



Landeshauptstadt
Mainz

Luftreinhalteplan Mainz Fortschreibung 2016-2020

Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse

Impressum

Herausgeber	Landeshauptstadt Mainz Grün- und Umweltamt
Redaktion	Jutta Wolter, Olaf Nehrbaß
Mitwirkung	Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz Kaiser-Friedrich-Straße 7 55116 Mainz Ministerium für Umwelt, Energie, Ernährung und Forsten Kaiser-Friedrich-Straße 1 55116 Mainz Mainzer Verkehrsgesellschaft mbH Mozartstraße 8, 55118 Mainz Stadtplanungsamt
Titelbild	Arthur Kattowitz – stock.adobe.com, Carlo Müller-Hopp
Auflage	30 Exemplare

© 2020

Nachdruck und Wiedergabe nur mit Genehmigung des Herausgebers

Luftreinhalteplan Mainz ***Fortschreibung 2016-2020***

Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse
inklusive eines Konzepts für eine Fahrverbot
für Diesel Euro 5/V auf der Rheinachse

Landeshauptstadt Mainz

Stand: Januar 2020

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Ausgangslage	II
Messstation Parcusstraße	II
Passivsammlermessungen in der Innenstadt	III
Standorte aller Passivsammler in Mainz	IV
Passivsammlermessungen an der Rheinachse	V
Fahrverbotszone ersetzt durch ein streckenbezogenes Fahrverbot	VI
Weitere kommunale Maßnahmen	VI
M60 Tempolimit 30 auf der Rheinachse	VI
M61 Tempolimit 30 Kaiserstr./Parcusstraße. kombiniert mit Tempolimit Rheinachse	VII
Karte Tempolimit 30	VIII
M62 Verstetigung des Verkehrs auf der Rheinachse und in der Kaiserstr. /Parcusstr.	IX
M63 Förderung Radverkehr	IX
M64 Streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Kfz Euro 5/V u. Benzin-Kfz Euro 1 und Euro 2 auf der Rheinachse in Kombination mit Tempolimit 30 (M60 und M61)	X
Karte streckenbezogenes Dieselfahrverbot Rheinachse	XII
Ergänzung des Literatur-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnisses	XIII

Entwurf

Luftreinhalteplan Fortschreibung 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse

Ausgangslage

Durch umfangreiche Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist es der Stadt Mainz gelungen, die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) innerhalb kurzer Zeit deutlich zu senken. Die vorliegende Fortschreibung des Luftreinhalteplanes 2016 – 2020 wurde jedoch erforderlich, da in Mainz der Grenzwert für NO₂ weiterhin überschritten ist. Dieser beträgt 40 Mikrogramm/m³ im Jahresmittel.

Die Stadt Mainz ist gemäß § 47 Abs. 1 und 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) [1] verpflichtet, den gültigen Luftreinhalteplan 2016 - 2020 erneut fortzuschreiben mit dem Ziel, wirksame Luftreinhaltemaßnahmen zu benennen, um den NO₂- Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ einzuhalten und den Zeitraum der Überschreitungen so kurz wie möglich zu halten.

Messstation Parcusstraße

An allen **stationären Messstationen** in Mainz, die vom Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) betrieben werden (siehe Seiten 16 – 20), sind die NO₂-Werte rückläufig. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ wird allein an der Messstelle Parcusstraße überschritten. Wurden dort für das gesamte Jahr 2018 noch 47 Mikrogramm/m³ NO₂ gemessen, ging 2019 die Belastung deutlich zurück und hat sich zum Jahresende auf etwa 42 Mikrogramm/m³ eingependelt (Tab. F1). Diese positive Entwicklung ist vor allem auf die Umrüstung aller Busse der Mainzer Mobilität mit NO₂- Filtersystemen zurückzuführen, die zwischen Oktober 2018 und Ende Februar 2019 umgesetzt wurde. Außerdem wurden weitere Maßnahmen aus dem Green City Masterplan Mainz M³ und dem laufenden Luftreinhalteplan durchgeführt wie die Einrichtung der querenden Fahrradspur vom Bahnhof zur Gärtnergasse, Rückbau von Parkplätzen, Optimierung von Ampelschaltungen und Lkw-Fahrverbot auf der Rheinachse. Es bleibt Handlungsbedarf, da der Grenzwert weiterhin um 2 Mikrogramm überschritten wird.

