

zu TOP

Mainz, 13.03.2020

Anfrage 0665/2020 zur Sitzung am Fahrverbote für ältere Diesel-PKW auf der Rheinachse/Geschwindigkeitsbeschränkungen (FDP)

Im Februar 2020 hat die Verwaltung den Ausschüssen und dem Stadtrat die Fortschreibung des „Luftreinhalteplans Mainz Fortschreibung 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse“ zur Kenntnis gegeben (Vorlage 217/2020). Darin sind als Maßnahmen unter anderem ein Tempolimit 30 für die Rheinachse sowie den Straßenzug Parcusstraße/Kaiserstraße vorgesehen und für die Rheinachse von Malakoffpark bis zur Feuerwache ein Fahrverbot für Diesel-Kfz bis Euro 5 und für Benzin-Kfz bis Euro 2. Obwohl die Verwaltung von einem streckenbezogenen Fahrverbot spricht handelt es sich doch tatsächlich um ein flächenhaftes Verbot, da in der Altstadt viele Straßen und ganze

Viertel nur über die gesperrten Straßen erreicht werden können. Wichtige Einrichtungen, von Rheingoldhalle, Brandzentrum mit zahlreichen medizinischen Einrichtungen können nicht mehr angefahren werden und auch die Theodor-Heuss-Brücke als wichtige Verbindung zu den AKK-Stadtteilen und nach Wiesbaden wäre in ein Fahrverbot einbezogen.

Die FDP-Fraktion ist von der zwingenden Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverbot auf den wichtigsten Verkehrsachsen der Innenstadt nach der Berichterstattung im Ausschuss bisher nicht überzeugt.

Wir bitten die Verwaltung deshalb um Auskunft zu den folgenden Fragekomplexen:

Entwicklung der Messwerte:

Nach langen Jahren der Stagnation haben die Messwerte an den Messtellen Parcusstraße, Rheinallee und Zitadelle seit 2015 deutlich abgenommen. Der Jahreswert in der Parcusstraße ist von 57 µg/m³ im Jahr 2015 auf 42 µg/m³ im Jahr 2019 gesunken, die beiden anderen Messtellen lagen 2019 bei 34 bzw. 30 µg/m³ und weisen seit 2015 (Rheinallee) bzw. seit 2011 (Zitadelle) keine Überschreitung mehr auf. Neben dem allgemeinen Trend haben

zahlreiche Maßnahmen der Stadt Mainz dazu beigetragen. Viele Maßnahmen der Stadt Mainz konnten aber nicht unmittelbar zum 1.1.2019 umgesetzt werden und in den ersten Monaten 2019 noch keine Wirkung erzielen. Wir gehen deshalb davon aus, dass es im gesamten Jahr 2020, vor allem aber in den ersten Monaten deutliche Abnahmen bei der Stickstoffdioxidbelastung in Mainz geben wird oder schon gegeben hat.

1. Ist die Verwaltung mit uns der Auffassung, dass die schon vor Gericht Ende 2018 angekündigten, aber nicht bis Anfang 2019 umgesetzten Maßnahmen für weiter sinkende Werte sorgen werden?
2. Wie lauten die genauen Messwerte an den o.g. Stationen und für die Monate Januar und Februar 2019 und 2020?
3. Welche Veränderung hat sich für den gesamten Zeitraum im Vergleich zum Vorjahr ergeben?
4. Wo liegt der Messwert an der Station Parcusstraße, wenn unter Berücksichtigung der später im Jahr 2019 wirkenden Maßnahmen ein gleitender Jahreswert von März 2019 bis Februar 2020 berechnet wird?
5. Wie haben sich die Werte an den Passivsammlern seit Anfang des Jahres und im Vergleich zum Vorjahr entwickelt? Haben die Überschreitungen abgenommen?

Der Straßenzug Parcusstraße/Kaiserstraße/Theodor-Heuss-Brücke ist als Bundesstraße B40, die Rheinstraße als Landesstraße L431 Teil des klassifizierten Straßennetzes von überörtlicher Bedeutung.

6. Ist für die weitreichenden verkehrsbeschränkenden Maßnahmen (Fahrverbot, Geschwindigkeitsbeschränkung) auf den klassifizierten Straßen eine Zustimmung des Landes erforderlich?
7. Wenn ja, geht die Verwaltung davon aus, dass das Land Rheinland-Pfalz bei einer geringfügigen Überschreitung der Grenzwerte und weiter sinkender Tendenz den im Luftreinhalteplan vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Fahrverboten zustimmen wird?
8. Bei der Einrichtung der Umweltzone gab es eine enge Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadt Wiesbaden. Wurde das Fahrverbot für die Theodor-Heuss-Brücke mit der Stadt Wiesbaden abgestimmt?

Schon aus den Daten bis 2019 geht hervor, dass es der Stadt Mainz durch die umfangreichen Maßnahmen gelungen ist, die Belastung mit Stickstoffdioxid in den letzten Jahren deutlich zu senken. Trotzdem hält die Verwaltung in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Umsetzung von Fahrverboten für erforderlich, da an drei Stellen weiterhin Überschreitungen auftreten. Gleichzeitig erklärt die Verwaltung, dass neben einer Verbesserung der Luftqualität und Einhaltung der Grenzwerte die Verhinderung von Fahrverboten das oberste Ziel ist. Es stellt sich die Frage, ob der erfolgreiche Weg in Mainz mit einer deutlichen Senkung der Messwerte nicht fortgesetzt und die Ziele auch ohne Fahrverbote und/oder ohne Geschwindigkeitsbeschränkungen erreicht wer-

den können. Darüber hinaus hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil im Februar 2020 festgestellt, dass Fahrverbote unverhältnismäßig sein können, wenn die Messwerte sinken und die Grenzwerte mit anderen Mitteln eingehalten werden können.

