



Antwort zur Anfrage Nr. 0651/2025 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Neubewertung des Luftreinhalteplans und seinen Maßnahmen (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

- 1. Beabsichtigt die Verwaltung die Maßnahmen aus dem Luftreinhalteplan 2020 aufgrund der aktuellen Entwicklung und dem vorliegenden Gutachten der Lohmeyer GmbH vom März 2025 neu zu bewerten und an diesen Änderungen vorzunehmen?
Wenn ja, welche? Gestützt auf welche Grundlagen?
Wenn nein, warum nicht?**

Das Gutachten wurde zur Bestätigung der von der Verwaltung auf Grundlage des regelmäßig durchgeführten Monitorings der Luftqualität in Mainz benötigt. Die Verwaltung führt fortlaufend ein Monitoring durch, um relevante Veränderungen der Luftschadstoffbelastung in der Stadt Mainz erkennen zu können. Eine Bewertung des Luftreinhalteplans und der darin enthaltenen Maßnahmen findet daher fortlaufend statt. Eine „Neubewertung“ erübrigt sich insofern, ebenso wie eine hieraus abzuleitende Änderung. Ein Luftreinhalteplan ist nach §47 Abs.1 BImSchG insbesondere (nur) dann aufzustellen (und damit ggf. auch fortzuschreiben), wenn gesetzlich festgelegte Immissionsgrenzwerte überschritten werden. Da dies zum Wohl insbesondere der Gesundheit der Mainzer Bürgerschaft und Dank der vielfältigen und zwischenzeitlich in großen Teilen umgesetzten Maßnahmen des Luftreinhalteplans seit 2020 nicht mehr der Fall ist, war seither auch keine Fortschreibung des gültigen Luftreinhalteplans erforderlich.

- 2. Welche Schlüsse hinsichtlich der Effektivität von Maßnahmen zieht die Verwaltung aus dem Gutachten der Lohmeyer GmbH vom März 2025?**

Das Ergebnis des Gutachtens erlaubt keine neuen und belastbaren Schlüsse auf die Effektivität der vielfältigen Maßnahmen des Luftreinhalteplans.

- 3. War das Ergebnis des Gutachtens für die Verwaltung überraschend?**

Nein, das Ergebnis des Gutachtens war für die Verwaltung nicht überraschend (siehe auch Antwort zu 1.).

- 4. Wie wertet die Verwaltung die vorliegenden Ergebnisse der jährlichen Messungen aus und wie stellt sie diese der Öffentlichkeit zur Verfügung?**

Die endvalidierten Messergebnisse eines Kalenderjahres werden der Stadtverwaltung Mainz i.d.R. in den ersten Monaten des jeweiligen Folgejahres durch das nach Landesrecht für diese Messungen zuständige Landesamt für Umwelt (LfU) bereitgestellt. Die Fortschreibung der Einzelmessungen während eines Kalenderjahres erfolgt fortlaufend u.a. auf der Internetseite des LfU für die Öffentlichkeit und damit auch für die Verwaltung der Stadt Mainz zugänglich. Die

Daten werden zudem im AUGE präsentiert. Eine Auswertung der Messergebnisse erfolgt hinsichtlich der zu erfüllenden gesetzlichen Aufgaben dahingehend, dass beobachtet wird, ob gesetzliche Immissionsgrenzwerte oder Zielwerte überschritten werden oder aber die Gefahr einer Überschreitung besteht. Berücksichtigt werden hierbei alle Einflüsse, wie z.B. die meteorologischen und verkehrlichen Randbedingungen.

5. Ist es zutreffend, dass die der Stadt vorliegenden Werte aus den kontinuierlichen Messungen der Messstation seit 2020 sich kontinuierlich verbessert haben?

Nein, Messwerte aus den kontinuierlichen Messungen haben sich seit 2020 nicht kontinuierlich verbessert. Durch v.g. Einflüsse waren zwischenzeitlich auch Anstiege der Messwerte gegenüber dem Vorjahr zu verzeichnen. Die Trendlinien aller Messungen seit 2020 (bis 2024) der einzelnen Messstellen zeigen erfreulicherweise abnehmende Messergebnisse.

6. Wären diese kontinuierlichen Verbesserungen nicht schon Anlass gewesen, für eine Rücknahme des angeordneten Tempolimits?