Messstation	Mainz-Mombach	Parcusstraße	Rheinallee	Zitadelle
2016	24	53	39	36
2017	23	48	36	33
2018	24	47	38	33
2019	20	42 (41,9)	34	29

Tab. F 1: NO₂-Jahresmittelwerte der stationären Messstationen in Mainz seit 2016 (Werte für 2019: bis 07/2019 endvalidiert, Messungen erfasst bis 29.12.2019)

Passivsammlermessungen in der Innenstadt

Das LfU betreibt in der Mainzer Innenstadt zusätzlich zu den festen Messstationen NO₂-Passivsammlermessungen. Einige davon dienen zur Referenzmessung der festen Messstationen, erfüllen nicht die gesetzlich vorgeschriebenen Aufstellkriterien der 39. Verordnung zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (39. BImSchV) und werden in der Folge nicht weiter betrachtet. Sie sind in Tabelle F2 mit „nein“ bezeichnet.

Alle anderen Passivsammler in der Innenstadt (in Tab. F 2 mit „ja“ bezeichnet) erfüllen die gesetzlichen Aufstellkriterien und lassen Aussagen zur Bewertung der Luftqualität zu (Tab. F 2). Ihre Messwerte sind deutlich zurückgegangen und liegen 2019 unter dem Grenzwert mit Ausnahme des Passivsammlers Ecke Kaiserstr./Rheinallee. Hier betrug der gemessene und zur Jahresmitte 2019 gemittelte Wert noch 40 Mikrogramm/m³, mittlerweile stieg er auf 42 Mikrogramm/m³, so dass Handlungsbedarf besteht.

Passivsammler		Aufstellungskriterien 39. BImSchV erfüllt	Stickstoffdioxid – Konzentrationen in µg/m ³	
Messstelle / Messjahr	Messpunkt - Nr.		2018	02.01. – 30.12.2019
Alicenplatz	21	nein	50	(43)
Parcusstraße/Gärtnergasse	25	nein	51	(44)
Bahnhofstraße	57	ja	55	37
Hintere Bleiche	59	ja	32	29
Kaiserstr./Bauhofstr.	35	nein	44	(37)
Kaiserstr./Rheinallee	47	ja	49	42
Binger Str.	53	ja	44	37
Neubrunnenplatz	61	ja	45	38
Gr.Bleiche/Mundus	63	ja	40	33
Leibnizstraße	49	ja	29	25
Boppstraße	51	ja	36	32
Gr.Bleiche/Rheinstr.	69	ja	40	33
Feldbergplatz	71	ja	30	25
Finanzministerium	65	ja	35	28
MUEEF	67	nein	41	(34)

Tab. F 2: Stickstoffdioxid-Messungen Mainz Innenstadt im Passivsammlerverfahren 2018 und 2019 endvalidiert (Quelle: LfU)



Abb. F 1: Standorte aller Passivsammler in Mainz

(Zwei weitere Passivsammler wurden am 30. Dezember 2019 auf Höhe der Rheingoldhalle und gegenüber der Nr. 81 installiert und wurden vom LfU bislang noch nicht beziffert.)

