



Mainzer Ring

Planung

zum 6-streifigen Ausbau
von der

Anschlussstelle Mainz-Finthen

bis zum

Autobahnkreuz Mainz-Süd

Projektvorstellung

Dienstag, 29. September 2015

Park- und Verkehrsausschuss der Stadt Mainz



© Stadt Mainz



© Stadt Mainz



© Stadt Mainz



Fakt:

- Mainzer Ring ist wichtigste Verkehrsader im westlichen Rhein-Main-Gebiet
- Leistungsfähige Autobahnen A 60 und A 643 sind Voraussetzungen für Wirtschaft und Pendler
- AK Mainz-Süd ist verkehrlich überlastet

Ziel:

- 6-streifiger Ausbau von AD Mainz bis AK Mz.-Süd

DTV-W 2014= durchschnittlicher täglicher Verkehr (werktags) Montag – Freitag [Kfz/24h]



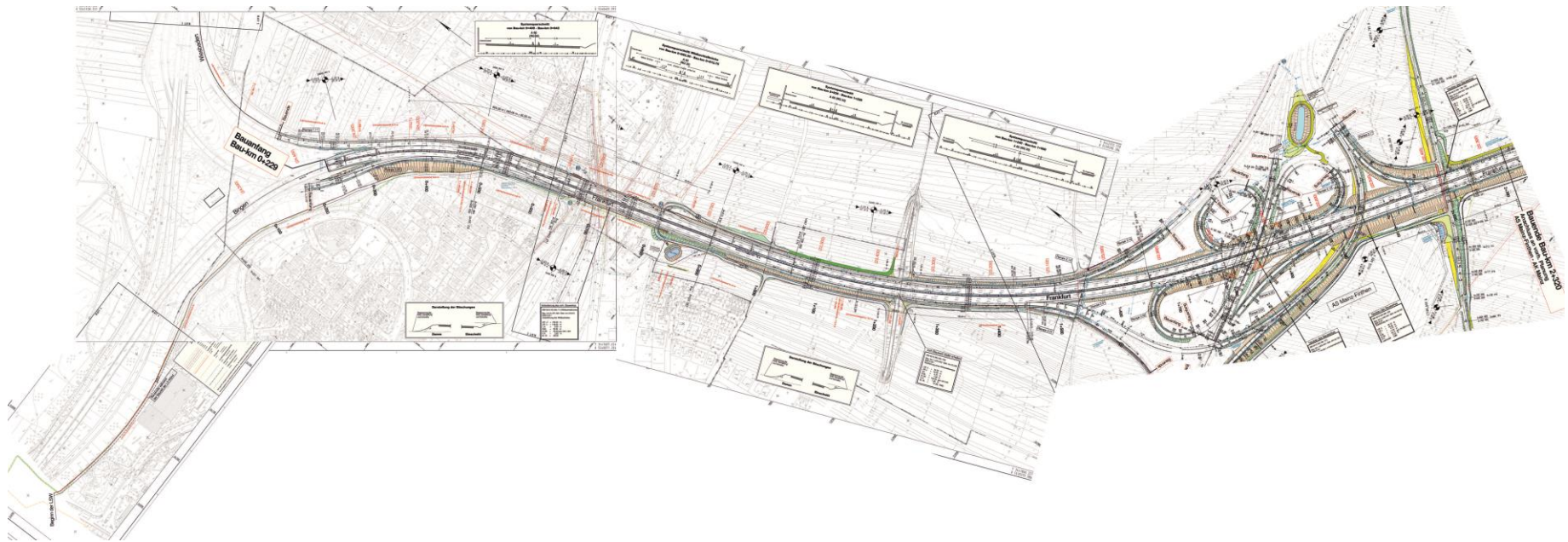
- **Verkehrsbelastung 2014**

- Zwischen AD Mainz und AS Mz.-Finthen
72.150 Kfz/24h (DTV-W)
- Zwischen AS Mz.-Finthen und AS Mz.-Lerchenberg
68.600 Kfz/24h (DTV-W)

DTV-W = durchschnittlicher täglicher Verkehr
(werktags) Montag – Freitag [Kfz/24h]

Abschnitt AD Mainz – AS Mz.-Finthen, 6-streifige Erweiterung

- Länge: 2,1 km
- Kosten: 48,8 Mio. €
- im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als „**Vordringlicher Bedarf**“ eingestuft
- Planungsstand: Genehmigung der Entwurfsplanung durch den Bundesverkehrsminister liegt vor
Planfeststellungunterlagen werden vorbereitet (Projektbetreuung durch das Autobahnamt Montabaur)



AS Mainz-Finthen

AK Mainz-Süd



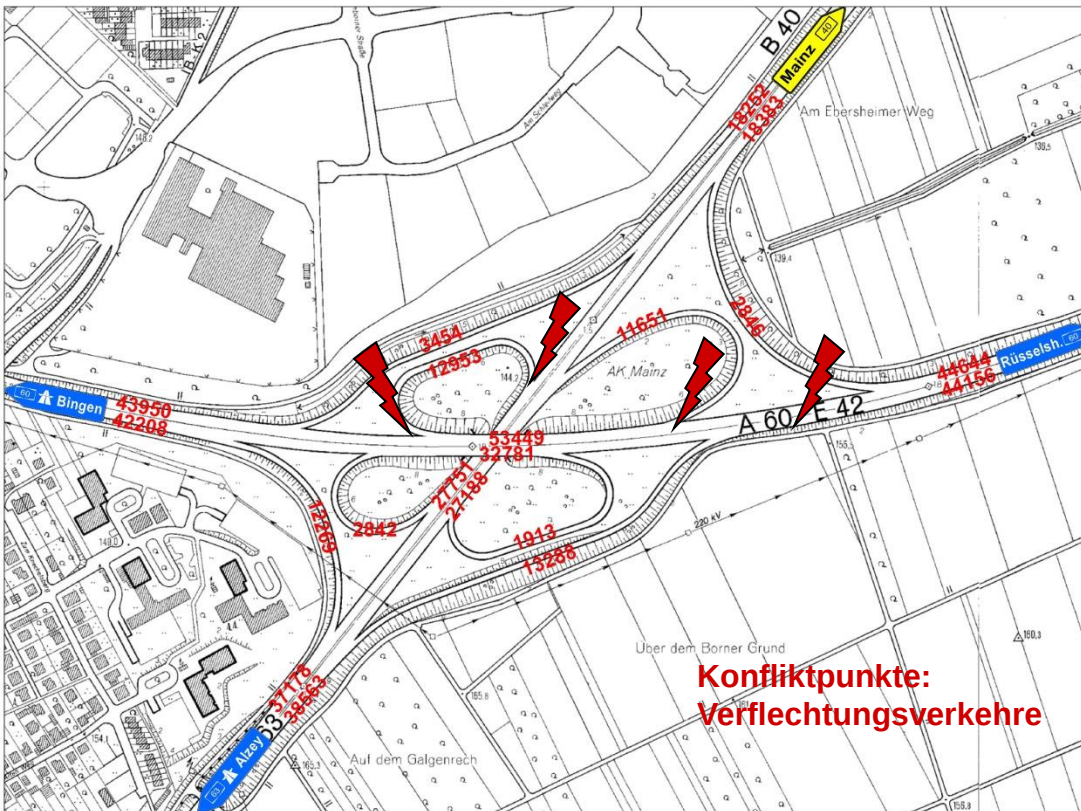
AS Mainz-Lerchenberg

Abschnitt AS Mz.-Finthen – AK Mz.-Süd, 6-streifige Erweiterung

- Länge: 4,4 km
- Kosten: 75 Mio. € (Stand 2015)
- im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als „**Vordringlicher Bedarf**“ eingestuft
- Planungsstand: Genehmigung der Entwurfsplanung durch den Bundesverkehrsminister liegt vor

Rückblick

Das Autobahnkreuz ist am Limit

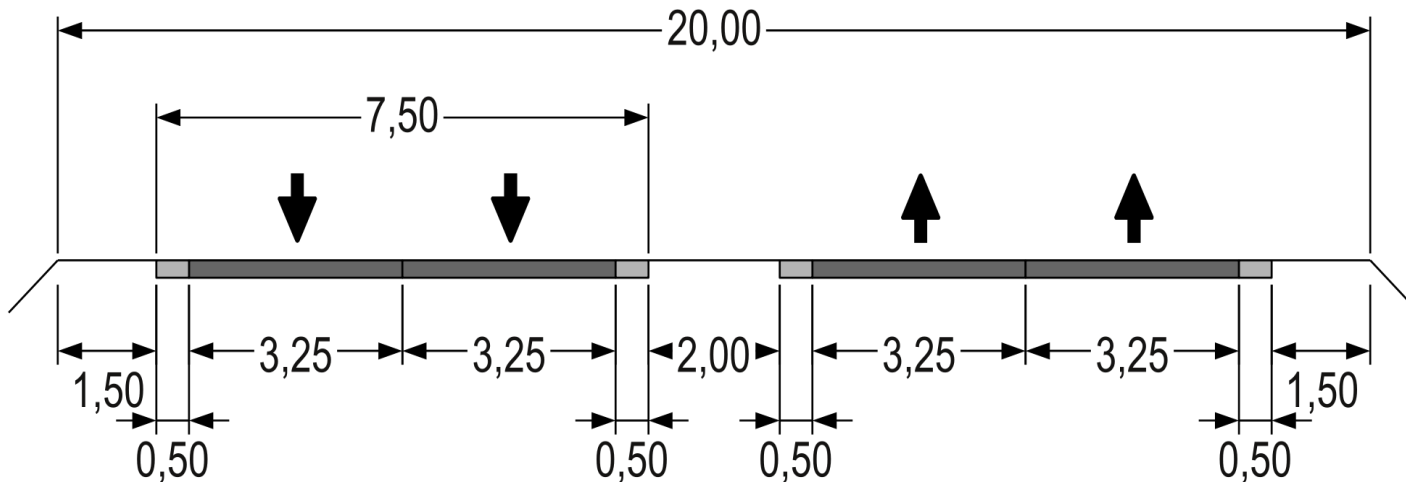


- Das AK Mainz-Süd ist bereits heute überlastet
- Konflikte der Fahrtbeziehungen Alzey – Bingen und Darmstadt - Alzey
- Dringender Erneuerungsbedarf des Bauwerks im AK

Bestandssituation

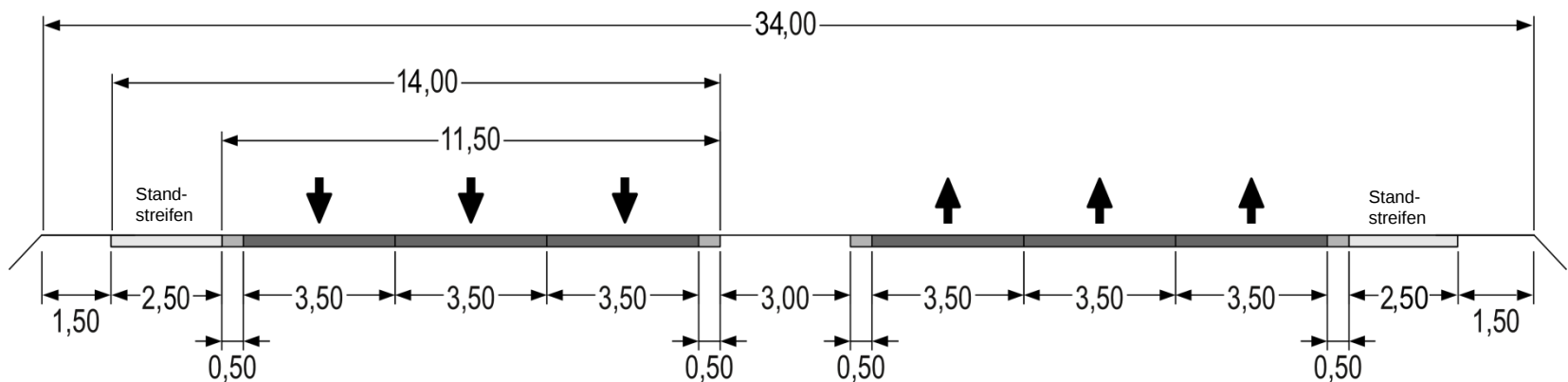
Regelquerschnitt: RQ 20

- Breite der befestigten Fahrbahnen 2 x 7,50 Meter
- Für Bundesstraßen konzipiert, nicht für Autobahnen
- Standstreifen fehlt
- Belastungsgrenze bei max. 30.000 Fahrzeugen pro Tag

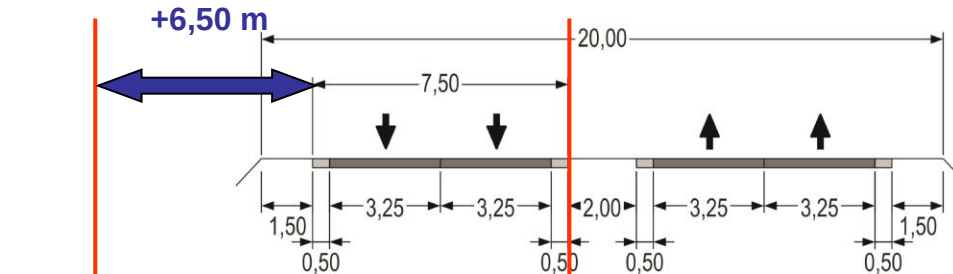


Sonderquerschnitt SQ 34

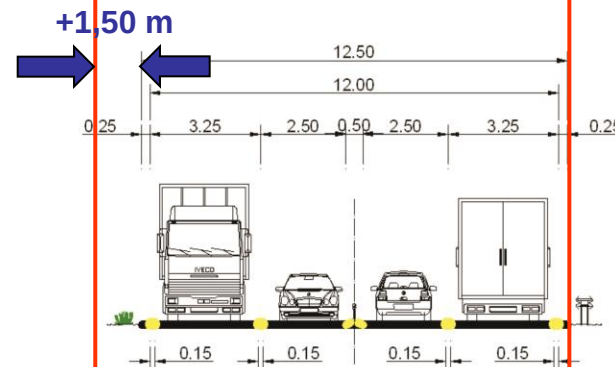
- Breite der befestigten Fahrbahnen 2 x 14,00 Meter
- 2 x 3 Fahrstreifen plus jeweils einen Standstreifen
- Regelkonformer Autobahnquerschnitt
- erforderlich ab ca. 60.000 Fahrzeuge pro Tag



Bestand



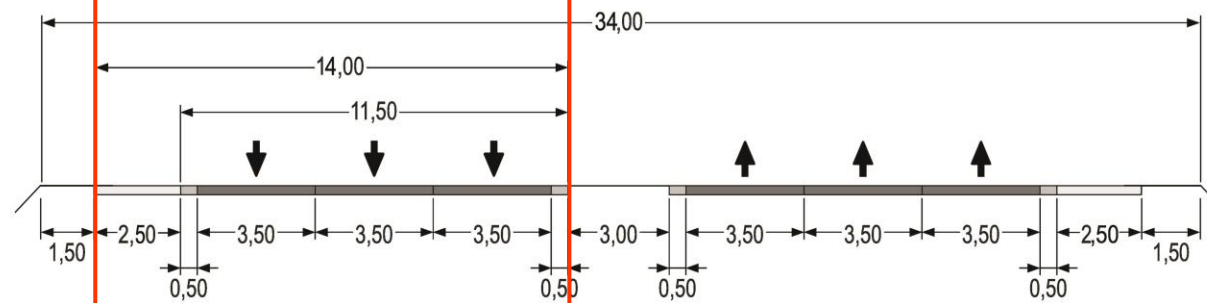
RQ 20



**Eine „4+0-Verkehrsführung“
ist während des Baus unumgänglich.**

Die erforderliche Mindestbreite der provisorischen Verkehrsführung beträgt auf Grund der hohen Verkehrsbelastung mindestens 12,50 m.

Planung



SQ 34

Variantenuntersuchung

- Variante 1 – Ausbau auf 6 Fahrstreifen mit Standstreifen
- Variante 2 – Ausbau auf 4 Fahrstreifen mit temporär nutzbarem Seitenstreifen („4+2-Lösung“)
- Variante 3 – Verlegung des AK Mainz-Süd
- Variante 4 – Einhausung der A 60 bei Marienborn
- Variante 5 – Tieferlegung der A 60 bei Marienborn

Fazit des Variantenvergleichs					
	Variante 1 Ausbau 6+2	Variante 2 Ausbau 4+2	Variante 3 Verlegung Kreuz	Variante 4 Einhausung	Variante 5 Tieferlegung
	Vorzugsvariante				
Baukosten in Mio. € (brutto)	75	72	118	192	114
darin enthalten:					
Lärmschutzbauwerke in Mio. € (netto)	12,9	12,9	3,3	99,7	2,7
zusätzlicher passiver Lärmschutz erforderlich	ja	ja	ja	ja	ja
zusätzlicher Flächenverbrauch	8 ha	5,5 ha	46 ha *	8,5 ha	12 ha
geschätzte durchschnittliche Bauzeit	ca. 4-5 Jahre	ca. 4-5 Jahre	ca. 8-10 Jahre	ca. 7-8 Jahre	???
bauliche Umsetzung	alle Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten	alle Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten	Sperrung von Rampen im AK erforderlich	alle Verkehrsbeziehungen bleiben erhalten	Baubarkeit offen
Verkehrssicherheitsdefizite	keine	fehlende Standspuren	zu geringer AS-Abstand	Verflechtung im Tunnel	keine
Aufwand betriebliche Unterhaltung	normal	hoch	normal	sehr hoch	normal

<u>heute:</u>	deutliche Überschreitung der Vorsorgegrenzwerte der 16. BImSchV am Tag und in der Nacht von bis zu 10 bzw. 15 dB(A)
<u>Variante 1 und 2:</u> (6+2 und 4+2)	wesentliche Abminderung der Lärmbelastung von bis zu 15 dB(A) = mehr als Halbierung der Lautstärke! bis zu 18 Gebäude sind zusätzlich passiv zu schützen
<u>Variante 3 und 5:</u> (Verlegung Kreuz und Tieferlegung)	Untersuchungstiefe für qualitative Aussage derzeit nicht ausreichend
<u>Variante 4:</u> (Einhausung)	wesentliche Abminderung der Lärmbelastung von bis zu 18 dB(A) = mehr als Halbierung der Lautstärke! jedoch kein vollständiger aktiver Lärmschutz für die oberen Stockwerke der Hochhäuser möglich

Umfangreiche Öffentlichkeitsbeteiligung

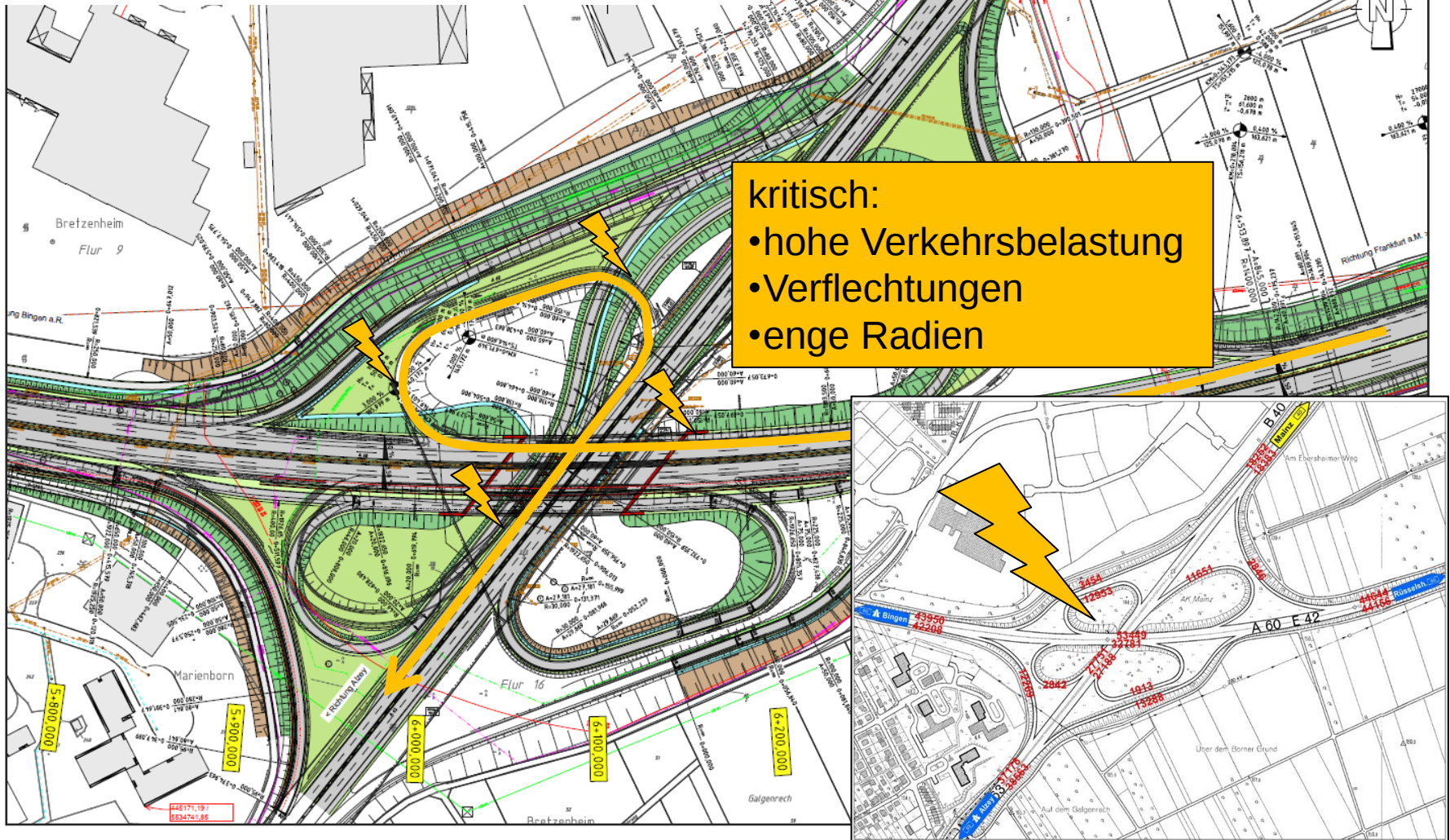
- 15. Juni 2012 Informationstermin A 60 Marienborn
- 25. Juni 2013 Planungsvorstellung Stadt Mainz Park- und Verkehrsausschuss
- 10. September 2013 Bürgergespräch Marienborn
- 21. September 2014 Planungsvorstellung beim Tag der offenen Tür AM Heidesheim
- 7. Oktober 2014 Bürgerversammlung Marienborn
- 29. September 2015 gemeinsame Sitzung des Verkehrsausschusses und der Ortsbeiräte der Stadt Mainz

Internetpräsentation www.mainzerring.de (Aktualisierung in Vorbereitung)

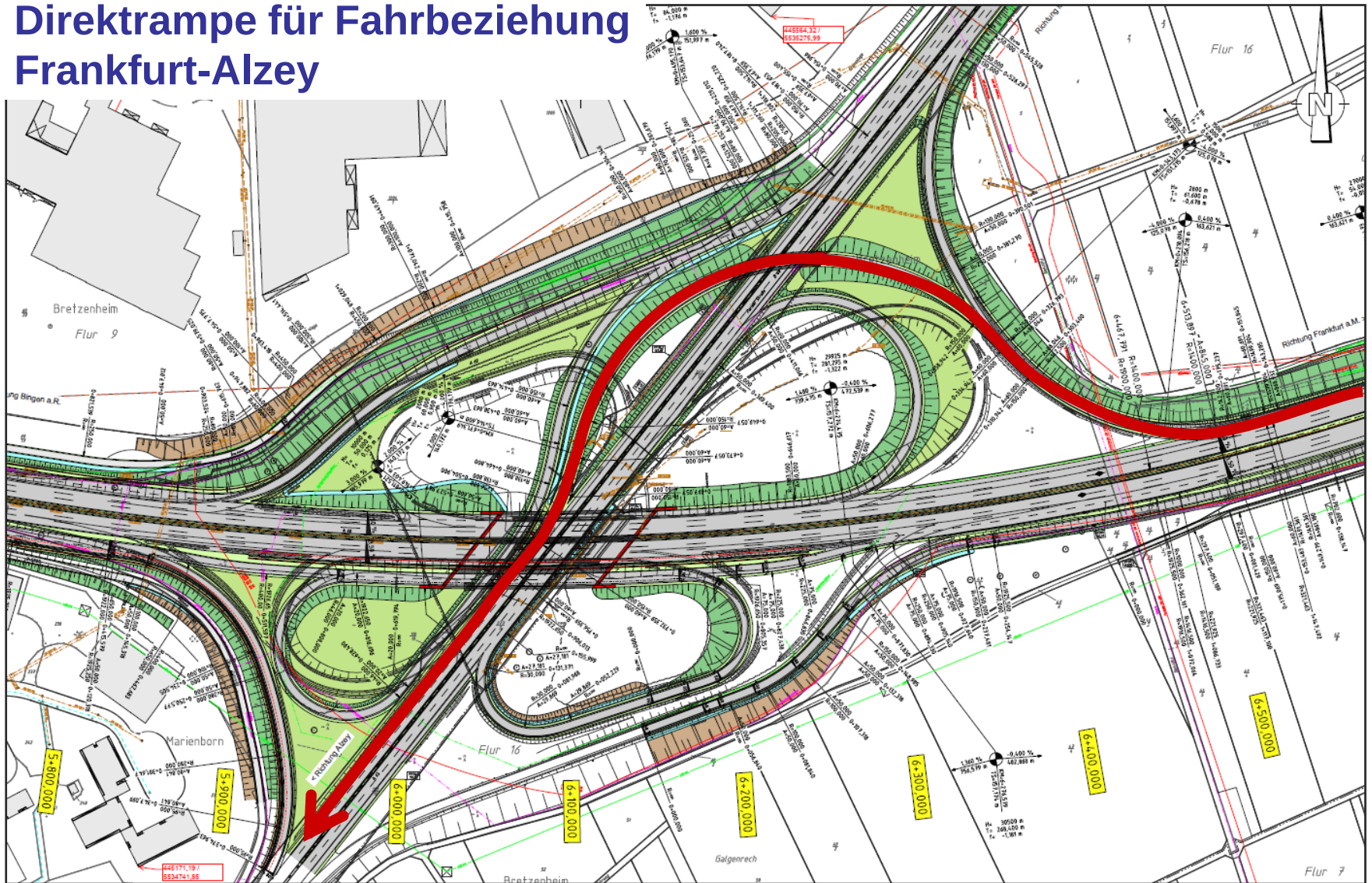
Austausch mit BI „Initiative Lebenswerteres Marienborn“

Eingaben von Bürgern

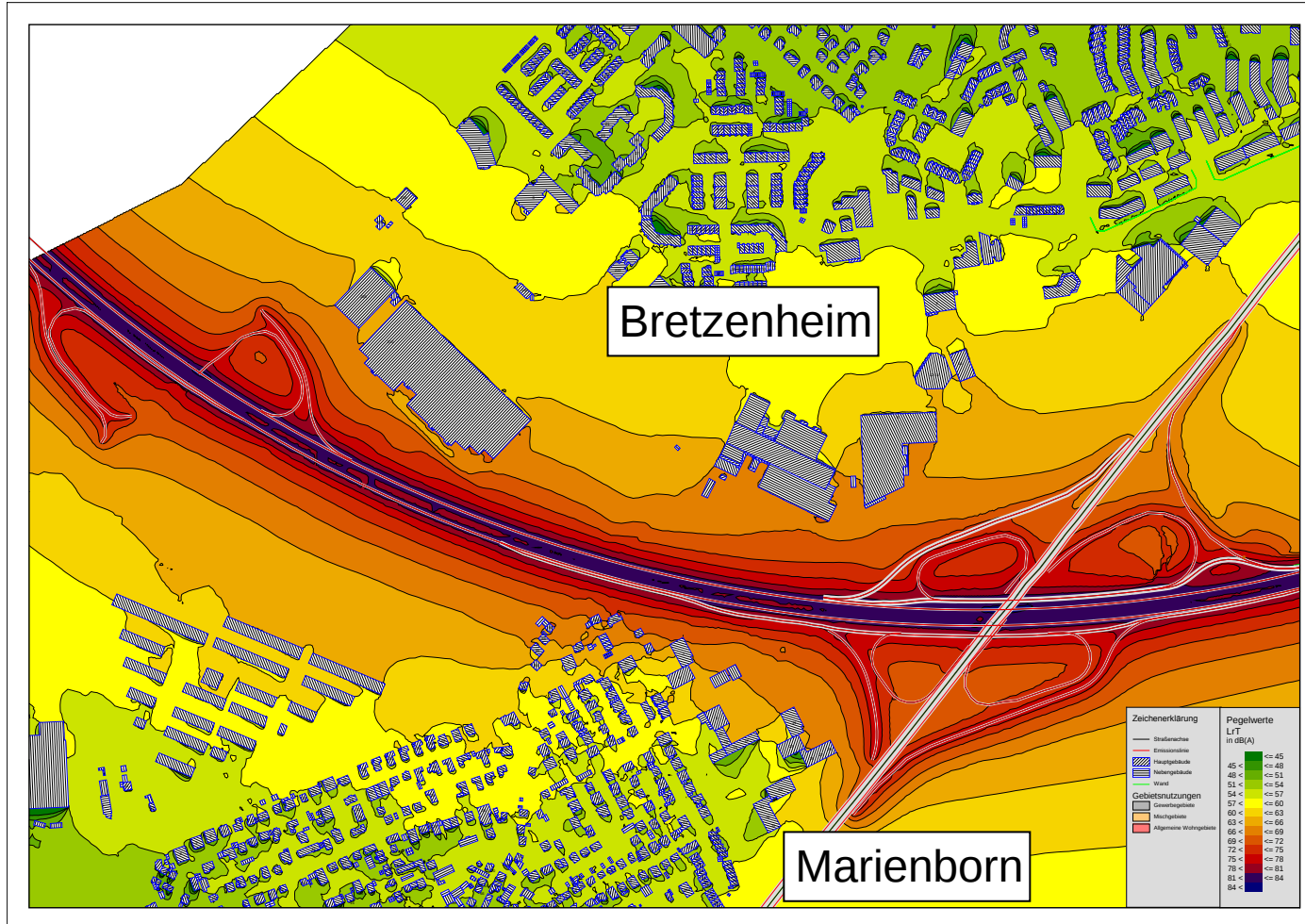
Überprüfung der Leistungsfähigkeit Fahrbeziehung Frankfurt-Alzey



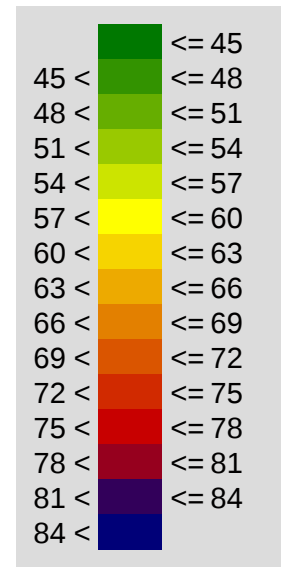
Direktrampe für Fahrbeziehung Frankfurt-Alzey

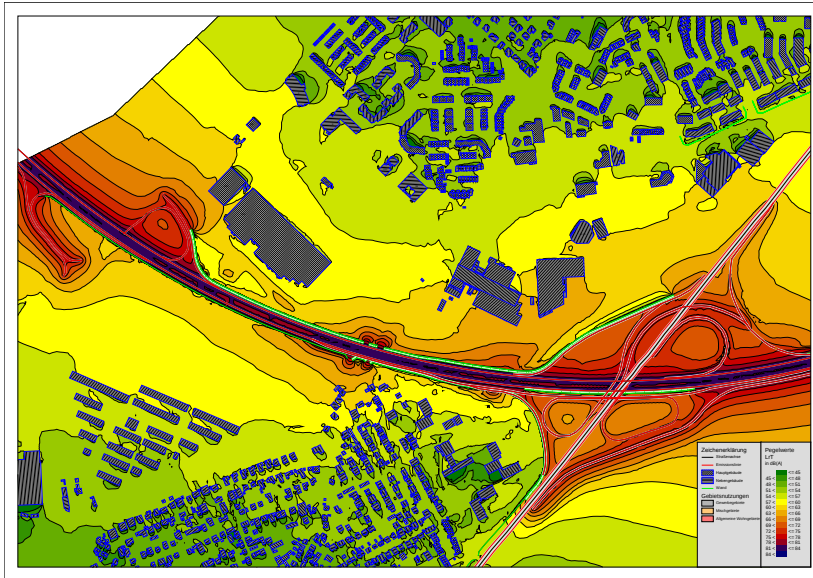




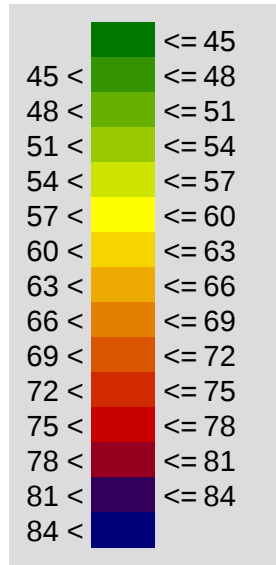
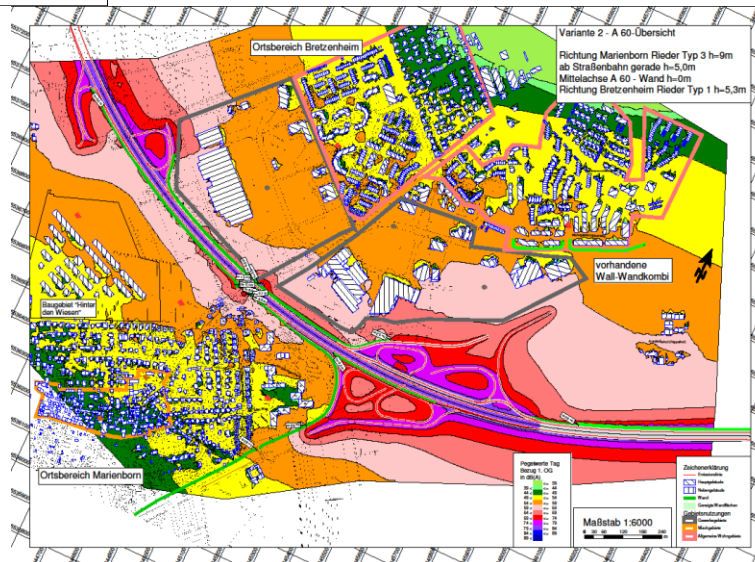


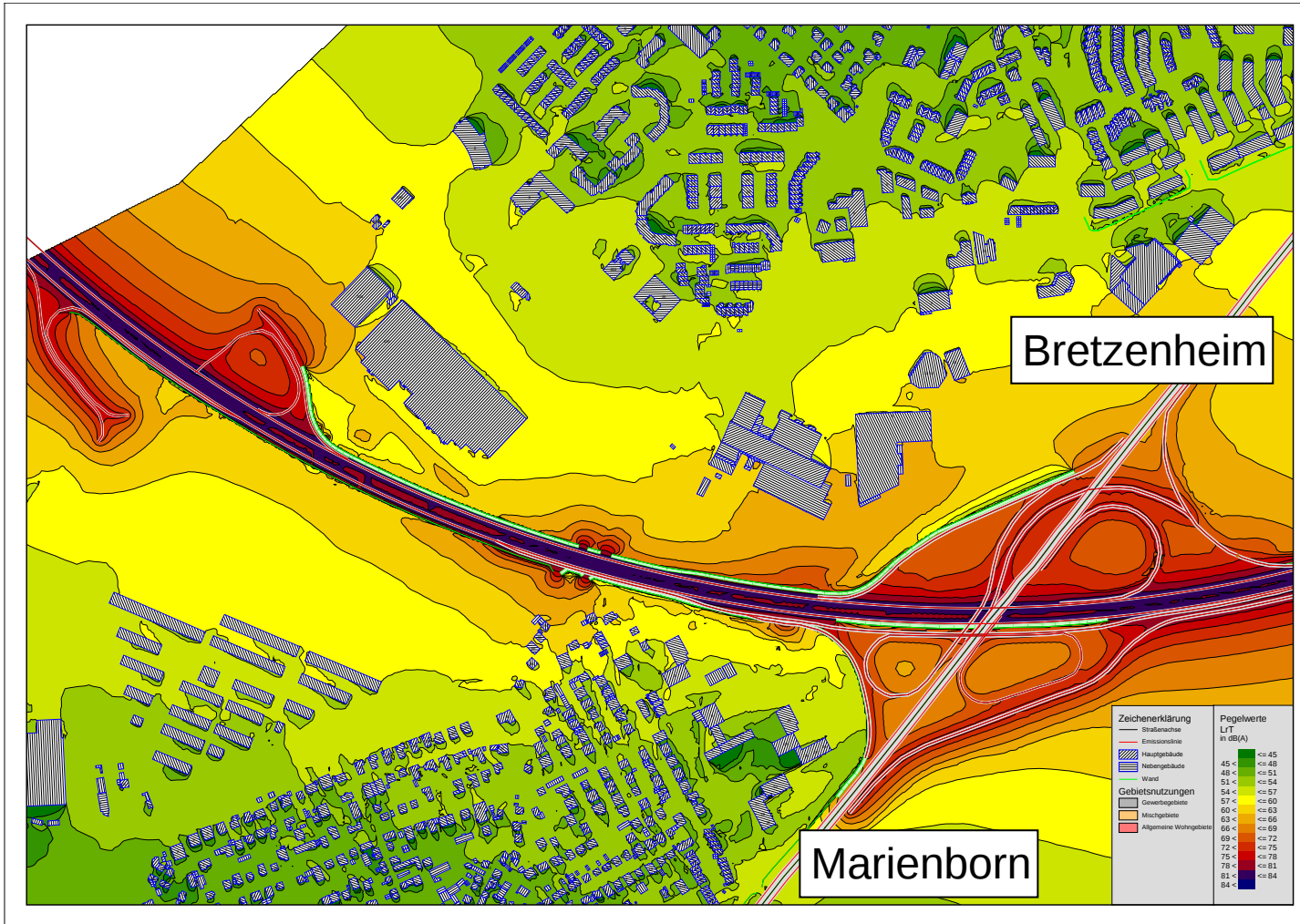
Berechnungspunkt 1. OG



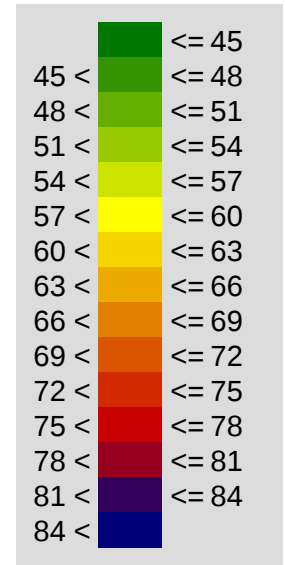


**Variante 1
- Tag –
bisherige Lösung**





Berechnungspunkt 1. OG





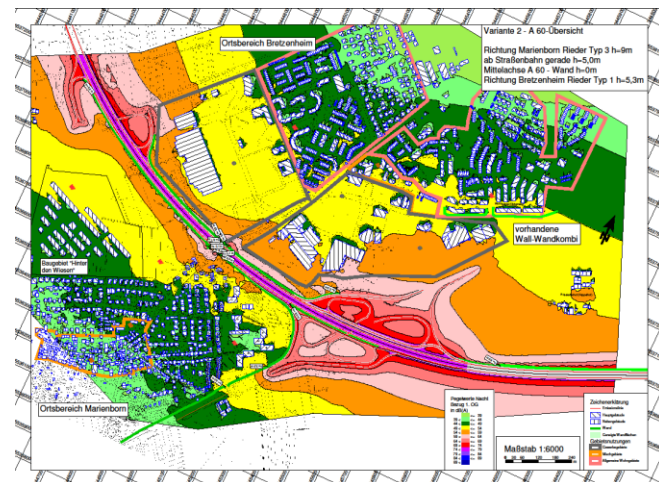
Mainzer Ring

AS Mainz-Finthen

AK Mainz-Süd

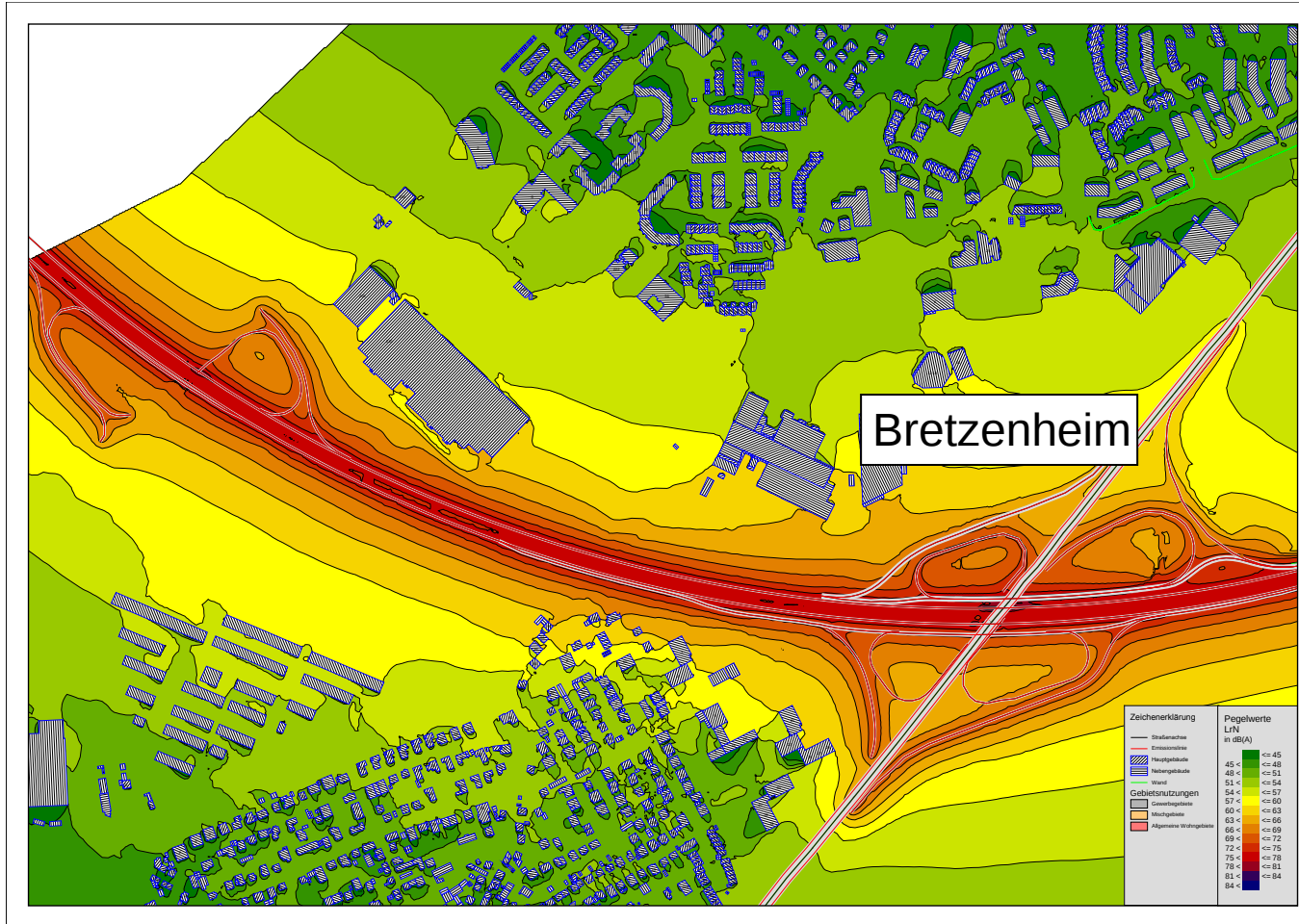


AS Mainz-Lerchenberg

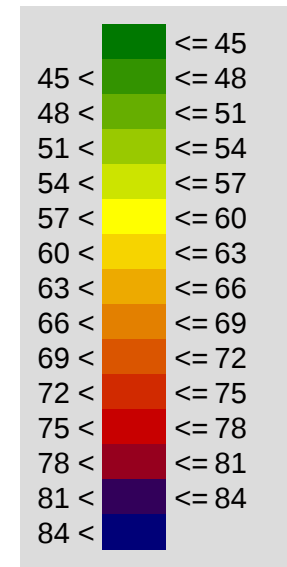


Vielen Dank

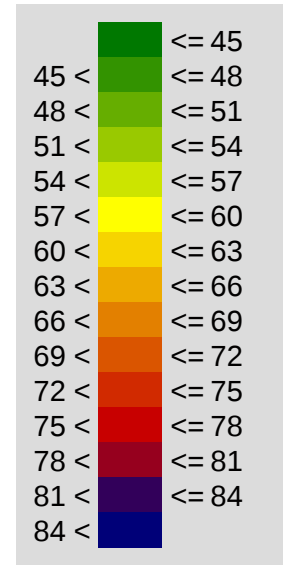
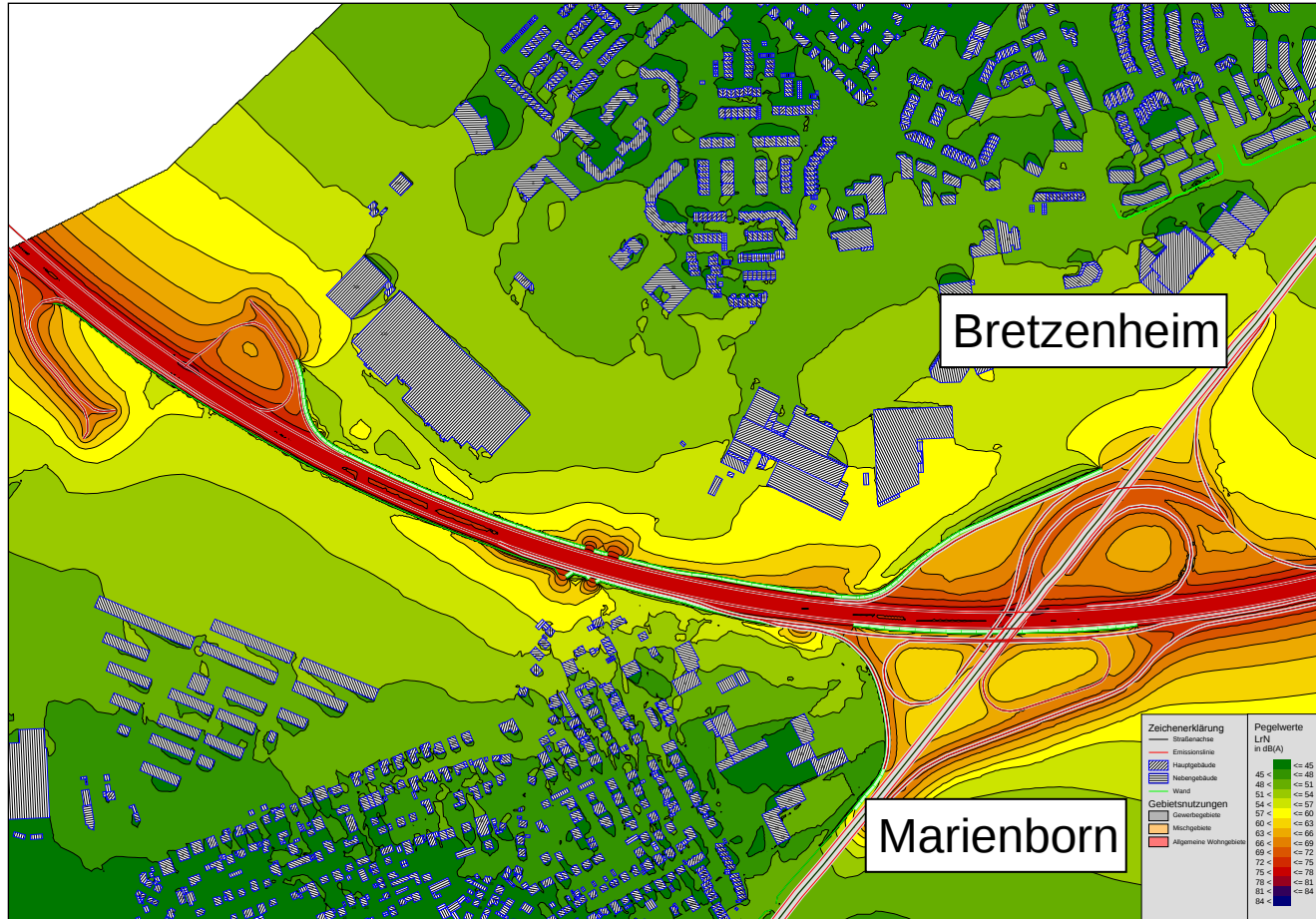
Bestandssituation Lärm - Nacht -

