

Beschlussvorlage



Landeshauptstadt
Mainz

öffentlich		Drucksache Nr. 1058/2020
Amt/Aktenzeichen 67/17 51 32.35	Datum 10.06.2020	TOP

Behandlung im Stadtvorstand gem. § 58 (3) S. 2 i. V. m. 47 (1) S. 2 Nr. 1 GemO am 16.06.2020

Beratungsfolge Gremium	Zuständigkeit	Datum	Status
Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie	Kenntnisnahme	25.06.2020	Ö
Stadtrat	Kenntnisnahme	01.07.2020	Ö

Betreff:

Luftreinhalteplan Fortschreibung Mainz 2016 - 2020, Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse

Dem Oberbürgermeister und dem Stadtvorstand vorzulegen

Mainz, 15.06.2020

gez. Eder

Katrin Eder
Beigeordnete

Mainz, 19.06.2020

gez. Ebling

Michael Ebling
Oberbürgermeister

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Grün und Energie und der Stadtrat nehmen die neuen Maßnahmen des „Luftreinhalteplans Mainz Fortschreibung 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse“ zur Kenntnis. Darin sind als Luftreinhaltemaßnahmen unter anderem ein Tempolimit 30 für die Rheinachse und für die Kaiserstraße/Parcusstraße enthalten sowie eine Umweltspur auf der Rheinachse von der Einmündung Kaiserstraße bis zur Großen Bleiche in zwei Bauabschnitten. Die Umweltspur mündet in die bereits bis zur Quintinsstraße bestehende Busspur. Ein Dieselfahrverbot kann in zwei Streckenvarianten für Euro4/IV optional eingeführt werden (Maßnahme 66: streckenbezogenes Dieselfahrverbot).

1. Sachverhalt

Durch umfangreiche Maßnahmen zur Luftreinhaltung ist es der Stadt Mainz gelungen, die Belastung mit Stickstoffdioxid (NO₂) innerhalb kurzer Zeit deutlich zu senken. Der vorliegende Entwurf des „Luftreinhalteplans Fortschreibung Mainz 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid mit Rheinachse“ wurde dennoch erforderlich, da in Mainz der Grenzwert für NO₂ an verschiedenen Orten in der Innenstadt, insbesondere auf der Rheinachse, weiterhin überschritten ist. Der NO₂-Grenzwert beträgt im Jahresmittel 40 Mikrogramm/m³.

Die Stadt Mainz ist daher gemäß § 47 Abs. 1 und 2 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) 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.

Veränderungen durch die Corona-Pandemie 2020

Für die Luftreinhalteplanung sind üblicherweise die gemessenen Jahresmittelwerte des vorangegangenen Kalenderjahres zugrunde zu legen, das heißt die von 2019. Diese wiesen deutliche Überschreitungen - insbesondere auf der Rheinachse - auf.

Durch die Corona-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen kam es zu einem deutlichen Rückgang des Verkehrsaufkommens und den damit einhergehenden Emissionen (siehe Tabellen 1 und 2). Seit 27.01.2020 wurde an den Messstellen in der Stadt Mainz der NO₂-Grenzwert teilweise deutlich unterschritten. Es ist zu vermuten, dass diese positive Entwicklung in dieser Größenordnung nicht dauerhaft anhält, weshalb für die Abschätzung der Wirksamkeit der Maßnahmen in der Fortschreibung des Luftreinhalteplans die Werte der Vor-Corona-Zeit zugrunde gelegt wurden. Die Entwicklung der Messwerte der vergangenen Monate kann aber bei der Wahl der zu treffenden Maßnahmen im Jahre 2020 nicht unberücksichtigt bleiben und ist daher unter Verhältnismäßigkeitsaspekten mit einzubeziehen. Dies, aber auch verschiedene Einwendungen von Bürgerinnen und Bürgern erforderte eine erneute Begutachtung und daraufhin eine Neubewertung der Lage, welche sich auch in der Anpassung der vorliegenden Fortschreibung des Luftreinhalteplans widerspiegelt:

Da sich wahrscheinlich nach Auswertung der Messdaten eine Einhaltung des Grenzwerts oder zumindest eine deutliche Reduktion der Überschreitung im Jahresmittel 2020 abzeichnet, modifiziert die Verwaltung das ursprüngliche Konzept. Mit der Reduktion durch die Einführung eines Tempolimits 30 (M60) und einer Umweltspur (M64) ist die Einhaltung des Grenzwerts auch ohne unmittelbare Umsetzung von Fahrverboten zu erreichen. Da immer das relativ mildeste Mittel gewählt werden muss, wird die Einführung von Fahrverboten (M66) erst dann vollzogen, wenn deutliche Überschreitungen im Jahresmittel festgestellt werden.