Passivsammlermessungen an der Rheinachse

Ende Januar 2019 wurde mittels Berechnungen des Ingenieurbüros Lohmeyer festgestellt, dass in Mainz außer an der Messstelle Parcusstraße auch in der Rheinachse NO₂-Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes von 40 µg/m³ auftreten. Aus der Berechnung ergaben sich auf der Rheinstraße, Peter-Altmeier-Allee und der Rheinallee Werte zwischen 40 bis 52 Mikrogramm/m³. Außerdem wurde rechnerisch festgestellt, dass am Fichteplatz und an der Steigungsstrecke Windmühlenstraße ebenfalls der NO₂-Grenzwert überschritten wird. Diese berechneten Werte stimmten nicht mit den Messergebnissen des LfU überein. Sie mussten daher mit Messungen überprüft werden. Die Stadt Mainz beantragte beim LfU, fünf weitere Passivsammler aufzustellen: drei auf der Rheinachse, je einen am Fichteplatz und an der Windmühlenstraße. Nachdem mehrere Monate gemessen wurde, zeichnete sich ab, dass einige Passivsammler entgegen der errechneten Gutachter-Werte unter dem Grenzwert, andere hingegen über dem Grenzwert liegen, wenn auch geringer als berechnet (siehe Tab. F3). Es ist nicht zu erwarten, dass der Jahresmittelwert, der letztlich erst im Januar bzw. im Februar 2020 vorliegt, wesentlich andere Ergebnisse liefert, so dass von einer NO₂-Grenzwertüberschreitung von 8 Mikrogramm/m³ auf einigen Abschnitten der Rheinachse ausgegangen werden muss.

Die Stadt Mainz ist daher aufgefordert, den gültigen Luftreinhalteplan erneut fortzuschreiben mit dem Ziel, den Grenzwert überall im Stadtgebiet zu erreichen bzw. zu unterschreiten.

Die Messungen an den beiden anderen Standorten (Fichteplatz, Windmühlenstraße) bestätigen die berechneten Überschreitungen dagegen nicht und liegen mit 31 bzw. 37 Mikrogramm /m³ unter dem Grenzwert.

Passivsammler	Messpunkt - Nr.	Gesetzlich vorgeschriebene Aufstellungskriterien erfüllt	Stickstoffdioxid - Konzentrationen	
			Messzeitraum	in µg/m ³
				2019
Rheinstraße 24)*	81	ja	02.01.-30.12.2019	48
Rheinallee 3B (Stadtbibliothek) **	85	ja	11.02.-30.12.2019	48
Rheinstraße DB - Cargo)**	87	ja	11.02.-30.12.2019	36
Windmühlenstraße)**	89	ja	11.02.- 30.12.2019	37
Fichteplatz)**	91	ja	11.02.- 30.12.2019	31
Rheinallee Parkhaus Rheinufer)***	77	ja	17.06.- 30.12.2019	36

)* Messstelle im Dezember 2018 neu eingerichtet)** Messstellen am 11.02.2019 neu eingerichtet

)*** Messstelle am 17.06.2019 neu eingerichtet

Tab. F 3: Ergebnisse der zusätzlichen Passivsammlermessungen 2019 in Mainz endvalidiert (Quelle: LfU)

Fahrverbotszone ersetzt durch ein streckenbezogenes Fahrverbot

Die gültige Fortschreibung des Luftreinhalteplans 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid vom April 2019 enthält die Maßnahme M59 „Fahrverbote für ältere Diesel-Kraftfahrzeuge und Benzin-Kraftfahrzeuge Euro 1 und Euro 2“ mit zwei möglichen Fahrverbotszonen (Bleichenviertel, Innenstadtzone). Die Maßnahme M59 wird in der vorliegenden Fortschreibung „Rheinachse“ ersetzt durch die Maßnahme M64 „Streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Kfz Euro 5/V und Benzin-Kfz Euro 1 und Euro 2 auf der Rheinachse (Holzhofstraße bis Kaiser-Karl-Ring) in Kombination mit Tempolimit 30 (M60 und M61)“. Da sich die Luftqualität in der Innenstadt 2019 deutlich verbesserte, treten nur noch geringfügige Grenzwert-Überschreitungen an der festen Messstation Parcusstraße und an dem Passivsammler Kaiserstr./Ecke Rheinallee von jeweils 2 Mikrogramm/m³ auf. Diesen Überschreitungen kann mit anderen für die Bevölkerung weniger belastenden Maßnahmen, insbesondere einem Tempolimit 30, begegnet werden. Eine Fahrverbotszone für das Bleichenviertel bzw. für die gesamte Innenstadt wäre somit unangemessen und unverhältnismäßig.

Weitere kommunale Maßnahmen

Um den NO₂-Grenzwert in der Stadt Mainz, insbesondere auf der Rheinachse einzuhalten, werden folgende Maßnahmen umgesetzt.