Wenn nein, warum?

Hätte es dazu eines Gutachtens gebraucht? Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum wurde dann nicht gehandelt?

Wie in Antwort zu Frage 5 ausgeführt lagen keine kontinuierlichen Verbesserungen vor. Noch in 2022 lag der gemessene Jahresmittelwert an einzelnen Messstellen bei $37 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und bei Berücksichtigung eines angemessenen Sicherheitszuschlags, insbesondere ob der, wie im Gutachten ebenfalls erwähnten „in den letzten Jahren außergewöhnlichen Entwicklungen aufgrund intensiver Einschränkungen des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens“ damit immer noch in einem Bereich, in dem eine künftige Überschreitung des gesetzlichen Grenzwertes ohne diese Einschränkungen nicht vollständig ausgeschlossen werden konnte.

7. Hätte nicht das Rechtsstaatsprinzip wie auch das Verhältnismäßigkeitsprinzip von der Verwaltung die Prüfung möglicher Lockerungen von intensiven Geschwindigkeitsbegrenzungen auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen von Mainz erfordert?

8. Ab wann genau (Tag und wer) hatte die Verwaltung Kenntnis vom Inhalt des Gutachtens der Lohmeier GmbH?

Welche Maßnahmen veranlasste die Verwaltung daraufhin und warum?

Wenn nicht gehandelt wurde, warum nicht?

Das Gutachten lag der Verwaltung am 13.03.2025 vor.

9. Aus welchen Gründen handelte die Verwaltung nicht unverzüglich ab Kenntnis und hob die unrechtmäßigen Geschwindigkeitsbegrenzungen eigenständig auf?

- Zusammengefasste Antwort auf die Fragen 7. – 9.

Die Verwaltung hat nach sorgfältiger Prüfung aller vorliegenden Gutachten und unter Berücksichtigung der aktuellen und künftigen gesetzlichen Vorgaben entschieden, die bestehenden Geschwindigkeitsbegrenzungen beizubehalten. Das Gutachten der lag der Verwaltung am

13.03.2025 vor. Nach Auswertung der Ergebnisse wurde keine Lockerung der Tempo-30-Regelung vorgenommen, da aus Sicht der Verwaltung weiterhin erhebliche Gründe für deren Beibehaltung bestehen.

Insbesondere die neuen, deutlich strengeren EU-Grenzwerte zur Luftqualität, die ab 2030 verbindlich einzuhalten sind, sowie die Empfehlungen der WHO und die Vorgaben des Bundes-Immissionsschutzgesetzes erfordern eine konsequente Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm – Ziele, zu deren Erreichung Tempo 30 einen nachweislich wirksamen Beitrag leistet. Die aktuellen Messwerte und Prognosen zeigen, dass insbesondere in verkehrsnahen Bereichen Überschreitungen der neuen Grenzwerte ohne zusätzliche Maßnahmen wahrscheinlich sind.

Darüber hinaus wird Tempo 30 auch aus Gründen des Lärmschutzes und der Verkehrssicherheit als notwendig erachtet. Gutachten belegen, dass die Lärmbelastung auf den betroffenen Straßenabschnitten weiterhin hoch ist und Tempo 30 hier einen wichtigen Beitrag zum Schutz der Bevölkerung leistet. Zudem zeigen Unfallstatistiken und wissenschaftliche Studien, dass Tempo 30 zu einer deutlichen Reduktion von Unfällen und Schwerverletzten führt und damit die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden erhöht.

Vor diesem Hintergrund wurde aus Sicht der Verwaltung auf eine sofortige Aufhebung der Geschwindigkeitsbegrenzung verzichtet. Die Beibehaltung von Tempo 30 ist angesichts der kommenden EU-Grenzwerte, der positiven Effekte auf Luftqualität, Gesundheit, Lärmschutz und Verkehrssicherheit weiterhin gerechtfertigt und notwendig.

10. Wie erklärt sich die Verwaltung die Formulierung des Stadtrechtsausschusses, wonach die Verwaltung möglicherweise bewusst verzögert gehandelt und damit rechtswidrige Zustände aufrechterhalten habe?

Die Formulierung des Stadtrechtsausschusses kann von der Verwaltung nicht bewertet oder kommentiert werden.

