

zu TOP

Mainz, 21.04.2026

Anfrage 0737/2026 zur Sitzung am 06.05.2026

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 Lärminderung – 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“

Unsere vorherige Anfrage zu diesem Themenkomplex wurde mit Verweis auf die noch nicht vorliegende schriftliche Begründung nicht beantwortet. Mittlerweile liegt die schriftliche Begründung vor.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Verwaltung erneut:

Komplex Verkehrssicherheit:

1. Der Ausschussvorsitzende bezeichnet die in der VwV-StVO formulierten Ziele zur Vision Zero als „PR-Label“ und „Illusion“ (vgl. 105-2025 Seite 24). Wie bewertet die Verwaltung vor diesem Hintergrund, dass der Ausschussvorsitzende durch diese Auslegung die Anwendung geltenden Rechts (VwV-StVO) verweigert?
2. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass dieser zentrale Grundsatz der Verkehrssicherheit in künftigen Abwägungsprozessen der Stadt Mainz – trotz der offenen Ablehnung durch den Stadtrechtsausschuss – rechtssicher zur Anwendung kommt?
3. Sieht die Verwaltung durch diese explizite Herabwürdigung einer Bundesverwaltungsvorschrift durch den Stadtrechtsausschuss die Gefahr eines systematischen Abwägungsausfalls bei künftigen Verkehrsentscheidungen?
4. Wie bewertet die Verwaltung den Umstand, dass der Ausschuss das Schutzgut „Leben“ als „problematisch“ einstuft (Seite 18, 105-2025), nur weil es auf den betroffenen Abschnitten in den letzten 10 Jahren keine Toten gab, und damit faktisch eine reaktive Sicherheitspolitik (Schutz erst nach Unfällen) gegenüber einer präventiven (Schutz zur Unfallvermeidung) bevorzugt?
5. Warum werden bei der fachlichen Bewertung der Gefahrenlage durch die Stadt Mainz ausschließlich lokale Unfallstatistiken der Vergangenheit herangezogen, während anerkannte internationale Studien und Erfahrungen anderer europäischer Städte zur Wirksamkeit von Geschwindigkeitsreduzierungen, sowie die Expertise einer Fachkanzlei zum konkreten Streckenabschnitt keine Berücksichtigung finden?

Themenkomplex Lärm:

6. 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?
7. 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 Lärminderung 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?
8. Welche Maßnahmen plant die Verwaltung, um die Bindungswirkung demokratisch legitimierter Fachpläne (wie des LAP) gegenüber der Widerspruchsbehörde zu stärken, damit politische Ziele nicht durch eine rein technokratische Rechtsauslegung entwertet werden?

Einsatz von Künstlicher Intelligenz:

9. Welche KI wurde bei der Entscheidungsfindung durch den Ausschussvorsitzenden verwendet und auf welcher Rechtsgrundlage geschah dies? 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?

Sachfremde Vergleiche:

10. Wie bewertet die Verwaltung die Verwendung von Analogien zu den staatlichen Maßnahmen der Coronapandemie in offiziellen Widerspruchsbescheiden des Stadtrechtsausschusses (vgl. 105-2025, Seite 21)?

Hält die Verwaltung einen solchen Vergleich für geeignet, um die Neutralität und Objektivität eines rechtlichen Prüfverfahrens gegenüber den Bürgern und der Fachverwaltung zu wahren?

11. Teilt die Stadtverwaltung die Auffassung des Stadtrechtsausschusses, dass die Beweislast für die Wirksamkeit verkehrsberuhigender Maßnahmen im Rahmen der StVO mit der Situation des Infektionsschutzes während einer Pandemie vergleichbar ist?

12. Wie rechtfertigt die Verwaltung, dass allgemeine verkehrswissenschaftliche Erkenntnisse (wie die der VwV-StVO zur Vision Zero) vom Ausschuss als „PR-Label“ abgetan werden, während gleichzeitig eine evidenzbasierte Begründung nach dem Vorbild der Coronakritik eingefordert wird?

13. Welche Konsequenzen zieht die Verwaltung aus der Tatsache, dass ein städtisches Gremium die vom Bundesgesetzgeber und vom Stadtrat vorgegebenen Ziele (Vision Zero, Lärmschutz ab 65 dB) durch solche Vergleiche systematisch entwertet?

David Nierhoff
(Mitglied des Stadtrats)