Die derzeitigen Messwerte an der Messstation Parcusstraße

An allen **stationären Messstationen** in Mainz, die vom Landesamt für Umwelt Rheinland-Pfalz (LfU) betrieben werden, sind die NO₂-Werte rückläufig. Der Grenzwert von 40 Mikrogramm/m³ wurde 2019 im Jahresmittel allein an der Messstelle Parcusstraße um 2 Mikrogramm überschritten. Im Jahr 2020 gingen die NO₂-Messwerte an den stationären Messstationen weiterhin deutlich zurück; der Grenzwert wird für die Monate Januar bis Mai 2020 nun auch an der Messstation Parcusstraße eingehalten.

Messstation	Mainz-Mombach	Parcusstraße	Rheinallee	Zitadelle
2016	24	53	39	36
2017	23	48	36	33
2018	24	47	38	33
2019	21	42	34	30
2020	17,8	33,9	29,8	23,8

Tab. 1:

NO₂-Jahresmittelwerte der stationären Messstationen in Mainz seit 2016, Messwerte 2020, 01.01.2020 bis 31.05.2020 (kein Jahresmittelwert, nicht endvalidiert)

Die derzeitigen Messwerte der Passivsammler in der Innenstadt

Das LfU betreibt in der Mainzer Innenstadt zusätzlich zu den festen Messstationen NO₂-Passivsammlermessungen. Ihre Messwerte sind bereits 2019 deutlich zurückgegangen und sind im Mittel der ersten fünf Monate des Jahres 2020 unter den Grenzwert gefallen.

Passivsammler	Messstelle / Messjahr	Messpunkt - Nr.	NO ₂ in µg/m ³		
			2018	2019	30.12.2019-02.06.2020
Bahnhofstraße		57	55	37	29
Hintere Bleiche		59	32	29	25
Kaiserstr./Rheinallee		47	49	42	33
Binger Str.		53	44	37	32
Neubrunnenplatz		61	45	38	32
Gr.Bleiche/Mundus		63	40	33	27
Leibnizstraße		49	29	25	21
Boppstraße		51	36	32	27
Gr.Bleiche/Rheinstr.		69	40	33	28
Feldbergplatz		71	30	25	22
Finanzministerium		65	35	28	25
Rheinallee 3B/Stadtbibliothek		85		48	38
Rheinallee/LfU		97		44	35
Rheinufergarage (seit 17.06.2019)		77		36	28
Rheinstraße 24 (seit Dez. 2018)		81		48	35
Rheingoldhalle (seit 2020)		13			34
Rheinstraße DB - Cargo (seit 11.02.2019)		87		36	31
Windmühlenstraße		89		37	30

Tab. 2: Stickstoffdioxid-Messungen Mainz-Innenstadt im Passivsammlerverfahren 2018 und 2019; 2020: Messungen bis 02.06.2020 berücksichtigt, kein Jahresmittelwert (Quelle: LfU)

2. Lösung

Die Stadt Mainz ist weiterhin aufgefordert, den gültigen Luftreinhalteplan erneut fortzuschreiben mit dem Ziel, den Grenzwert überall im Stadtgebiet dauerhaft einzuhalten. In der Fortschreibung sind daher neue Maßnahmen zur Luftreinhaltung aufgeführt, die gutachterlich auf ihr Reduktionspotential überprüft wurden. Die Maßnahmen sind im Vergleich zum Ursprungskonzept weiterentwickelt worden. Dies erfordert eine erneute Offenlage und damit einhergehend die erneute Möglichkeit für die Bürgerinnen und Bürger, Einwendungen zu verfassen. Aktuell ist ein Inkraftsetzen der Fortschreibung zum 1.9.2020 geplant.