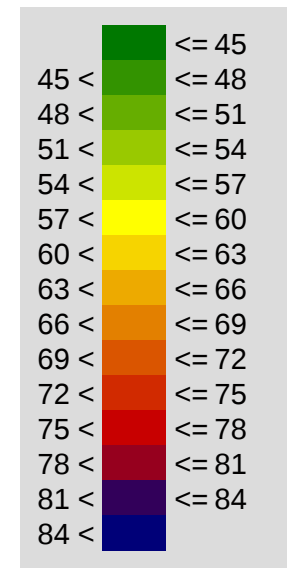


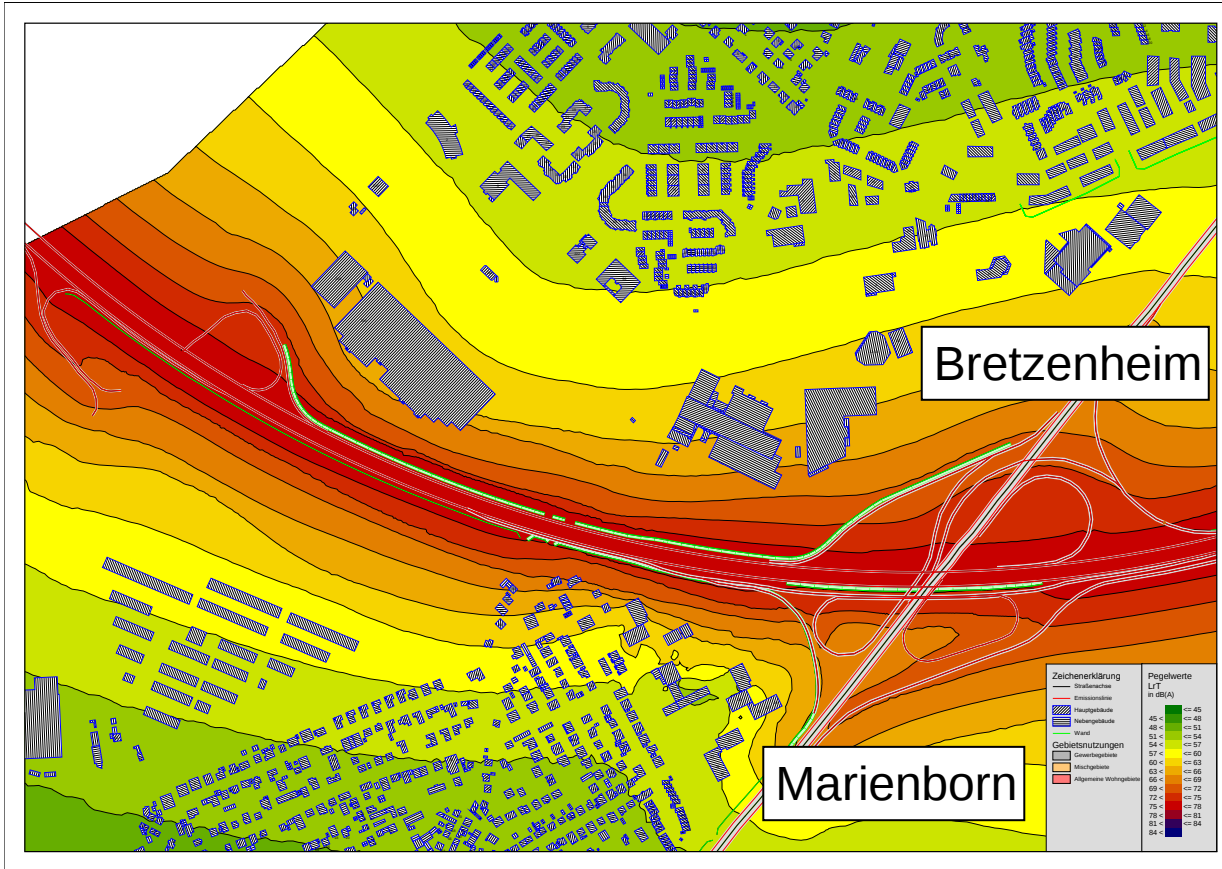
**Berechnungs-
punkt 1. OG**



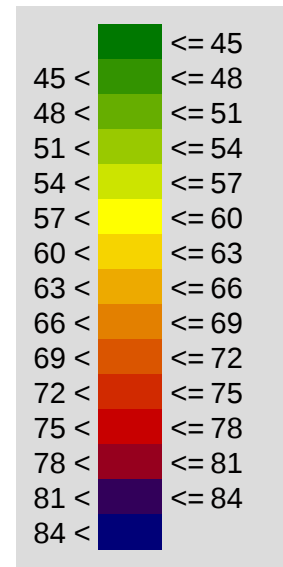
Berechnungspunkt 1. OG



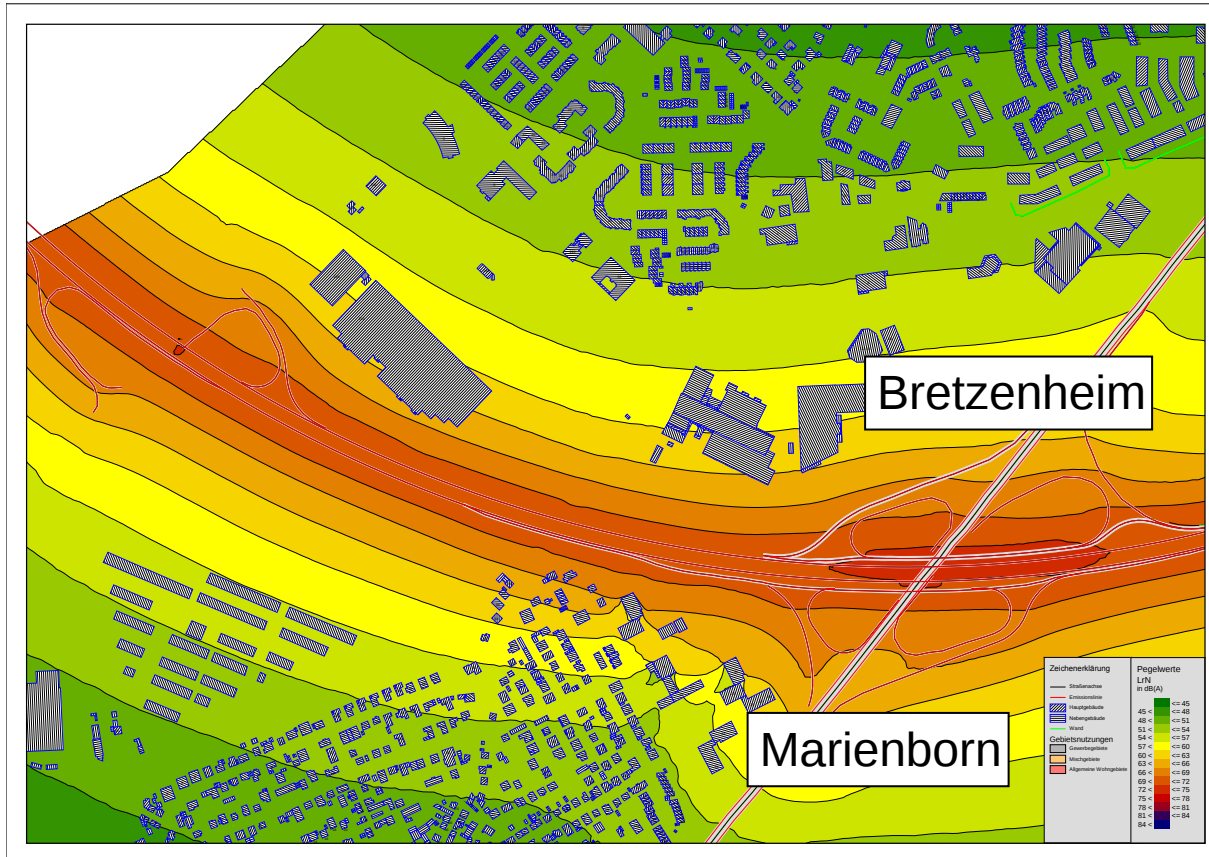
[illegible]



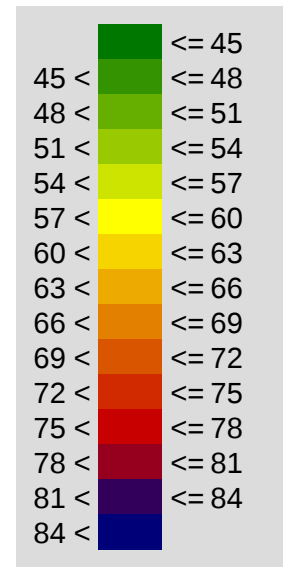
**Berechnungs-
punkt 10.OG**

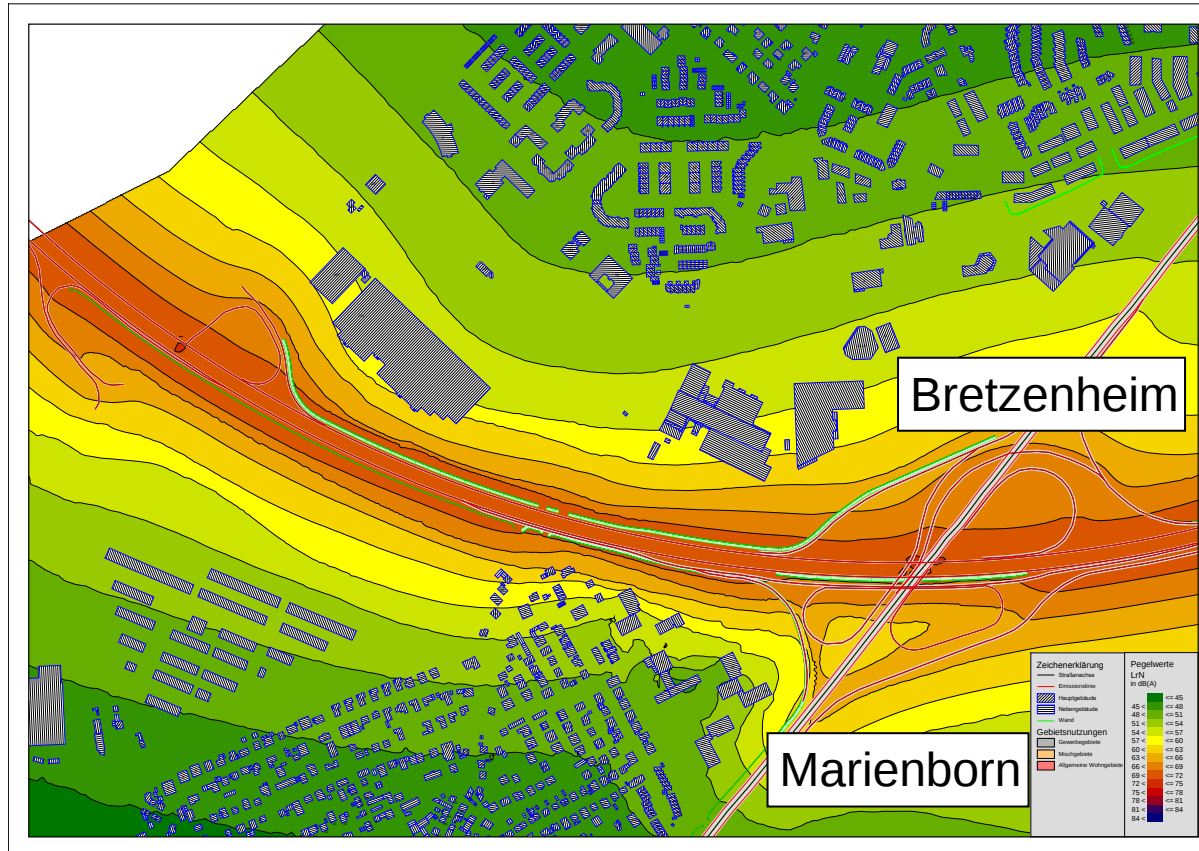


Bestandssituation Variante 1 - Nacht -



**Berechnungs-
punkt 10.OG**





Berechnungspunkt 10.0G

