



Landeshauptstadt
Mainz

Es wird konkret: Welche Spielräume bietet der heutige Rechtsrahmen für den Klimaschutz? Maßnahmen und Erfahrungen am Beispiel der „Rheinachse“ in Mainz

Kongress: Klimaschutz
im Verkehr / Stuttgart

Praxis-Session 1.2
Verkehrsrecht für Klimaschutz anwenden
Christian Kron
Sachgebietsleitung Verkehrsmanagement,
Umweltverbund, Grundsatzangelegenheiten ÖPNV
Landeshauptstadt Mainz

06.11.2023





1. Rechtlicher Überbau

2. Maßnahmen und Erfahrungen an der Mainzer „Rheinachse“
 - 2014 Tempo 30 nachts (Lärmschutz)
 - 2019 LKW-Durchfahrtsverbot
 - 2020 Tempo 30 ganztägig Rheinachse sowie Kaiserstraße (Luftreinhaltung)
 - 2020/2021 Umweltspur Peter-Altmeier-Allee
 - 2023 Verkehrsversuch

3. Erkenntnisse und Erfahrungen/ Fazit



Rechtliche Rahmenbedingungen - Allgemein

- § 45 StVO: Die Straßenverkehrsbehörden können die Benutzung bestimmter Straßen aus **Gründen der Sicherheit und Ordnung** beschränken.
- Das gleiche Recht haben sie (...) zum **Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen** (§ 45 (1) Satz 3) sowie
- zur **Erforschung des (...) Verkehrsverhaltens und der Verkehrsabläufe** (§ 45 (1) Satz 6)
- **Maßnahmen des Lärmaktionsplans/Luftreinhalteplans** sind gemäß BImSchG zwingend umzusetzen.
- **Einvernehmen der Gemeinde erforderlich** (in Mainz: Stadtratsbeschluss)



Die „Rheinachse“ – Ein Überblick





Rheinachse - Ausgangslage

- Rheinstraße/Peter-Altmeier-Allee/Rheinallee bilden die Rheinachse
- Klassifizierte Straße (Landes- bzw. Bundesstraße)
- Hohe Belastung/Verkehrsmengen, je nach Abschnitt zwischen 20.000 und 30.000 Kfz/24h
- Hohe Trennwirkung => „Mainz liegt nicht am Rhein, sondern an der Rheinstraße“
- Autogerechte Flächenaufteilung mit jeweils 2 Fahrstreifen pro Richtung, in den Knotenpunkten z.T. aufgeweitet



Tempo 30 nachts (Lärmschutz) - Pilotprojekt

- Im Lärmaktionsplan der Stadt Mainz ist die Rheinstraße als Maßnahmenbereich der Lärmaktionsplanung mit 1. Priorität gekennzeichnet.
- Pilotprojekt T30 nachts ab 1.4.2014 (gemeinsam mit dem mit dem Land) incl. Begleituntersuchung
- Reduktion um 3,3 dB(A)
- Aufgrund des Erfolgs wurde die Maßnahme nach Vorstellung der Ergebnisse in den politischen Gremien in den Dauerbetrieb überführt.





Tempo 30 nachts (Lärmschutz) – Rechtlicher Hintergrund

- Maßnahmen, die in den Lärmaktionsplänen hinreichend genau festgelegt sind, sind durch Anordnungen der Straßenverkehrsbehörden durchzusetzen (§§ 47 Abs. 6, 47d Abs. 6 BImSchG).
- In dem vom Stadtrat beschlossenen Lärmaktionsplan 2009/2016, wird Tempo 30 als Maßnahme für bestimmte Straßenabschnitte konkret festgesetzt => Begründung zur Pflicht der Umsetzung.
- Eine zusätzliche Handreichung des Landesministeriums erleichterte die Umsetzung von T30 an Hauptverkehrsstraßen



Lkw-Durchfahrtsverbot

- Einführung Durchfahrtsverbot (VZ 253) für LKWs wurde zum 1.1.2019 (ohne Sondergenehmigungen für Lkw-Durchfahrten).
- Grundlage: Auftrag des Stadtrats
- Ziel- und Quellverkehr ist davon ausgenommen → Kontrolle sehr schwierig.
- Besonderheit: Eine Firma mit Sitz in Mainz-Kastel (rechtsrheinisch) unternimmt regelmäßig Fahrten zum linksrheinisch gelegenen Containerterminal
=> Zugeständnis für Ausnahmen unter verschiedenen Auflagen unvermeidbar





Tempo 30 ganztägig (Luftreinhaltung)