Die Nummerierung der Maßnahmen schließt an die des bestehenden Luftreinhalteplans Mainz vom 01.04.2019 an (Luftreinhalteplan Mainz, Fortschreibung 2016 – 2020, Anpassung Stickstoffdioxid).

M60 Tempolimit 30 auf der Rheinachse

Die NO₂-Reduzierung eines Tempolimits 30 wurde von einem Ingenieurbüro mit einer Ausbreitungsberechnung 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 ergibt. Der Grenzwert an der Rheinachse würde mit dieser Maßnahme allein weiterhin auf einigen Teilstrecken überschritten, was zusätzliche Maßnahmen notwendig macht.

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“.

M61 Tempolimit 30 Kaiserstr./Parcusstraße kombiniert mit Tempolimit Rheinachse

Die NO₂-Reduzierung eines Tempolimits 30 wurde mit einer Ausbreitungsberechnung errechnet. Ergebnis ist eine Reduzierung der Emissionen um 15 % im Jahr 2020. Dies führt zur sicheren 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. Dadurch wird die Diesel-Fahrverbotszone in der Innenstadt, die im bisherigen Luftreinhalteplan enthalten war, entbehrlich.

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

Alle erstellten Gutachten gehen von einer Reduktion durch Tempo 30 ab 1.7.2020 aus. Das Tempolimit soll ab 1.7.2020 gelten.

