zu TOP .....

Mainz, 10.03.2026

Anfrage 0453/2026 zur Sitzung am **25.03.2026**

Stadtrechtsausschussentscheidung zu Tempolimit an der Rheinachse (DIE GRÜNEN)

Der Stadtrechtsausschuss hat in einem aktuellen Verfahren entschieden, die bestehende Tempo-30-Regelung auf Teilen der Rheinachse aufzuheben bzw. zu modifizieren und stattdessen teilweise Tempo 40 vorzusehen.

Diese Entscheidung wirft eine Reihe rechtlicher und fachlicher Fragen auf, insbesondere hinsichtlich der Zuständigkeiten, der Bindungswirkung des vom Stadtrat beschlossenen Lärmaktionsplans, der Bewertung der in der jüngsten StVO Novelle formulierten “Vision Zero”, sowie der zugrunde gelegten rechtlichen Maßstäbe.

Der Stadtrat der Landeshauptstadt Mainz hat am 9. Oktober 2024 die Fortschreibung des Lärmaktionsplans beschlossen. Darin wird für mehrere stark belastete Straßenabschnitte – darunter die Rheinallee – eine besondere Lärmbetroffenheit festgestellt. Grundlage sind die Lärmkartierungen nach RLS-19, die in Teilen Pegel von über 65 dB(A) tagsüber und über 55 dB(A) nachts ausweisen, teilweise sogar über 70 dB(A).

Der Lärmaktionsplan stellt fest, dass in diesen Bereichen Maßnahmen zur Lärmminderung – insbesondere Geschwindigkeitsreduzierungen – erforderlich sind und empfiehlt ausdrücklich, bestehende Tempo-30-Regelungen auch dann beizubehalten, wenn die ursprünglichen Gründe der Luftreinhaltung entfallen sollten.

Die Tempo 30 Regelung im Bereich Peter-Altmeier-Allee wurde aus Gründen der Verkehrssicherheit angeordnet. Die Verwaltung hat eine renommierte Kanzlei zur Bewertung der Situation beauftragt. Diese bestätigte eine qualifizierte Gefahrenlage in diesem Bereich. Der Stadtrechtsausschuss hat diese Gefahrenlage verneint. Der Ausschussvorsitzende wurde anschließend in den Medien wie folgt zitiert:

„Wir haben, um eine Antwort zu bekommen, die Polizei angehört, ich habe mich stundenlang mit Statistiken beschäftigt und schließlich das Ganze durch die KI gejagt“

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung:

1. Welche konkrete rechtliche Zuständigkeit besitzt der Stadtrechtsausschuss bei straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen nach § 45 StVO, insbesondere hinsichtlich der Festlegung konkreter Höchstgeschwindigkeiten?

2. Auf welcher konkreten rechtlichen Grundlage wurde im vorliegenden Fall eine Geschwindigkeit von 40 km/h festgelegt?

3. Wie wurde bei der erfolgten Entscheidung für Tempo 40 bewertet, dass Tempo-40-Regelungen im deutschen Straßenverkehrsrecht bislang nur in sehr wenigen Sonderfällen vorkommen und keine etablierte Regelgröße darstellen?

4. Warum wurden die im Lärmaktionsplan herangezogenen gesundheitlich relevanten Schwellenwerte von 65 dB(A) tagsüber und 55 dB(A) nachts bei der Entscheidung des Stadtrechtsausschusses offenbar nicht maßgeblich berücksichtigt? Aus welchen Gründen wurde stattdessen offenbar auf deutlich höhere Schwellenwerte von 70 dB(A) tagsüber und 60 dB(A) nachts abgestellt?

5. Wie bewertet die Verwaltung die Vereinbarkeit einer solchen Schwellenwertverschiebung durch den Stadtrechtsausschuss mit dem demokratischen Beschluss des Stadtrats zum Lärmaktionsplan der für die Rheinallee ausdrücklich Maßnahmen zur Lärmminderung vorsieht und die Beibehaltung bestehender Tempo-30-Regelungen empfiehlt? Welche rechtliche Bindungswirkung misst die Verwaltung einem vom Stadtrat beschlossenen Lärmaktionsplan gemäß §§ 47a–f Bundes-Immissionsschutzgesetz für nachgeordnete Verwaltungsentscheidungen bei?

6. Welche Rolle spielte bei der Entscheidung des Stadtrechtsausschusses der verfassungsrechtliche Schutz der körperlichen Unversehrtheit nach Art. 2 Abs. 2 GG der betroffenen Anwohner:innen?

7. Welche fachlichen oder gutachterlichen Grundlagen lagen dem Stadtrechtsausschuss bei seiner Entscheidung konkret vor?

8. Welche KI wurde hierbei verwendet und auf welcher Rechtsgrundlage wurde KI bei der Entscheidungsfindung verwendet? Wurde die Verwendung dieses Systems vorab auf seine Vereinbarkeit mit den Grundsätzen der Amtsermittlung (§ 24 VwVfG) und dem Datenschutz geprüft? Wie wurde sichergestellt, dass die KI-Ergebnisse nicht auf „Halluzinationen“ oder einer fehlerhaften Gewichtung der Verkehrsdaten basieren? Ist die Dokumentation des KI-Prozesses (Eingabedaten, Prompts, Output) Teil der offiziellen Verfahrensakte und somit für am Verfahren Beteiligte einsehbar?

9. Wie bewertet die Verwaltung die Vereinbarkeit der Entscheidung des Stadtrechtsausschusses mit den Zielen der Verkehrssicherheitsstrategie Vision Zero, die eine Reduzierung von Geschwindigkeiten auf innerstädtischen Hauptachsen ausdrücklich unterstützt?

10. Mit welcher fachlichen Begründung wurde die Expertise der Kanzlei durch eine private statistische Auswertung des Ausschussvorsitzenden sowie eine KI-Abfrage ersetzt? Warum wurde bei Zweifeln an der Richtigkeit des Gutachtens kein fachlich gleichwertiges Obergutachten eingeholt, statt auf methodisch intransparente Eigenanalysen zurückzugreifen?

David Nierhoff
(MItglied der Fraktion)