Aktuell besteht deshalb bei vielen Bürger*innen der Eindruck, dass die Fahrverbote nicht zwingend erforderlich, sondern in Kauf genommen werden.

Wir fragen die Verwaltung:

9. Warum wurden die neuen Passivsammler niedriger als die Luftansaugvorrichtungen der festen Messstationen aufgehängt und nicht der rechtliche Rahmen bei der Höhe (bis zu 4 m statt 2,5 m) ausgeschöpft?
10. Ist es richtig, dass die Stadt Mainz die erste Stadt in Deutschland ist, die ohne gerichtliches Urteil ein Fahrverbot verhängen wird?
11. Ist es richtig, dass das von der Verwaltung vorgesehene Fahrverbot in seiner einschränkenden Wirkung über die gerichtlich angeordneten Fahrverbote z.B. in Hamburg und Darmstadt hinausgeht?
12. In Wiesbaden hat die DHU den Luftreinhalteplan zum „besten Luftreinhalteplan“ erklärt und ihre Klage gegen die Stadt zurückgezogen. Gleichzeitig sind die Grenzwertüberschreitungen in Wiesbaden deutlich höher als in Mainz und die Werte weniger stark gesunken. Wie erklärt sich die Stadt das unterschiedliche Vorgehen der DUH in Mainz und Wiesbaden?

Die öffentliche Resonanz auf den Luftreinhalteplan war äußerst negativ. Befürchtet werden zunehmende Verkehre und Belastungen in anderen Straßen um die wichtigen Ziele zu erreichen, und erhebliche Einnahmeverluste für die Stadt (Rheingoldhalle) sowie viele Selbständige, Handwerker und Mittelständler. Drei große Parkhäuser können nicht mehr erreicht werden. Besucher von Konzerten und Kongressen können z.T. die Veranstaltungsorte nur noch auf Umwegen anfahren. Gravierende Einschränkungen wie Fahrverbote für eine Vielzahl Mainzer Bürger*innen finden eine Akzeptanz nur bei ausreichender Transparenz, Information und Beteiligung der Betroffenen.

Wir fragen die Verwaltung:

13. Warum wurde trotz der Tragweite auf eine Bürgerinformation oder -beteiligung bei der Erarbeitung der Fortschreibung des Luftreinhalteplanes bzw. im Vorfeld verzichtet?
14. Wurden die Maßnahmen in städtischen Ausschüssen Gremium vorher beraten oder zumindest kommuniziert?
15. Wenn ja, in welchen Gremien?

Für eine Bewertung der Luftqualität abseits der festen Messstationen hat die Stadt Mainz von einem Gutachterbüro Berechnungen der Belastungen anstellen lassen. Die Ergebnisse waren mit Werten weit über $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ so gravierend, dass anschließend die neuen Passivsammler aufgehängt wurden. Die echten Werte der Passivsammler haben die Werte der Gutachter aber nicht bestätigt, sie liegen zwar über den Grenzwerten, aber deutlich unter den Berechnungen des Gutachters. Die Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans basieren jetzt auch auf den Empfehlungen eines Gutachterbüros.

Wir fragen die Verwaltung:

16. Wurden die Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen von dem gleichen Gutachterbüro entwickelt oder hat die Verwaltung ein anderes Büro beauftragt?
17. Wenn nein, warum nicht?
18. Bei einem gravierenden Eingriff in die Bewegungsfreiheit vieler Bürger*innen wie einem Fahrverbot ist eine besondere Sorgfalt und die Berücksichtigung der Verhältnismäßigkeit der Maßnahmen erforderlich. Gibt es zuverlässige und anerkannte Berechnungsmethoden für die Wirkung der Maßnahmen, die sicherstellen, dass nicht auf Basis fehlerhafter Annahmen und Berechnungen Fahrverbote verhängt werden?
19. Die Grundlage der Maßnahmen sind die Ergebnisse der festen Messstation in der Parcusstraße und der Passivsammler im Zuge der Rheinachse. Welche Messgenauigkeit bzw. Fehlerabweichungen weisen die unterschiedlichen Messgeräte auf? In welchem Korridor liegen damit die Messergebnisse, die einen Wert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ anzeigen können?
20. Welche Bedeutung hat dies im Hinblick auf die rechtliche Zulässigkeit von Fahrverboten?
21. Hat die Verwaltung vor dem Hintergrund der Fragen 16 Bis 20 Alternativen zu den Maßnahmen im Sinne der Verhältnismäßigkeit geprüft oder kann die Verwaltung sich eine stufenweise Umsetzung der Maßnahmen mit fortlaufender Evaluation der Messwerte vorstellen?
22. Die Stickoxidwerte sinken auf Grund der städtischen Maßnahmen und der Erneuerung der Fahrzeugflotte stetig weiter. Wann erwartet die Verwaltung die Einhaltung der Grenzwerte in der Parcusstraße und auf der Rheinachse auch ohne Fahrverbote und Geschwindigkeitsbeschränkungen? Wird die Verwaltung die Maßnahmen zeitlich befristen?
23. In welcher Form wird die Verwaltung die Fahrverbote kontrollieren und von welcher Akzeptanz geht die Verwaltung aus?

David Dietz
Fraktionsvorsitzender