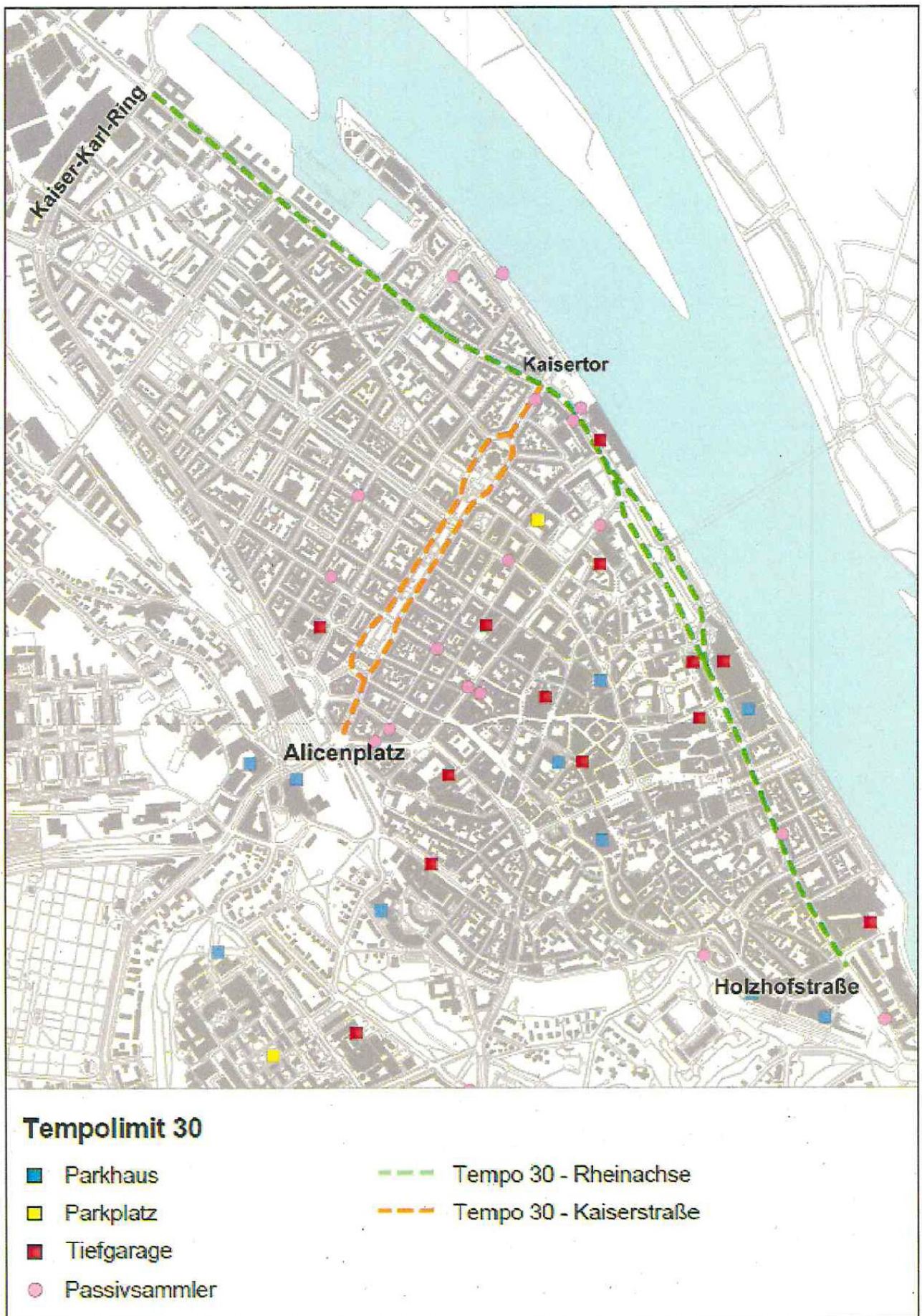


Abb. 1: Tempolimit 30

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

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

- Linksabbiegeverbote auf der Rheinachse (Holzstraße Richtung Innenstadt)
- optimierte Anpassung der Grünen Welle auf die neue Geschwindigkeit
- Vermeidung des Parkens in zweiter Reihe durch zusätzliche Kontrollen
- Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachung

M63 Förderung Radverkehr

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.

Es wurde daher entschieden, ein Radverkehrsbüro mit insgesamt fünf Mitarbeitern/innen statt bislang nur einer Mitarbeiterin einzurichten. Bereits zum 01.06.2020 startete das Radverkehrsbüro mit vier Mitarbeitenden. Zudem wurde das Radbudget im konsumtiven Bereich von 200.000 auf 500.000 Euro in der Haushaltsanmeldung erhöht. Hinzu kommen Investitionsmittel teilweise in Millionenhöhe für Großprojekte, wie das Fahrrad-Parkhaus (M35 im gültigen Luftreinhalteplan, aktuell im Bau befindlich, Kosten rund 2 Mio Euro) oder die Fahrradspindel (Maßnahme aus M³), die auf die Kaiserbrücke führt. Mehr Personal ermöglicht weitere Radverkehrsmaßnahmen, die beschleunigt durchgeführt werden können.

Die geplanten Radverkehrsmaßnahmen, die zeitnah umgesetzt werden, sind:

- Aufbau eines Radrouten-Vorzugsnetzes für Mainz und für die Region (M33 im gültigen Luftreinhalteplan)
- Ausbau der Radfahr- und Schutzstreifen zur schnellstmöglichen Attraktivierung des Radverkehrs: seit April 2020 wurden bereits die Einrichtung von Radfahr- und Schutzstreifen unter anderem in der Gärtnergasse, in der Windmühlenstraße, an der Hechtsheimer Straße, an der Hattenbergstraße und am Linsenberg von insgesamt 2 km umgesetzt. Hierfür wurden Fahrspuren und Kfz-Parkplätze entfernt.
- Verbreiterung von Radfahrstreifen unter Wegfall von Parkplätzen
- 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)

M64 Umweltspur auf der Rheinallee/Peter-Altmeier-Allee zwischen Kaiserstraße und Quintinsstraße (Fahrtrichtung Rathaus) von 1 km

Ab Herbst 2020 wird auf der Rheinallee bis zur Höhe der Einfahrt der Rheinufergarage (1. Bauabschnitt) eine Umweltspur eingerichtet. Dies ist weitgehend mit Ummarkierungen zu werkstelligen. Dadurch werden nicht nur die Kfz-Fahrs Spuren um 3,50 m Richtung Fahrbahnmitte verrückt, sondern vor allem auch der Umweltverbund durch ein neues Angebot gestärkt. Die Umweltspur soll ausschließlich für Omnibusse, Taxen und Fahrräder genutzt werden dürfen. Bis zum Sommer 2021 werden die Baumaßnahmen zur Fortsetzung der Umweltspur (2. Bauabschnitt) bis zur Großen Bleiche abgeschlossen sein und die Umweltspur durch bauliche Maßnahmen in die nachfolgende, bereits bis zur Quintinsstraße bestehende Busspur einmünden.

