Landeshauptstadt
Mainz

Antwort zur Anfrage Nr. 0886/2025 der AfD-Stadtratsfraktion betreffend **Tempo 30 auf innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen (AfD)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Wieso hat die Stadt Mainz nicht Mitte 2021 Tempo 30 abgeschafft, als klar wurde, dass die Stickoxidwerte in Mainz deutlich unter den EU-Grenzwerten lagen und damit die vorhandenen Luftreinhaltegutachten nicht mehr aktuell waren?

Die Anfang 2022 vorliegenden, endvalidierten Messergebnisse für den Jahresmittelwert 2021 lagen an einzelnen Messstellen im Stadtgebiet im Bereich des gesetzlichen Grenzwerts von bis zu 40 µg/m³. Noch in 2022 lag der gemessene Jahresmittelwert an einzelnen Messstellen bei bis zu 37 µg/m³ und bei Berücksichtigung eines angemessenen Sicherheitszuschlags, insbesondere ob der, wie im Gutachten explizit 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.

2. Wieso hat die Stadt Mainz nicht wenigstens mit Ende des Prognosezeitraums des damaligen Luftreinhaltegutachtens Ende 2022 Tempo 30 abgeschafft?

siehe Antworten zu Frage 1 und Frage 3

3. Wieso hat die Stadt Mainz nicht rechtzeitig vor Ablauf des Prognosezeitraums des damaligen Luftreinhaltegutachtens Ende 2022 ein neues Gutachten in Auftrag gegeben?

Ein Luftreinhalteplan und die darin festgelegten Maßnahmen dienen dem gesetzlichen Zweck Grenzwertüberschreitungen, welche es noch bis 2019 an mehreren Messstellen im Stadtgebiet gab für die Zukunft zu verhindern, mindestens jedoch den Zeitraum der Überschreitung zu minimieren. Insofern erfüllte der in 2020 mit Öffentlichkeitsbeteiligung aufgestellte Luftreinhalteplan mit seinen unterschiedlichen Maßnahmen seine Aufgabe. Da seit 2020 keine Grenzwertüberschreitungen mehr festzustellen waren, waren eine Fortschreibung des Luftreinhalteplans und damit neue Gutachten nicht mehr erforderlich. Das in 2024 in Auftrag gegebene Gutachten war letztendlich Ergebnis des seit 2020 von der Verwaltung durchgeführten Monitorings der Luftschadstoffbelastung in Mainz in Zusammenhang mit dem laufenden Widerspruchverfahren.

4. Wie lange hat es gedauert (in Jahren und Tagen), bis nach dem (letztlich erfolgreichen) Widerspruch einer Privatperson gegen die Tempo-30-Verfügung von 2020 eine Stellungnahme der Stadtverwaltung vorlag?

Der Widerspruch wurde am 30.06.2021 eingereicht. Die Stellungnahme der Stadtverwaltung erfolgte am 16.08.2021.
Somit vergingen zwischen Eingang des Widerspruchs und der Stellungnahme der Verwaltung insgesamt 47 Tage.

5. Wie rechtfertigt die Stadt Mainz die lange Dauer (siehe Frage 4), bis eine Stellungnahme der Stadtverwaltung vorlag?

Die Bearbeitungszeit zwischen Eingang des Widerspruchs am 30.06.2021 und der Stellungnahme der Stadtverwaltung am 16.08.2021 betrug lediglich 47 Tage. Aus Sicht der Verwaltung handelt es sich hierbei um einen durchaus angemessenen Zeitraum.

6. Welche Gründe waren in welchem Umfang verantwortlich, dass sich das Verfahren vor dem Stadtrechtsausschuss bis zur Aufhebungsentscheidung von Tempo 30 bis zum 9. April 2025 hingezogen hat (bitte antworten in der Form: Vom Datum x bis Datum y musste auf den Abschluss folgenden Vorgangs gewartet werden: Vorgang z von Akteur a)?

Das Verfahren vor dem Stadtrechtsausschuss hat sich bis zur Aufhebungsentscheidung vor allem deshalb hingezogen, weil es sich um ein sehr komplexes Thema handelte. Im Verlauf des Verfahrens mussten Gutachten zum Luftreinhalteplan ausgewertet werden, was umfangreiche Abstimmungen zwischen verschiedenen städtischen Ämtern erforderte. Zusätzlich wurden vom Widerspruchsführer mehrfach ergänzende Stellungnahmen eingereicht.