11. Welche Maßnahmen hat die Verwaltung nach Anweisung des Stadtrechtsausschusses unternommen? Bitte mit zeitlicher Angabe.

Tempo-30-Schilder wurden in den Kalenderwochen 15 und 16 verhüllt bzw. abgebaut.

Bodenmarkierungen wurden in den Kalenderwochen 17 bis 19 schrittweise mit dunkler Farbe unkenntlich gemacht. Da im gesamten Stadtgebiet weitere Markierungsarbeiten mit höherer Priorität zu erledigen waren und die Witterungsbedingungen nicht immer günstig waren, zog sich die vollständige Neutralisierung der betreffenden Markierungen über einen längeren Zeitraum hin.

12. Das Verkehrsdezernat hat bereits einen Antrag beim rheinland-pfälzischen Landesbetrieb Mobilität (LBM) eingereicht, um erneut Geschwindigkeitsbeschränkungen wieder einzuführen. Wann wurde dieser eingereicht? Auf welcher rechtlichen Grundlage wurde der Antrag eingereicht? Gibt es hier bereits ein erstes Ergebnis beziehungsweise Antwort des LBM?

Der Antrag wurde am 1. April 2025 beim Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) eingereicht. Die rechtliche Grundlage hierfür bildet § 45 Absatz 1 Satz 2 Nr. 3 in Verbindung mit Ab-

satz 9 der Straßenverkehrs-Ordnung (StVO). Die Zustimmung des LBM erfolgte am 15. Mai 2025.

13. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus dem bisherigen Handeln?

Die Verwaltung wird auch künftig mit Nachdruck daran arbeiten, die Sicherheit und Lebensqualität aller Bürger:innen zu fördern und Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung kontinuierlich weiterzuentwickeln. Die bisherigen Erfahrungen werden genutzt, um Verwaltungsabläufe weiter zu optimieren und die Interessen der Stadtgesellschaft bestmöglich zu berücksichtigen.

14. Wie verhält sich die Verwaltung hinsichtlich verhängter Ordnungswidrigkeiten aus Geschwindigkeitsüberschreitungen von mehr als Tempo 30 in den betroffenen Bereichen, bei denen die Geschwindigkeitsbeschränkung sich als rechtswidrig herausgestellt hat? Wurden diese Verfahren eingestellt? Wie groß war die Anzahl?

Die Ahndung von Geschwindigkeitsverstößen im Ordnungswidrigkeitenverfahren ist grundsätzlich unabhängig von der nachträglichen Prüfung der Rechtmäßigkeit verkehrsbehördlicher Anordnungen zu beurteilen. Maßgeblich ist allein, ob die betreffende Beschilderung zum Zeitpunkt des Verkehrsverstoßes wirksam und vollziehbar war. Dies ist der Fall, solange das Verkehrszeichen nicht nichtig im Sinne des § 44 VwVfG ist. Anhaltspunkte für eine Nichtigkeit der Beschilderung lagen und liegen in den betreffenden Fällen nicht vor.

Der Bundesgerichtshof (Beschluss vom 23. Juli 1969 – 4 StR 371/68, BGHSt 23, 86 ff.) hat festgestellt, dass Verkehrszeichen als wirksame Verwaltungsakte gelten, selbst wenn sich die ihnen zugrundeliegende Anordnung später als rechtswidrig erweist. Entscheidend ist, dass das Verkehrszeichen nicht nichtig war. Eine Nichtigkeit liegt nur bei offensichtlicher Willkür, Unverständlichkeit oder groben Widersprüchen vor – hierfür bestehen in den fraglichen Fällen keine Anhaltspunkte.

Das OLG Düsseldorf (Beschluss vom 7. November 2014 – IV-2 RBs 115/14) bestätigt ebenfalls, dass eine nachträgliche Aufhebung einer Verkehrsregelung keinen Einfluss auf die Wirksamkeit der Beschilderung zum Tatzeitpunkt hat – und somit auch nicht zur Rücknahme rechtskräftiger Bußgeldbescheide führen kann.