Das Ingenieurbüro ermittelte eine NO₂-Reduzierung von 3,5 Mikrogramm/m³ an dem Passivsammler Rheinallee 3B (Abb. F3) bei Einführung der Umweltspur bereits ab der ersten Ausbaustufe. Für den Planfall 2021 (mit T30 und mit der Umweltspur) wurde am Messstandort Rheinallee 3B eine NO₂-Gesamtbelastung von 37,4 µg/m³ prognostiziert. Dies bedeutet, dass der Grenzwert auf Grund der Berechnungen des Ingenieurbüros eingehalten werden wird.

M64a Weitere Bevorrechtigungen

Neben der Umweltspur und der Bevorrechtigung des ÖPNV an Lichtsignalanlagen durch Signal-schaltungen wird derzeit die Einrichtung weiterer Busspuren im gesamten Stadtgebiet untersucht. Aus diesen Untersuchungen ging bereits eine weitere Maßnahme hervor: Bereits vollzogen ist seit 30.11.2019 die Verlängerung und Verlegung einer Busspur in der Weisenauer Straße stadteinwärts bis zur Ampelanlage Rheinstraße/Salvatorstraße. Diese Maßnahme bewirkte eine Reduzierung des in die Rheinstraße einfahrenden Verkehrs um ca. 15 % sowie eine Bevorrechtigung des ÖPNV.

Ende Juni/Anfang Juli 2020 wird eine Busspur auf der Geschwister-Scholl-Straße durch Reduzierung um einen Fahrstreifen für den motorisierten Individualverkehr im Zufahrtsbereich des Knotenpunktes Geschwister-Scholl-Straße/Pariser Straße zur Beschleunigung des ÖPNV eingerichtet.

M65 Zuflussdosierung

Als grundsätzliche Maßnahme zur Emissionsminderung wird neben einer an Tempo 30 angepassten optimierten Koordinierung der Lichtsignalanlagen auch eine Zuflussdosierung (zum Beispiel durch Pförtnerampeln) getroffen werden. Ziel ist es, nur so viele Fahrzeuge in den Bereich nach der Pförtnerampel einfahren zu lassen, wie hieraus auch stetig abfließen können. Eine Zuflussdosierung ist eine wichtige Voraussetzung für eine Verstetigung des Verkehrsflusses im Bereich nach der Pförtnerampel, weil damit auch die Verkehrsmenge reduziert werden kann, zumindest jedoch die Spitzenbelastung gesenkt bzw. zeitlich entzerrt wird. Über Stauschleifen und andere Messeinrichtungen können hierbei steuerungsauslösende Kriterien bestimmt werden, die sodann durch Schalten der hierfür programmierten Signalpläne eine umweltsensitive Steuerung ermöglichen. Somit können die Fahrzeuge in unkritischen Bereichen zurückgehalten und deren Einfahrt auf ein verträgliches Maß reduziert werden.

Wirkung einer Zuflussdosierung an der Einmündung Kaiserstraße

Das Minderungspotential wurde vom Ingenieurbüro Lohmeyer für den Bereich Einmündung Kaiserstraße - Beginn Rheinallee berechnet [21] und beträgt

- knapp 1 µg/m³ bei 1500 Kfz/24 Std.
- 2 µg/m³ bei 2500 Kfz/24 Std.
- 4 µg/m³ bei 6000 Kfz/24 Std.

nördlich der Holzhofstraße

- knapp 1 Mikrogramm/m³ bei knapp 1500 Kfz/24 Std.

M66 streckenbezogenes Dieselfahrverbot Veränderungen durch die Corona-Pandemie

Unter Berücksichtigung der aktuell positiven Entwicklungen sieht die Stadt Mainz die konkrete Möglichkeit, auch ohne unmittelbare Umsetzung von Fahrverboten eine Grenzwerteinhaltung zu erreichen. Insbesondere führt die Einführung einer Umweltspur (M64) laut Prognose des Ingenieurbüros zur Einhaltung des Grenzwertes am Passivsammler Rheinallee 3 b für das Jahr 2021. Auch den anderen berechneten Überschreitungen für das Jahr 2021 im Bereich der Rheinachse kann mit Einführung von Tempo 30 (M 60 und M 61) und den weiteren Maßnahmen M 62, 63, 64a und 65 begegnet werden.

Da die Stadt Mainz zur Wahl des relativ mildesten Mittels verpflichtet ist und ein Fahrverbot nur als ultima ratio in Frage kommt, wird die Umsetzung von Dieselfahrverboten für den Fall vorgesehen, dass die Entwicklung der Messwerte die Einhaltung des Grenzwertes trotz der vorgenommenen Maßnahmen nicht erwarten lässt.

Vorgehensweise

Beginnend mit dem 31.01.2021 wird der vom LfU endvalidierte Jahresmittelwert des abgelaufenen Kalendervorjahres betrachtet werden.

Ist aus diesem Jahresmittelwert 2020 eine deutliche Grenzwertüberschreitung ersichtlich, die nicht durch die prognostizierten Minderungspotentiale Tempo 30 (M 60 und M 61), Umweltspur (M 64) und Zuflussdosierung (M 65) aufgefangen werden kann, so wird die Stadt Mainz zusätzlich zu diesen Maßnahmen auch ein Dieselfahrverbot umsetzen.

Dies deshalb, weil zu berücksichtigen ist, dass Maßnahmen, die unterjährig in 2020 eingeführt werden (z. B. Tempolimit 30 und Umweltspur), noch kein volles Kalenderjahr auf die NO₂-Belastung wirken konnten. Ihre prognostizierte positive Wirkung werden sie daher erst vollständig im Jahr 2021 entfalten können. Dies vorangestellt, werden folgende Varianten eines streckenbezogenen Dieselfahrverbots für Euro 4/IV und darunter auf der Rheinachse vorgesehen, die je nach dem dann noch notwendigen Minderungsbedarf (siehe Minderungspotentiale) ausgewählt werden. Bei Überschreitungen im Bereich Rheinallee/Kaiserstraße kommt nachfolgend Ziffer 1 zum Einsatz, bei Überschreitungen im südöstlichen Abschnitt der Rheinachse nachfolgend Ziffer 2.

1. Streckenbezogenes Dieselfahrverbot für die Strecke von der Holzhofstraße bis zur Quintinsstraße (Variante 3, siehe Abbildung 2) für Diesel-Kfz E4/IV und darunter

Minderungspotential: am Passivsammler Rheinstraße 24 um 5,3 Mikrogramm/m³

2. Streckenbezogenes Dieselfahrverbot für die gesamte Rheinachse mit Ausnahme der Strecke von Quintinsstraße bis Große Bleiche und der Strecke Kaiserstraße bis Kaiser-Karl-Ring für Diesel-Kfz (Variante 2, siehe Abbildung 2) für E4/IV und darunter

Minderungspotential: am Passivsammler Rheinallee 3b um 5,4 Mikrogramm/m³ und am Passivsammler Rheinstraße 24 um 5,3 Mikrogramm/m³

Rheinquerung und Parkhäuser

Bei beiden Varianten bliebe eine Rheinquerung über die Theodor-Heuss-Brücke weiterhin möglich. Zudem sind mit Ausnahme der Rheinufergarage alle Parkhäuser anfahrbar.

