



Antwort zur Anfrage 1880/2011 Stadtratsitzung am 02.11.2011 ödp/Freie Wähler  
betreffend **Lärm- und Schadstoffemissionen in den Straßenabschnitten Rheinallee  
und Rheinstraße (ödp/Freie Wähler)**

**Es wird wie folgt Stellung genommen:**

- 1. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, gegen die zunehmenden Verkehrsbelastungen in den Bereichen Rheinallee und Rheinstraße vorzugehen, zumal doch ein erheblicher Anteil von Anwohnerinnen und Anwohnern davon betroffen ist?**

Zunächst haben Anlieger im Regelfall das Recht, Straßenabschnitte zu befahren, um dortige Ziele zu erreichen. Das betrifft den PKW-Verkehr ebenso wie den LKW- und Schwerverkehr. Ein- oder Durchfahrverbote müssen also diese Ausnahmen zulassen.

Bei der Rheinstraße und der Rheinallee handelt es sich um klassifizierte Straßen (Landesstraße bzw. Kreisstraße), die Peter-Altmeier-Allee ist sogar ein Teil der Bundesstraße B 40. In diesem Vorrangnetz sind Fahrverbote noch wesentlich schwerer zu begründen und durchzusetzen, als auf Gemeindestraßen. Auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen kann die städtische Straßenverkehrsbehörde nur im Einvernehmen mit der Landesstraßenverwaltung (LBM Worms) entsprechende Restriktionen erwirken. Insofern ist die Handhabe der kommunalen Verkehrsverwaltung begrenzt. Dennoch hat sich die Verkehrsverwaltung wiederholt in dieser Frage mit dem LBM in Verbindung gesetzt und wird dies erneut im Sinne der Anfrage tun.

- 2. Welche Optionen sieht die Verwaltung, insbesondere den Schwerverkehr über andere Straßen abzuleiten, die weniger Menschen betreffen? Gibt es die Möglichkeit, den Verkehrsfluss über eine „Grüne Welle auf der Rheinallee zu erleichtern?**

Grundsätzlich sollte der Durchgangsverkehr auf der Rheinachse auf den Mainzer Autobahnring verlagert werden. Andere innerstädtische Achsen sind nicht geeignet, diese Verkehre aufzunehmen, da auch dort Anwohnerinnen und Anwohner durch Immissionen belastet werden.

„Grüne Wellen“ sind bereits heute auf der Rheinachse geschaltet (vorwiegend in Lastrichtung, d.h. morgens stadteinwärts, abends in Gegenrichtung). Allerdings ist anzumerken, dass ein verbesserter Verkehrsfluss auch die Attraktivität einer Durchfahung der Innenstadt vergrößert und in gewissem Maße kontraproduktiv im Sinne des Antrags wirkt.

- 3. Wäre die Umweltzone überhaupt eine nachhaltige Maßnahme, um den Schadstoffausstoß, insbesondere im Schwerverkehr, zu reduzieren?**

Die Wirkung einer Umweltzone wurde im „Gutachten zur Wirkungsabschätzung einer Umweltzone in Mainz“ des Ingenieurbüros Lohmeyer vom Dezember 2010 untersucht. Danach ergibt sich für die Straßenabschnitte der Rheinallee eine Verringerung der NO<sub>2</sub>-Belastungen ausgehend vom Nullfall (Referenzzustand 2012 ohne jegliche Maßnahmen) von etwa 3%.

Die Belastung an Feinstaub PM10 würde sich ebenfalls gegenüber dem Nullfall um etwa 3% reduzieren. Die Differenzierung zwischen verschiedenen Fahrzeugtypen wurde bei dieser Berechnung nicht vorgenommen, da bei Einführung einer Umweltzone alle Kraftfahrzeuge, bis auf die gesetzlich ausgenommenen, betroffen wären und die Effekte durch die Gesamtheit des Verkehrs erzielt werden.

Zur Abschätzung des Minderungspotentials speziell durch den Schwerlastverkehr auf der Rheinstraße/Rheinallee kann gesagt werden, dass sich der LKW-Anteil an der durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke laut dem Gutachten dort zwischen 5,0% und

7,0 % bewegt. Die Maßnahme ist insofern nachhaltig, als dass sie zu einer Erneuerung der Flotte beiträgt.

#### **4. Sieht die Verwaltung die Möglichkeit mit einer Geschwindigkeitsbegrenzung dagegen vorzugehen?**

Eine Geschwindigkeitsbegrenzung kann nur dann Wirkung entfalten, wenn hierdurch das Motordrehzahlniveau verringert wird. Da bei niedrigeren Geschwindigkeiten tendenziell hoch geschaltet wird, dürfte der Positive Effekt, wenn überhaupt, sehr begrenzt sein.

#### **5. Gibt es eine Möglichkeit, wenigstens den An- und Abtransport der zahlreichen Container des Containerhafens durch die Stadt Mainz zu verhindern? Wenn es bereits geregelt ist: Gibt es bereits Ausnahmegenehmigungen und werden diese kontrolliert?**

Durch die Verlagerung des Containerterminals auf die Ingelheimer Aue rückt die zentrale Zufahrt sehr nahe an den nächstgelegenen Autobahnanschluss (Mainz-Mombach). Insofern ist davon auszugehen, dass Fahrten durch das Stadtgebiet zeitlich unattraktiver geworden sind.

Zudem hat die Fa. Frankenbach bekanntermaßen das Gelände des ehemaligen VRM-Druck-zentrums in der Nähe des Mombacher Kreisels erworben und ist mit den stationierten eigenen LKW-Fuhrpark dorthin umgesiedelt. Somit entfallen die Leerfahrten über die Theodor-Heuss-Brücke, die derzeit vor allem in den Verkehrsspitzen morgens und nachmittags zu einer spürbaren LKW-Verkehrsfrequenz beigetragen haben. Angesichts der Tatsache, dass unbeladene Auflieger dazu neigen, bei Fahrbahnunebenheiten besonders stark Lärm zu erzeugen, geht die Verwaltung davon aus, dass gerade die in den Morgenstunden als besonders störend empfundenen Lärmbelästigungen zurückgegangen ist. Generell verbessert sich die Situation sukzessive auch für beladene LKW, da die Auflieger nach und nach mit Luftfederung und die Zugfahrzeuge mit emissionsarmen und leiseren Motoren nach Euronorm 5 ausgestattet werden.

Generell hat die Fa. Frankenbach als einzige Zu- und Abfahrtsoption bereits heute die Anschlussstelle Mainz-Mombach definiert und gibt dies als Vorgabe bzw. Empfehlung zur Anfahrt an das Containerterminal an die Fahrer. Eine vollständige Kontrolle bzw. Sanktionierung ist hingegen nicht machbar, da etwa zur Hälfte Fremdfahrzeuge das Containerterminal bedienen.

**6. Liegt bereits die in der Vorlage 0192/2010 angekündigte Untersuchung des Landesbetriebs Mobilität, um die Rheinallee für den Schwerlastverkehr zu sperren, vor? Was ist hier der genaue Sachstand?**

Gemessen an der Gesamtbelastung Kfz (Querschnitt) liegen zudem die Lkw-Anteile in einer konstanten Größenordnung von werktäglich lediglich ca. 5% (absolut ca. 2.300). Der tatsächlich als Durchgangsverkehr zu wertende Anteil ist dabei noch wesentlich geringer. Da der Landesbetrieb Mobilität den Effekt eines Durchfahrverbots als sehr gering einschätzte, wurde bislang noch keine diesbezügliche Untersuchung veranlasst.

Mainz, 02.11.2011

gez.  
Katrin Eder  
Beigeordnete