Die Nummerierung schließt an die des bestehenden Luftreinhalteplans Mainz an (Luftreinhalteplan Mainz, Fortschreibung 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid).

M60 Tempolimit 30 auf der Rheinachse

Sachverhalt

Von der Holzhofstraße bis zum Kaiser-Karl-Ring wird ein Tempolimit 30 eingeführt. Ein Tempolimit 30 führt laut Umweltbundesamt (UBA) zu einer Reduzierung der Abgasemissionen, wenn es mit begleitenden Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung eingeführt und kontrolliert wird. Dies belegen langjährige Untersuchungen an Berliner Hauptverkehrsstraßen, die das UBA ausgewertet hat. „Unter Berücksichtigung anderer Einflussfaktoren wie Meteorologie und Verkehrsmengen sanken die Schadstoffkonzentrationen durch Tempo 30 gegenüber Tempo 50 im Mittel über drei Jahre bei NO₂ um 6 bis 12 µg/m³, bei PM₁₀ (Feinstaub) um 2 µg/m³ und bei EC (elementarer Kohlenstoff) um 0,3 bis 0,8 µg/m³“ [14].

Wirkung

Die NO₂-Reduzierung eines Tempolimits 30 wurde mit einer Ausbreitungsberechnung vom Ingenieurbüro Lohmeyer [15] errechnet. Ergebnis ist eine Reduzierung der Emissionen um 15 % im Jahr 2020, damit verbunden eine Immissionsminderung bis ca. 4 Mikrogramm gegenüber der Situation 2019. Darin enthalten ist auch die NO₂-Reduktion, die sich 2020 allein aus der

Flottenerneuerung in Anwendung des aktuellen Handbuchs für Emissionsfaktoren Version 4.1 (HBEFA 4.1) ergibt. Der Grenzwert an der Rheinachse bleibt damit weiterhin auf einigen Teilstrecken überschritten [15, Abb. A3].

M61 Tempolimit 30 Kaiserstraße/Parcusstraße kombiniert mit Tempolimit Rheinachse

Sachverhalt

Vom Beginn der Parcusstraße an der Alicebrücke bis zum Ende der Kaiserstraße wird in Ergänzung zu M60 ein Tempolimit 30 eingeführt (Abb. F2).

Wirkung

Die NO₂-Reduzierung eines Tempolimits 30 wurde mit einer Ausbreitungsberechnung vom Ingenieurbüro Lohmeyer errechnet. Ergebnis ist eine Reduzierung der Emissionen um 15 % im Jahr 2020. Dies führt zur Einhaltung des NO₂- Grenzwertes an der stationären Messstation Parcusstraße mit einem errechneten Jahresmittelwert von etwa 38 Mikrogramm/m³ und am Passivsammler Kaiserstraße/Ecke Rheinallee von unter 40 Mikrogramm/m³ [15, Abb. A3].

Durch Einführung des Tempolimits 30 (M60 und M61) wird ein mögliches Dieselfahrverbot in der Innenstadtzone vermieden.

Zusätzlich trägt ein Tempolimit zur Lärmreduzierung bei und erhöht die Sicherheit auf den Straßen.

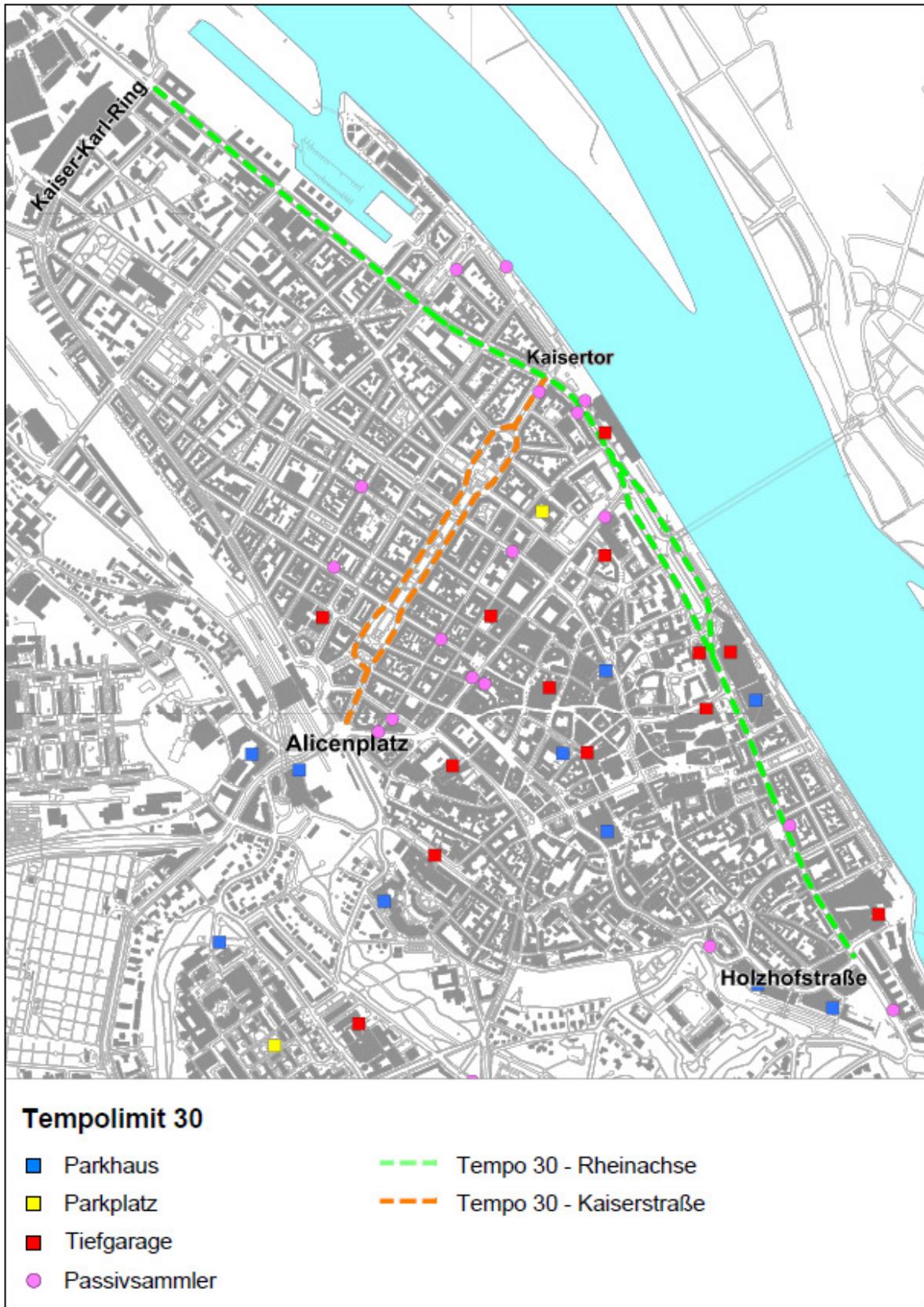


Abb. F2: Tempolimit 30 Rheinachse und Kaiserstraße/Parcusstraße

M62 Verstetigung des Verkehrs auf der Rheinachse und in der Kaiserstr./Parcusstr.

Sachverhalt

Um die Verstetigung des Verkehrs bei Tempo 30 zu gewährleisten, wurde ein Ingenieurbüro beauftragt, eine Grünbandführung und die folgenden ergänzenden Maßnahmen zu konzipieren:

- Linksabbiegeverbot auf der Rheinachse
- optimierte Anpassung der Grünen Welle auf die neue Geschwindigkeit
- Verlegung der Busspur aus der Mittellage auf die Seitenlage in der Weisenauer Straße stadteinwärts und ihre Fortsetzung bis zur Ampelanlage Rheinstraße/Salvatorstraße (besteht bereits seit 30.11.2019)
- Vermeidung des Parkens in zweiter Reihe durch zusätzliche Kontrollen
- Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachung

Darüber hinaus erfolgt der Aufbau einer Umweltsensorik, einer Maßnahme aus dem Masterplan Green City Mainz M³, mit begleitender Erfassung und Untersuchung der Messergebnisse und Abschätzung der Wirkungsweisen der Maßnahmen.

Wirkung

Mit den genannten Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung soll sichergestellt werden, dass die prognostizierte NO₂-Reduzierung eines Tempolimits 30 von 4 µg/m³ erreicht wird.

M63 Förderung Radverkehr

Sachverhalt

Die Mobilitätsbefragung in Mainz von 2019 ergab, dass der Fahrradanteil in nur drei Jahren im Binnenverkehr der Stadt seit der letzten Befragung von 2016 von 20 % auf 25 % angestiegen ist. Auch im Gesamtverkehr nahm der Fahrradanteil von 17 % auf 21 % zu. Der Pedelecbesitz stieg in den vergangenen drei Jahren von 7 % auf 12 % an (bundesweit: 6,1%); pro Mainzer Haushalt gibt es 2,1 Fahrräder (Rheinland-Pfalz: 1,7).

Diesen Trend gilt es aufzunehmen und dem Radverkehr mehr Raum zu geben.

Daher wurde entschieden, ein Radverkehrsbüro mit insgesamt fünf Mitarbeitern/innen statt bislang einer Mitarbeiterin einzurichten. Zwei Stellen wurden bereits im Dezember 2019 ausgeschrieben. Mehr Personal ermöglicht weitere Radverkehrsmaßnahmen, die beschleunigt durchgeführt werden können. Darunter fallen

- Aufbau eines Radrouten-Vorzugsnetzes für Mainz und für die Region (M33)
- Ausbau der Radfahr- und Schutzstreifen, z.B. aktuell in der Gärtnergasse zur Vervollständigung der Fahrradtrasse Bahnhof-Innenstadt
- Verbreiterung von Radfahrstreifen, z.B. in der Bauhofstraße, wo pro Fahrtrichtung durch Wegfall von Parkplätzen eine Spur dem Radverkehr zur Verfügung gestellt wird

- Ausbau der Radabstellkapazitäten (zusätzlich zu M35): zusammen mit der Deutschen Bahn werden im Rahmen von Bike & Ride am Hauptbahnhof und an den Bahnhöfen Römisches Theater und Laubenheim Fahrradabstellanlagen errichtet, um eine Kombination von ÖPNV und Fahrradfahren zu unterstützen
- Öffentlichkeitsarbeit / Radkampagnen (M36)

Wirkung

Weitere Erhöhung des modal splits zugunsten des Fahrradanteils und Reduzierung des Individualverkehrs sind zu erwarten.

M64 Streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Kfz Euro 5/V und Benzin-Kfz Euro 1 und Euro 2 auf der Rheinachse (Holzhofstraße bis Kaiser-Karl-Ring) in Kombination mit Tempolimit 30 (M60 und M61)

Sachverhalt

Ein streckenbezogenes Fahrverbot für Diesel-Kfz Euro 5/V und schlechter und Benzin-Kfz Euro 1 und 2 wird von der Kreuzung Rheinstraße/Holzhofstraße entlang der Rheinachse bis zur Einmündung Kaiser-Karl-Ring eingeführt (siehe Karte Abb. F2). Das streckenbezogene Fahrverbot auf der Rheinachse wird zum 01.07.2020 eingeführt, da es zwischen Inkrafttreten des Luftreinhalteplanes und der Umsetzung des streckenbezogenen Fahrverbots noch Vorbereitungsmaßnahmen zur Wahrung der Verhältnismäßigkeit bedarf (u.a. Erteilung von notwendigen Ausnahmegenehmigungen).

Wirkung

Die Reduzierung der Emissionen beträgt 45%.

Die errechnete Belastung sinkt auf 36-40 Mikrogramm/m³ und überwiegend darunter [15, Abb. A5]. Der NO₂-Grenzwert wird eingehalten.

Strecke des Fahrverbots

Das Fahrverbot bezieht sich ausschließlich auf die Strecke **Rheinstraße** (ab Einmündung Holzhofstraße), **Peter-Altmeier-Allee** und **Rheinallee** bis zur Einmündung Kaiser-Karl-Ring.