7. Hat die Stadtverwaltung jemals untersucht, ob es durch Tempo 30 auf den innerstädtischen Hauptstraßen zu Verkehrsverlagerung in andere Straßen gekommen ist? Wenn ja, wie ist das Ergebnis?

Ja, die Stadtverwaltung hat im Jahr 2019 im Vorfeld durch das Zentrum für integrierte Verkehrsplanung (ZIV) mögliche Verkehrsverlagerungen im Zusammenhang mit Tempo 30 auf den innerstädtischen Hauptstraßen untersuchen lassen. Dabei konnten keine nennenswerten Verlagerungen des Verkehrs in andere Straßen festgestellt werden.

8. Warum hat die Stadt Mainz nicht zumindest nach dem Vorliegen des Luftreinhaltegutachten von Anfang 2025 sofort Tempo 30 aufgehoben?

Nach Auffassung der Stadtverwaltung gab es auch nach Vorliegen des Luftreinhaltegutachtens Anfang 2025 weiterhin gute Gründe für die Beibehaltung von Tempo 30 auf den innerstädtischen Hauptstraßen. Neben dem Aspekt der Luftreinhaltung wurden insbesondere Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit, dem Lärmschutz und der allgemeinen Lebensqualität angeführt. Diese Argumente hat die Verwaltung auch in der Sitzung des Stadtrechtsausschusses ausführlich vorgetragen.

<u>Aus Luftreinhaltegründen:</u>
Temporeduzierung auf 30 km/h entspricht auch den gesundheitlichen Empfehlungen der WHO, da schädliche Effekte schon unterhalb geltender Grenzwerte eintreten können. Die neuen strengeren EU-Grenzwerte zur Luftqualität wurden am 10. Dezember 2024 durch die überarbeitete Luftqualitätsrichtlinie (EU 2024/2881) in Kraft gesetzt. Die Mitgliedstaaten, einschließlich Deutschland, haben zwei Jahre Zeit, diese Richtlinie in nationales Recht umzusetzen, also bis spätestens Dezember 2026. Die Einhaltung der neuen Grenzwerte ist ab dem 1. Januar 2030 verpflichtend.

Die neuen Grenzwerte betreffen Schadstoffe wie Feinstaub, Stickstoff-dioxid und Schwefeldioxid. Sie orientieren sich an den Empfehlungen der WHO und senken die bisherigen Grenzwerte deutlich. Bspw. wird Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid von derzeit 40 µg/m³ auf 20 µg/m³ reduziert.
In Deutschland wird erwartet, dass die Einhaltung dieser strengeren Vorgaben insbesondere in verkehrsnahen Gebieten herausfordernd bleibt. Das Umweltbundesamt prognostiziert Überschreitungen der Grenzwerte bis mindestens 2030, insbesondere bei Feinstaub und Stickstoffoxid.

Der Bundesimmissionsschutz fordert „Erhalt bestmöglicher Luftqualität“
Nach § 47 BImSchG - Abs. (1): hat die Stadt einen Luftreinhalteplan aufzustellen, der die erforderliche Maßnahmen zur dauerhaften Verminderung von Luftverunreinigungen festlegt.
§ 26 der 39. BImSchV fordert den Erhalt der bestmöglichen Luftqualität" - Abs. 1 und Abs.2:
…liegen die Werte UNTER den jeweiligen Immissionsgrenzwerten, halten die zuständigen Behörden die Werte unterhalb dieser Grenzwerte.

Abs. (3): "Die zuständigen Behörden bemühen sich darum, die bestmögliche Luftqualität, die mit einer nachhaltigen Entwicklung in Einklang zu bringen ist, aufrechtzuerhalten. Sie berücksichtigen dieses Ziel bei allen für die Luftqualität relevanten Planungen."

<u>Lärmschutz:</u>
Die BImSchV betont Übereinstimmung mit Lärmaktionsplänen, die Tempo-30-Maßnahmen als wirksam einstufen
§ 27 der 39. BImSchV (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen) zeigt die Verbindung zu Lärmaktionsplänen durch die Regelung, dass die zuständige Behörde die Übereinstimmung der Luftreinhaltepläne, mit Lärmaktionsplänen gemäß § 47d BImSchG, sicherstellen sollen
Diese Verbindung ermöglicht eine koordinierte Planung zur Verbesserung der Umweltbedingungen sowohl hinsichtlich der Luftqualität als auch der Lärmbelastung.