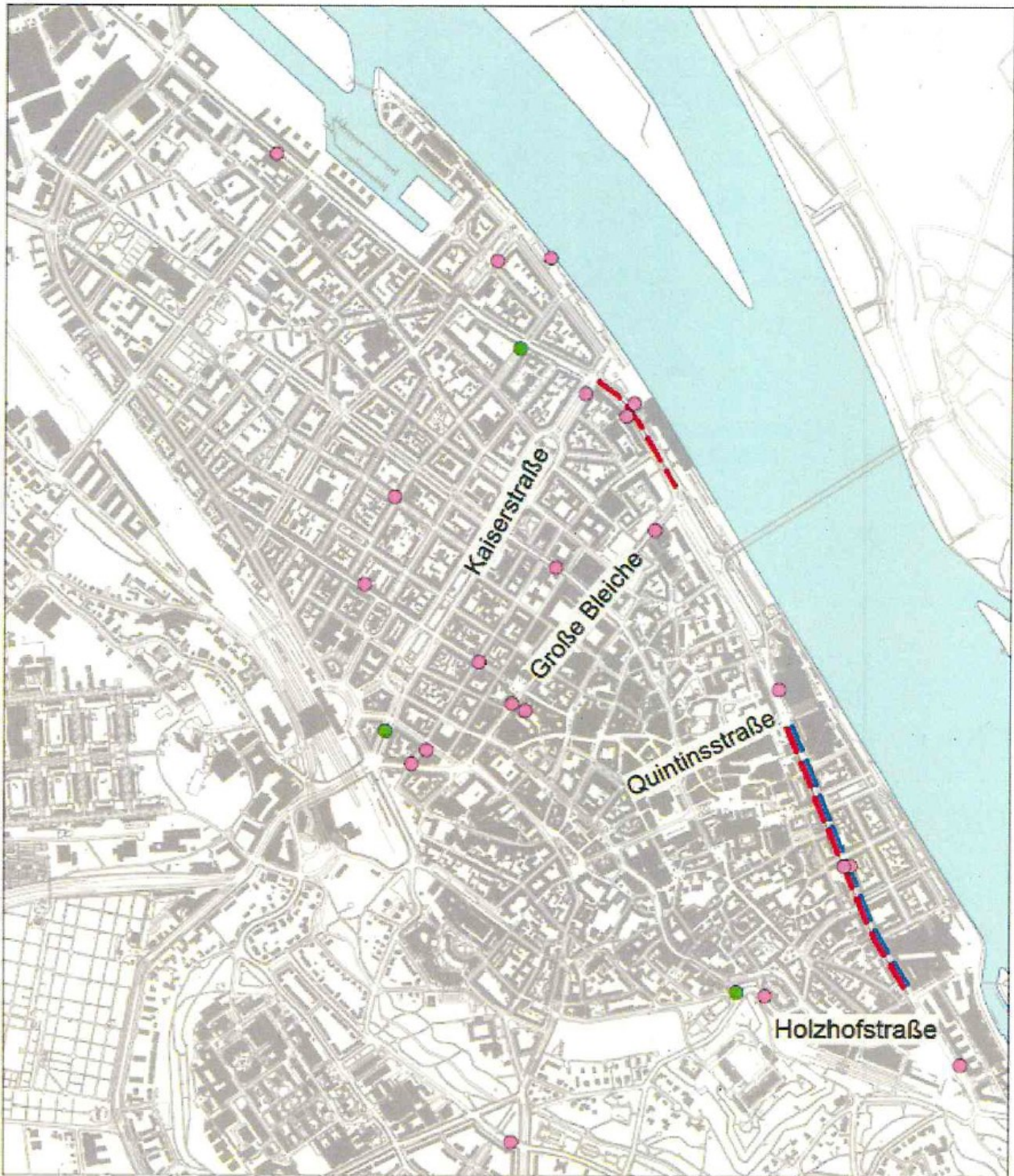
Ausnahmeregelungen bei Fahrverboten

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 27.02.2018 (7 C 26.16) 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 können im Rahmen des § 40 Abs.1 Satz 2 BImSchG und des § 1 Abs.2 der 35. BImSchV gewährt werden.

Weitere Ausnahmen von Fahrverboten ergeben sich aus Anhang 3 der 35. BImSchV.

Abb. 2: Varianten des streckenbezogenen Fahrverbots für Euro 4/IV auf der Rheinachse



Varianten des streckenbezogenen Fahrverbots für Euro 4/IV auf der Rheinachse

- Dauerzählstellen
- Passivsammler
- - - Variante 2
- - - Variante 3

Abb. 2: Varianten des streckenbezogenen Fahrverbots für Euro 4/IV auf der Rheinachse

M67 Langfristige Maßnahme: Ausbau des Mainzer Straßenbahnnetzes

Am 3. Juni 2020 hat der Mainzer Stadtrat der Verwaltung die Aufgabe übertragen, das Mainzer Straßenbahnnetz auszubauen. Neben Machbarkeitsstudien für den Anschluss des neuen Wohngebiets Heiligkreuz-Viertel und die Umsetzung des im Flächennutzungsplan festgelegten Innenstadtrings wird das Mainzer Straßenbahnnetz um eine Linie in der Binger Straße ergänzt werden, welche die Möglichkeit eröffnet, den Hauptbahnhof zu entlasten. Dadurch wird die Kapazität des ÖPNV erhöht und somit Auswirkungen auf die Luftqualität in der Innenstadt haben. Mehr Verkehr auf der Schiene bedeutet langfristig bessere Luft in Mainz.

3. Analyse und Bewertung geschlechtsspezifischer Folgen: keine