- Einführung Tempo 30 (Streckengebot) zum 1.7.2020, mit Anpassung der Grünen Welle und Zuflussdosierung
- Ausgangspunkt: Klage der DUH und drohendes Dieselfahrverbot → Fortschreibung des Luftreinhaltplans mit Aufnahme von T30 an allen innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen
- Begleitende Geschwindigkeitskontrollen und monatliches Monitoring
- Stagnation/leichte Rückgänge der Verkehrsmengen sowie signifikante Verbesserung auch beim Lärm (3dB!) und Rückgang Unfallzahlen





Tempo 30 ganztägig - Rechtlicher Hintergrund

- Auch hier Begründung mittels §§ 47 Abs. 6, 47d Abs. 6 BImSchG zur Durchsetzung von Maßnahmen, die Luftreinhalteplänen festgelegt sind
- Grundlage: „Handbuch für Emissionsfaktoren“ (HBEF 4.1) : Eine Aufnahme von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen ist im Herbst 2019 erfolgt.
- Ergänzende Betrachtungen durch ein Fachgutachten
- **Dauerhafte Beibehaltung der Maßnahme**, da besondere Wetterlagen oder außergewöhnliche Belastungen (z.B. Baustellen) das Risiko von NO₂-Überschreitungen bergen.
- Bislang sind alle nachträgliche Klagen/Widersprüche gegen Tempo 30 gescheitert



Umweltspur (Luftreinhaltung) - Maßnahmen

- Lückenschluss sorgt für durchgehendes Angebot zwischen Kaisertor und Quintinsstraße
- Von der Sonderspur profitiert auch Radverkehr
- Busbeschleunigung durch Bevorrechtigung an den Ampeln
- Nebeneffekt eines notwendigen Kreuzungsumbaus: Optimierung Spur-Aufteilung und bessere Verflechtungsmöglichkeit, dadurch Abbau von Stauerscheinungen





Umweltspur (Luftreinhaltung) - Effekte

Wirkung der Spur für Busse, Rad und Taxen:

- Durch die Umverteilung der Kfz-Spuren werden Pkw/Lkw nicht mehr so nah an den Hauswänden entlang geführt (nachweislich Reduktion um ca. $3-4\mu\text{g}/\text{m}^3$)
- Verbesserter Verkehrsfluss an der Theodor-Heuss-Brücke
- Beschleunigung des ÖPNV (Kompensation Tempo 30)



Verkehrsversuch 08-2023 - Maßnahmen

Einrichtung einer temporären Busspur (Fahrrad frei) als Umleitungsstrecke für Veranstaltungen als Verkehrsversuch

- **Musikveranstaltung** und damit einhergehende Vollsperrung am Rheinufer sowie höherer Rad-Freizeitverkehr in den Sommerferien
- **Umsetzung des Stadtratsauftrags 1347/2022:** Einrichtung einer sicheren und eindeutigen Radumleitung
- **Ausdehnung des Einrichtungszeitraums auf 3 Wochen** mit Verkehrsbeobachtung und Evaluation





Erfahrungen und Schlussfolgerungen

1. **Bürgerbeteiligung** und frühzeitige Informationen sehr wichtig
2. Pilotprojekte und Verkehrsversuche sind leichter und kostengünstiger umzusetzen
3. **Zeitfenster nutzen**, in denen extremer Handlungsdruck herrscht (z.B. drohende Dieselfahrverbote)
4. **Begleitende Datenerhebung und Evaluierung** essentiell
5. Klagen bzw. politische „Kehrtwenden“ sind nicht der Regelfall
6. **Bundesrecht** sollte zukünftig den Kommunen **mehr Spielräume** geben (Novellierung des Straßenverkehrsrecht!)



Fazit

1. Vorteile nicht nur für Klimaschutz, sondern auch für:
 - Barrierefreiheit / Verkehrssicherheit
 - Aufenthaltsqualität
 - Lärmschutz



Große Langgasse Mainz – Umbau 2020/21

2. Begründung für weitere Maßnahmen der Verkehrswende
 - Ausbau des Mainzer Autobahnringes → Reduzierung Durchgangsverkehr
 - Sperrung der Durchfahrtsmöglichkeit im Innenstadtbereich
 - Möglicher Rückbau und verbesserte Querungsmöglichkeiten für Zu-Fuß-Gehende sowie Angebote für den Radverkehr



Klimaschutz im Verkehr kann kleine Oasen schaffen...



Mikropark in unmittelbarer Nachbarschaft zur Rheinstraße



Landeshauptstadt
Mainz

Danke!





Landeshauptstadt
Mainz

Landeshauptstadt Mainz
Stadtplanungsamt - Abt. Verkehrswesen
Sachgebiet Verkehrsmanagement
Christian Kron

55131 Mainz
Zitadelle Bau B
Tel. 0 61 31 - 12 3385
Fax 0 61 31 - 12 2053
christian.kron@stadt.mainz.de

Alle Bildquellen wenn nicht anders genannt: Stadt Mainz