Zur Beurteilung der Lärmbelastung wurde vom Büro LK Argus ein Gutachten erstellt, aus dem hervorgeht, dass es zu erheblichen Überschreitungen der Lärmwerte kommt und somit Tempo 30 auch aus Lärmschutzgründen in der Parcusstraße, Kaiserstraße, Rheinallee von dem Kaiser-Karl-Ring bis zur Diether-von Isenburgstraße und in der Rheinstraße zwischen der Quintinsstraße und der Holzhofstraße zum Schutze der Bevölkerung vor Lärm notwendig ist.

<u>Verkehrssicherheit:</u>
Gemäß VwV-StVO gilt "Vision Zero": Randnr. 1 zu § 1 VwV-StVO:
„StVO regelt und lenkt den öffentlichen Verkehr. Oberstes Ziel ist dabei die Verkehrssicherheit. Hierbei ist die ‚Vision Zero‘ (keine Verkehrsunfälle mit Todesfolge oder schweren Personenschäden) Grundlage aller verkehrlichen Maßnahmen“
Das bedeutet, dass alle Maßnahmen im Straßenverkehr darauf ausgerichtet sein sollen, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu reduzieren.

Nach der Statistik der Polizei wurden 2029 vor der Einführung von Tempo 30 km/h auf den genannten Strecken 382 Unfälle mit 15 Schwerverletzten Personen aufgenommen. Nach der Einführung gab es z.B. 2021 192 Unfälle mit einem Schwerverletzten.

Dieser deutliche Rückgang von den Schwerverletzten Zeigt, dass Tempo 30 in der Mainzer Innenstadt ein großer Erfolgt ist.

Auch zeigen Langzeitstudien, dass Tempo 30 Unfallzahlen um bis zu 42 % senken kann. Todesfälle im Straßenverkehr gehen um 35 % zurück, insbesondere bei Kindern unter 15 Jahren (-46 %)).

Abschaffung von Tempo 30 gefährdet die Verkehrssicherheit erheblich. Gemäß Bundesverwaltungsgericht sind Maßnahmen zur Gefahrenabwehr schon bei geringer Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts geboten.
Physikalische und psychologische Aspekte zeigen, dass Tempo 30 Unfallrisiko reduziert und Verletzungsfolgen minimiert (Bremsweg bei Tempo 50 doppelt so lang wie bei Tempo 30; Überlebenschancen von Fußgänger:innen bei Unfällen steigen von 30 % (50 km/h) auf 90 % (30 km/h)).

Tempo 30 hat Radverkehr sicherer gemacht und zu steigendem Radverkehrsanteil beigetragen. Rückkehr zu 50 km/h könnte diese positiven Entwicklungen rückgängig machen und Kfz-Verkehr wieder erhöhen. Bei 30 km/h ist das Risiko tödlicher Verletzungen bei Zusammenstößen mit Fuß- oder Radverkehr um 75 % geringer als bei 50 km/h).

9. Wie kam die Stadtverwaltung auf die juristisch unhaltbare Position, dass eine EUNorm für 2030, die bisher noch gar nicht in nationales Recht umgesetzt wurde, schon jetzt zu berücksichtigen ist?

Die EU-Norm wird nach aktueller Rechtslage 2 Jahre nach deren Inkrafttreten automatisch Gültigkeit in den Mitgliedsstaaten entfalten, sofern zu diesem Zeitpunkt entsprechende nationale Regelungen hierfür fehlen. Insofern sind die in der Luftqualitätsrichtlinie der EU festgelegten Grenzwerte welche dann ab 2030 gelten werden mindestens frühzeitig zu beachten, da Maßnahmen welche die Einhaltung dieser Grenzwerte sicherstellen sollen, i.d.R. einer längere Planungs- und Umsetzungszeit in Anspruch nehmen werden.

10. Wieso hat die Stadtverwaltung im Jahre 2020 vor Einführung der Tempo-30-Beschränkung dies dem Verkehrsausschuss und dem Stadtrat zur Kenntnis gegeben, im Jahr 2025 aber vor Wiedereinführung der Tempo-30-Beschränkung am 20.5. den Verkehrsausschuss und den Stadtrat nicht eingebunden?

Der Stadtrat hatte die Empfehlung des Lärmaktionsplans" die vorhandenen Regelungen zu Tempo 30, die aus Luftreinhaltegründen angeordnet wurden, auch bei einer verbesserten Luftschadstoffsituation beizubehalten, da diese auch aus Lärmschutzgründen erforderlich sind" (LAP 2024, Seite 77, letzter Abs.) bereits mit Beschluss des Lärmaktionsplans am 09.10.2024 bestätigt.

11. Gibt es ein Lärmschutzgutachten aus dem Jahr 2025, das die Wirksamkeit von Tempo 30 für den Lärmschutz belegt, und wenn ja, warum ist dieses nicht öffentlich?

Es liegt ein Gutachten zur "Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Voraussetzungen zur Umsetzung von Tempo 30" vom März 2025 vor. Das Gutachten kann jederzeit zur Verfügung gestellt werden.

12. **Wurden alternative, weniger restriktive Maßnahmen zum Lärmschutz (wie Z.B. Flüsterasphalt oder Tempo 30 nur nachts) überprüft und wenn ja, warum wurden sie verworfen?**

Die o.g. Untersuchung beinhaltet die Prüfung alternativer Maßnahmen. Alternative Maßnahmen zu Tempo 30 mit vergleichbarer Wirkung bestehen in der Rheinallee/Rheinstraße sowie für die Kaiserstraße/Parcusstraße derzeit nicht.

13. **Wie erklärt die Stadtverwaltung es einem Laien, dass nach dem alten Lärmaktionsplan kein allgemeines Tempo 30 auf den innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen notwendig war, nach dem neuen Lärmaktionsplan aber schon, obwohl der Straßenlärm allgemein nicht zugenommen hat?**

Der "alte" Lärmaktionsplan wurde in den Jahren 2014/15 erarbeitet und 2016 beschlossen. Im Jahr 2016 hat das Ministeriums des Innern, für Sport und Infrastruktur Rheinland-Pfalz die "Handreichung zum Vollzug der Straßenverkehrsordnung bei der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen (2016)" herausgegeben. Hierin werden die Grundsätze für das Verwaltungshandeln in Rheinland-Pfalz festgelegt und den Behörden eine Hilfestellung bei der notwendigen Ermessensausübung an die Hand gegeben. Hiernach leitet sich die Empfehlung von Tempo 30 im aktuellen Lärmaktionsplan ab.

14. **Inwieweit stellt sich die Strecke, in der nun Tempo 30 aus Verkehrssicherheitsgründen eingeführt wurde, als Unfallschwerpunkt dar?**

Die Einschätzung, ob es sich bei der Strecke um einen Unfallschwerpunkt handelt, basiert auf der Stellungnahme der Polizei. Diese weist darauf hin, dass eine Reduzierung der Geschwindigkeit in der Regel zu geringeren Unfallzahlen und vor allem zu weniger schweren Unfallfolgen führt – sowohl im Hinblick auf Personenschäden als auch auf Sachschäden. Im Bereich der Peter-Altmeier-Allee sind die Unfallzahlen seit der Einführung von Tempo 30 Mitte 2020 tatsächlich gesunken, und zwar tendenziell stärker als der allgemeine Rückgang der Unfallzahlen während der Pandemie.

15. **Welche Pläne gibt es, die neuen Tempo-30-Regelungen ständig zu überprüfen, um bei einem Rückgang des Verkehrslärms (etwa durch die Zunahme von E-Autos) diese Regelung sofort aufheben zu können?**

Der Lärmaktionsplan wird bei bedeutsamen Entwicklungen für die Lärmsituation, ansonsten jedoch alle fünf Jahre nach dem Zeitpunkt der Aufstellung überprüft und überarbeitet.

16. **Was tut die Stadt Mainz gegen lauten Musiklärm aus Autos, der als störender wahrgenommen wird als der allgemeine Verkehrslärm?**

Bei der Stadtverwaltung angezeigte Lärmstörungen (z.B. Lärmbeschwerden) werden insbesondere nach den Grundsätzen der Geeignetheit der Maßnahme, das angestrebte Ziel zu erreichen, der Erforderlichkeit sowie der Angemessenheit geprüft und wo erforderlich, mit den vorhandenen ordnungsrechtlichen Mitteln gegenüber dem Verhaltensstörer durchgesetzt. Die Überwachung des fließenden Verkehrs, mit Ausnahme der Geschwindigkeitsüberwachung innerhalb der geschlossenen Ortschaft, liegt nicht in der Zuständigkeit der Stadt Mainz, sondern bei der Polizei.

Mainz, 24.06.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete