

Mainz, 17.03.2015

Antrag 0592/2015 zur Sitzung Stadtrat am 25.03.2015

Sechsspüriger Ausbau der A 60 und der A 643 (CDU)

Der Stadtrat möge beschließen:

1. Die Verwaltung wird gebeten, sich beim Land Rheinland-Pfalz dafür stark zu machen, dass die klare Anweisung des Bundesverkehrsministeriums, wonach die A 643 sechsspurig (6+2-Variante) auszubauen ist, nicht weiter verzögert, sondern endlich umgesetzt und unverzüglich ein Planfeststellungsbeschluss auf den Weg gebracht wird.
2. Zudem soll die Verwaltung in den Gesprächen darauf hinwirken, dass auch der sechsspürige Ausbau der A 60 und des Mainzer Kreuzes endlich weiter vorangetrieben und zügig abgeschlossen wird.
3. Des weiteren wird die Verwaltung gebeten, sich mit Nachdruck dafür einzusetzen, dass entlang der A 60, am Mainzer Kreuz und an der A 643 ein aktiver Lärmschutz errichtet wird, um die vom Lärm besonders betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den angrenzenden Stadtteilen, wie etwa in Marienborn, Bretzenheim oder Gonsenheim, zu entlasten.
4. Die städtischen Gremien sowie die Ortsbeiräte der vom Autobahnausbau betroffenen Stadtteile werden zeitnah und detailliert über die Gespräche der Verwaltung mit der Landesregierung informiert.

Begründung:

Seit der kompletten Sperrung der Schiersteiner Brücken am Abend des 10. Februar 2015 herrscht in Mainz auf den Straßen sowie auf den beiden verbliebenen Rheinbrücken in der Innenstadt und in Weisenau der Ausnahmezustand. Die Folgen der aus Sicherheitsgründen notwendigen Maßnahme sind gerade im Berufsverkehr seither nahezu täglich zu beobachten: lange Staus, erhebliche Verkehrsbehinderungen und deutlich längere Fahrzeiten. Die Leidtragenden dieser Situation sind vor allem die vom Verkehrschaos betroffenen

Mainzer Bürgerinnen und Bürger sowie die vielen Pendler, die über den Rhein müssen, um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Als Beispiel kann der Fall einer Bürgerin aus Gonsenheim dienen, die in der Wiesbadener Äppelallee arbeitet. Während sie vor der Sperrung der Schiersteiner nur etwa zehn Minuten für die wenige Kilometer lange Strecke benötigte, waren es danach morgens und abends jeweils bis zu zwei Stunden. Dies hat nicht nur Folgen für das Wohlbefinden, sondern ist auch eine erhebliche finanzielle Belastung durch die Mehrkosten an Sprit. Auch für Strecken innerhalb des Mainzer Stadtgebiets muss man seit dem 10. Februar 2015 erheblich mehr Zeit einplanen.

Unerträglich ist die aktuelle Situation auch für die heimische Wirtschaft. Wie wichtig eine funktionierende und leistungsfähige Infrastruktur für den Ballungsraum Rhein-Main und den Wirtschaftsstandort Mainz ist, zeigt sich gerade anhand der negativen Folgen der Brückensperrung für die Betriebe und Unternehmen. So war am 10. März 2015 auf der Titelseite der Allgemeinen Zeitung zu lesen, dass nach Berechnungen der Industrie- und Handelskammer (IHK) der Region durch die Sperrung ein Gesamtschaden von 1,4 Millionen Euro pro Tag allein dadurch entstehe, dass Autos und Lastwagen Umwege fahren müssen und in Staus viel Zeit verlieren. Die direkten Schäden für die Wirtschaft würden sich auf 470.000 Euro täglich belaufen. Und laut einer Blitzumfrage der IHK Rheinhessen schätzten 68,4 Prozent der befragten Firmen die Schäden durch die voraussichtlich ca. siebenwöchige Sperrung auf bis zu 50.000 Euro, 21 Prozent auf bis zu 250.000 Euro und 10,5 Prozent auf bis zu eine Million Euro.

Negative Folgen hat die Sperrung zudem in erheblichem Maße für die Umwelt. So werden durch die täglichen Staus, Verzögerungen, Verkehrsbehinderungen und die Notwendigkeit, dass viele Bürgerinnen und Bürger, ob als Pendler, Handwerker oder als Verkehrsteilnehmer aus sonstigen beruflichen Gründen, Umwege und längere Strecken fahren müssen, viel mehr Abgase ausgestoßen. Dadurch wird die Umwelt erheblich belastet. Aber auch die Lärmbelastung in den Stadtteilen und in der Innenstadt hat zugenommen, was wiederum die Lebensqualität schmälert.

Es zeigt sich immer mehr, dass die Verkehrs- und Infrastrukturpolitik der rheinland-pfälzischen Landesregierung in den letzten Jahren völlig verfehlt war. Bereits seit vielen Jahren ist bekannt, dass die Schiersteiner Brücke dringend erneuert werden muss. Während das Land Hessen aber seit langem schon baut, ist in Rheinland-Pfalz nichts passiert. Dabei hatte der ehemalige Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer bereits am 31. Juli 2013 die Weisung erteilt, „die Planung für den sechsstreifigen Ausbau zuzüglich Seitenstreifen für den Abschnitt von der Anschlussstelle (AS) Mainz-Mombach bis zur AS Mainz-Gonsenheim schnellstmöglich durchzuführen und dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) vorzulegen“. Die Planung dieses Autobahnabschnitts sei deshalb besonders dringlich, weil mit der Fertigstellung der im Bau befindlichen Rheinbrücke Schierstein ein Versatz zwischen neuer Rheinbrücke und der rheinland-pfälzischen Vorlandbrücke entsteht, der zunächst nur durch eine erhebliche Fahrbahnverschwenkung überbrückt werden könne, die ungünstige Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben werde. Diese Weisung wurde vom aktuellen Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt

mit Schreiben vom März 2014 an den rheinland-pfälzischen Innenminister Roger Lewentz bestätigt. Doch trotz dieser klaren Anweisung hat das Land Rheinland-Pfalz an einer 4+2-Variante festgehalten und die Weisungen aus Berlin ignoriert und nichts vorangetrieben. Die Folge dieser Politik wird sein, dass die Bauarbeiten in Rheinland-Pfalz einige Jahre später fertig sein werden als in Hessen. Und auch der sechsspurige Ausbau der A 60 und des Mainzer Kreuzes kommt nicht wirklich voran. Die Leidtragenden sind die Bürgerinnen und Bürger sowie die Wirtschaft. Der Zeitverlust für alle Beteiligte ist auch ein Stück Verlust an Lebensqualität und sogar an Lebenszeit.

Angesichts der beschriebenen negativen Auswirkungen auf die Stadt Mainz ist die Verwaltung dringend gefordert, sich aktiv bei der rheinland-pfälzischen Landesregierung für eine Verbesserung der derzeit katastrophalen Verkehrssituation einzusetzen und in Gesprächen mit den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass der sechsspurige Ausbau der Autobahnen 60 und 643 inklusive aktiver Lärmschutzmaßnahmen vorangetrieben bzw. endlich auf den Weg gebracht wird. Eine weitere Verzögerung kann weder den Bürgerinnen und Bürgern noch den Unternehmen zugemutet werden.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Hannsgeorg Schöning
Fraktionsvorsitzender

Mainz, 24.03.2015

Antrag **0592/2015/1** zur Sitzung Stadtrat am **25.03.2015**

**Änderungsantrag zu Antrag 0592/2015 zur Stadtratssitzung am 25.03.2015
(ÖDP)**

Der Stadtrat möge beschließen:

Der Antrag wird wie folgt geändert:

A. Zur A 643

1. Die Stadt Mainz ist seit einem Jahr Mitglied im Bündnis „Nix in den Mainzer Sand setzen“. Der Stadtrat spricht sich erneut für die sogenannte 4+2-Lösung beim Umbau der A 643 aus.

2. Die Verwaltung wird aufgefordert sich weiterhin für einen zügigen Ausbau der A643 in der „4+2-Variante“ mit Lärmschutz (u.a. durch Tempolimit und lärmschluckenden Asphalt) ein-zusetzen.

B. Zur A 60 und A 63

1. Die Verwaltung wird gebeten, darauf hinzuwirken, dass der sechsspürige Ausbau der A 60 und des Mainzer Kreuzes weiter vorangetrieben und zügig abgeschlossen wird.

2. Dabei möge sich die Verwaltung dafür einsetzen, dass entlang der A 60, am Mainzer Kreuz und auch an der A 63 ein aktiver Lärmschutz errichtet wird, um die dort vom Lärm besonders betroffenen Bürgerinnen und Bürger in den angrenzenden Stadtteilen zu entlasten.

3. Die Verwaltung wird gebeten, sich gegenüber Bund und Land für eine Einhausung der Autobahn im Bereich Marienborn/Bretzenheim einzusetzen, um an diesem besonders belasteten Autobahnabschnitt effektiven Lärmschutz zu realisieren.

C. Tempolimit als Lärmschutzmaßnahme im stadtnahen Bereich

Die Verwaltung wird gebeten, sich für ein Tempolimit von 100 km/h auf der A 63 und für ein Tempolimit von 80 km/h in den Nachtstunden auf allen „Stadtautobahnen“ (A 60, A 63, A 643) einzusetzen.

Begründung:

Zu A.:

Die Stadt Mainz hat sich aktiv gegen die Zerstörung des Mainzer Sandes positioniert und ist Mitglied im Bündnis „Nix in den Mainzer Sand setzen“. Im Bündnis engagiert sich die Stadt für den raumsparenden Umbau der A643 durch temporäre Freigabe der Standspuren zwischen der Anschlussstelle Mainz-Mombach und dem Autobahndreieck Mainz. Dies ist eine praktikable, kostengünstige und umweltschonende Lösung zum Umbau der A 643. Den sechsspurigen Ausbau lehnt die Stadt gemeinsam mit dem Bündnis ab. Die Stauursache liegt nicht in der A 643 auf Mainzer Seite, sondern am Schiersteiner Kreuz. Dort wird derzeit die Verbindung zur A 66 nach Osten umgebaut, dies wird sich erleichternd auch auf die A 643 jenseits der Brücke auswirken.

Zu B. und C.:

Effektiver Lärmschutz ist in einer Stadt, die bereits massiv unter dem Fluglärm durch Fraport leidet, besonders wichtig. Hier sollten alle Hebel in Bewegung gesetzt werden, um Lärmquellen einzudämmen.

Weitere Begründung erfolgt mündlich.

Dr. Claudius Moseler
Fraktionsvorsitzender