Umfahrungen

Die betroffenen Fahrzeuge des Durchgangsverkehrs müssen die Rheinachse weiträumig umfahren. Die Verlagerungseffekte in der Innenstadt werden als gering erachtet, da die Rheinachse vielfach vom Durchgangsverkehr nach/von Hessen genutzt wird.

Für Fahrtziele in der Innenstadt kann der Ring und die Altstadttangente, die allerdings ein Tempolimit 30 aufweist, gewählt werden.

Keine Grenzwertüberschreitung anderenorts

Bei Einführung von Fahrverboten muss gewährleistet sein, dass nicht anderenorts durch Verkehrsverlagerungen Grenzwerte überschritten werden. Diese Fragestellung wurde gutachterlich untersucht [16] und vom Stadtplanungsamt, Abteilung Verkehrswesen ausgewertet [17]. Ergebnis ist, dass die Innenstadt insgesamt von Dieselfahrten entlastet würde, da u.a. reiner Durchgangsverkehr entfällt, so dass eine Grenzwertüberschreitung anderenorts nicht zu erwarten ist.

Parkhäuser

Im Gegensatz zu einem Fahrverbot in der Innenstadtzone sind bei einem streckenbezogenen Fahrverbot Rheinachse weitaus weniger Parkhäuser für Diesel Euro 5/V nicht mehr anfahrbar.

Ausnahmeregelungen

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 27.02.2018 (7 C 26.16) [12] festgelegt, dass Ausnahmen von Verkehrsverboten für Dieselmotorkraftfahrzeuge auf § 40 Abs. 1 Satz 2 BImSchG und § 1 Abs. 2 der 35. Verordnung zum BImSchG (35.BImSchV) [12] gestützt werden können.

Ausnahmeregelungen, beispielsweise für Handwerker/innen und Anwohner/innen können im Rahmen des § 40 Abs.1 Satz 2 BImSchG und des § 1 Abs.2 der 35 BImSchV gewährt werden.

Weitere Ausnahmen ergeben sich aus Anhang 3 der 35 BImSchV. Nähere Einzelheiten dazu werden auf der Homepage der Stadt Mainz (www.mainz.de) beschrieben werden.