Die berechtigten Bedürfnisse der staatlichen Ordnung als Anliegen der Allgemeinheit gebieten, dass eine wirksame verkehrsrechtliche Anordnung von der Allgemeinheit auch befolgt wird, solange sie gilt. Dies ist grundsätzlich unabhängig von der verwaltungsrechtlichen Rechtmäßigkeit der zugrundeliegenden verkehrsbehördlichen Anordnung zu betrachten. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmende bei einer vermuteten Rechtswidrigkeit der verkehrsbehördlichen Anordnung geltende Regeln ggf. folgenlos ignorieren könnten, was offensichtlich zu einer erheblichen Einschränkung der Sicherheit im Straßenverkehr führen würde, da sich alle Teilnehmenden auf die Einhaltung der geltenden Regeln durch die anderen Teilnehmenden verlassen können müssen.

Daher bestanden und bestehen gegen eine pauschale Einstellung der laufenden Verfahren erhebliche Bedenken, auch wenn eine solche von § 47 Abs. 1 S. 2 OWiG grundsätzlich gedeckt wäre.

Einzelfallbezogene Einstellungen erfolgten – wie üblich – nur bei Vorliegen anderer Verfahrenshindernisse oder aus Opportunitätsgründen, nicht jedoch aufgrund der späteren Aufhebung der verkehrsbehördlichen Anordnung.

15. Beabsichtigt die Verwaltung auch die Rücknahme von rechtskräftigen Bußgeldbescheiden bei Geschwindigkeitsüberschreitungen? Eine Rücknahme sieht § 48 VwVfG vor. Denn auch ein rechtswidriger Verwaltungsakt kann, auch nachdem er unanfechtbar geworden ist, ganz oder teilweise mit Wirkung für die Zukunft oder für die Vergangenheit zurückgenommen werden.

Wenn ja, für wie viele Fälle würde das gelten?

Wenn nein, warum lehnt die Verwaltung das ab?

Die Verwaltung beabsichtigt nicht, bestandskräftige Bußgeldbescheide wegen Geschwindigkeitsüberschreitungen auf Grundlage des § 48 VwVfG zurückzunehmen.

Das Verwaltungsverfahrensgesetz ist gemäß § 1 Abs. 3 Nr. 2 LVwVfG-RLP schon gar nicht anwendbar, weshalb eine Rücknahme nach § 48 VwVfG ausscheidet.

Nach Rechtskraft eines Bußgeldbescheides ermächtigt das OWiG die Verwaltungsbehörde nicht zur Rücknahme des Bußgeldbescheides. Vielmehr ist dann eine Rücknahme ausgeschlossen (vgl. KK-OWiG/Ellbogen, 5. Aufl. 2018, OWiG § 69 Rn. 28; HK-OWiG/Gassner, 3. Aufl. 2025, OWiG § 65 Rn. 23).

Zu den Fallzahlen in diesem Zusammenhang möchten wir ergänzend darauf hinweisen:

Eine belastbare und aussagekräftige Erhebung zur Anzahl der betroffenen Verfahren ist mit vertretbarem Aufwand nicht möglich. Dies liegt zum einen daran, dass sich die Fallzahlen durch tägliche Zahlungseingänge und fortlaufende Bearbeitung stetig verändern. Verwarnungsgeldverfahren können kurzfristig abgeschlossen oder in Bußgeldverfahren überführt werden, während Bußgeldbescheide durch Einsprüche oder Einstellungen weiterentwickelt werden.

Zum anderen entfalten viele Verfahren durch fristgerechte Zahlung Rechtskraft, während andere über einen längeren Zeitraum offenbleiben. Eine Erhebung wäre daher stets nur stichtagsbezogen möglich und würde lediglich eine Momentaufnahme darstellen, ohne dauerhafte Aussagekraft.

Zudem ist zu beachten, dass es sich in einer Vielzahl der Fälle um Verwarnungsgeldverfahren handelt.

Fazit:

Die Aufhebung einer verkehrsbehördlichen Anordnung im Nachhinein hat keine Auswirkungen auf die Wirksamkeit des Verkehrszeichens zum Tatzeitpunkt und damit auch keinen Einfluss auf die Bestandskraft der darauf basierenden Bußgeldbescheide.

Zusammenfassend:

Nein, eine Rücknahme erfolgt nicht.

Begründung: Die verkehrsrechtliche Anordnung war zum Zeitpunkt der Verstöße wirksam und vollziehbar. Die nachträgliche Bewertung oder Aufhebung ändert daran nichts.

Mainz, 24.06.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete