1. Sachverhalt

Die Verkehrsverwaltung hatte zuletzt im Herbst 2014 die 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 begrenzt erscheine.

Zunächst 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, im eigenen Hause die Wirksamkeitsabschätzung eines LKW-Durchfahrverbots vorzunehmen und anhand der Ergebnisse zu entscheiden, ob er die beabsichtigten Maßnahmen in Mainz mittragen kann. Die Verkehrsverwaltung hatte hierbei eine weitreichende 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 der LKW-Verkehre keine repräsentative Datengrundlage vorlag. Auch bis Fertigstellung der Brücke wird sich durch Sperrungen verschiedener Anschlussstellen und anderer baustellenbedingter Verkehrssperrungen kein repräsentativer Zustand einstellen.

## 2. Lösung

Angesichts dieser Rahmenbedingungen hat sich der LBM bereiterklärt, auch ohne eine verkehrsfachliche Untersuchung das Anliegen der Stadt Mainz wohlwollend zu prüfen. Hierzu soll die Straßenverkehrsbehörde eine Anordnung aussprechen und entsprechend begründen. Die Verwaltung rechnet mit einem Prüfergebnis bis zur Sommerpause. Vor diesem Hintergrund empfiehlt die Verwaltung den städtischen Gremien, den Antrag 0774/2009 (SPD) in einem halben 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