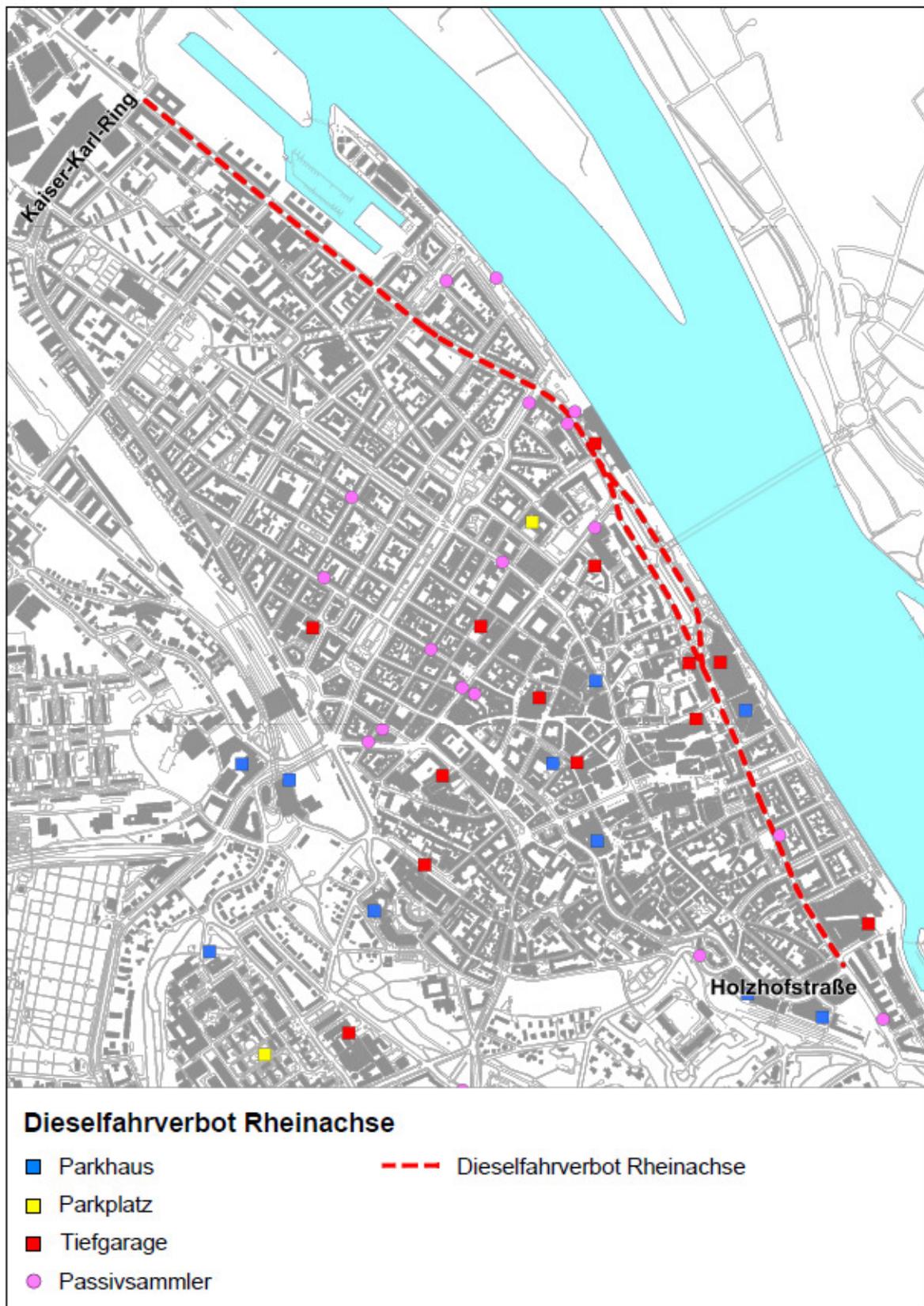


Abb. F3 streckenbezogenes Dieselfahrverbot Rheinachse

Literaturverzeichnis ergänzt

- [14] Wirkungen von Tempo 30 an Hauptverkehrsstraßen, Umweltbundesamt, November 2016
- [15] „Luftreinhaltung Mainz, Wirksamkeitsbetrachtung für NO₂-Minderungsmaßnahmen“, Ingenieurbüro Lohmeyer, 19.12.2019
- [16] Dieselfahrverbot Rheinachse/Streckenspinnen, Zentrum für integrierte Verkehrssysteme 23.10.2019
- [17] Dieselfahrverbotsstrecke Rheinachse Mainz
Abschätzungen zu Mengengerüst und Verlagerungswirkungen auf Basis des Verkehrsmodells Mainz – Wiesbaden, 61 – Stadtplanungsamt, Abt. Verkehrswesen, Armin Schroeders, Bernd Mayer-Zawar, November 2019
- [18] *Gutachten zur Grünbandführung Rheinachse und Maßnahmen zur Verkehrsverstetigung, Heinz +Feier: wird nachgereicht*

Tabellenverzeichnis ergänzt

- Tab. F1: NO₂-Jahresmittelwerte der stationären Messstationen in Mainz seit 2016
- Tab. F 2: Stickstoffdioxid-Messungen Mainz Innenstadt im Passivsammlerverfahren 2018 und 2019 endvalidiert
- Tab. F 3: Ergebnisse der zusätzlichen Passivsammlermessungen 2019 in Mainz endvalidiert

Abbildungsverzeichnis ergänzt

- Abb. F 1 Standorte aller Passivsammler in Mainz
- Abb. F2 Tempolimit 30 Rheinachse und Kaiserstraße/Parcusstraße
- Abb. F3 streckenbezogenes Dieselfahrverbot Rheinachse

Mainz, 2020

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 2020

Michael Ebling
Oberbürgermeister



Landeshauptstadt
Mainz