

## Illegales Brückenbauwerk im Autobahnkreuz Mainz-Süd

Die derzeitigen Bauarbeiten im Autobahnkreuz Mainz-Süd sind illegal, da sie ohne vorherige Durchführung des erforderlichen Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Das „Abstimmungsverfahren“ und der „Entbehrlichkeitsbescheid“ können keine wirksame rechtliche Grundlage für diese Bauarbeiten sein.

Die bisher vorhandene Brücke der A 60 im Autobahnkreuz Mainz-Süd war keineswegs ein „beschädigtes Brückenbauwerk“. Vielmehr erhielt die Brücke im Jahre 2012 die Zustandsnote 3. Diese an der Untergrenze der entsprechenden Zustandskategorie (die von Note 3 bis Note 3,4 reicht) gelegene Zustandsnote bedeutete „nicht zwangsläufig eine Nutzungseinschränkung des Bauwerkes, sondern (war) vielmehr ein Indikator dafür, dass in näherer Zukunft eine Instandsetzungsmaßnahme zu planen (war)“ (s. „Zustandsnoten der Brücken“ der Bundesanstalt für Straßenwesen, Bauwerksnummer 6015564, veröffentlicht unter <https://www.bast.de/DE/Statistik/Bruecken/Zustandsnoten.pdf?blob=publicationFile&v=4>). Es bestand also kein Grund zur Eile und keine Notwendigkeit, anstelle des für die A 60 vom Autobahndreieck Finthen bis zum Autobahnkreuz Mainz Süd vorgesehenen und vorgeschriebenen Planfeststellungsverfahrens unter Ausschluss der Öffentlichkeit ein geheimes „Abstimmungsverfahren“ durchzuführen, in das nur vier Behörden und die Mainzer Verkehrsgesellschaft eingebunden wurden. Entgegen der Sachlage führte dagegen der LBM in seinem „Entbehrlichkeitsbescheid“ vom 09.07.2013 aus:

„Das vorhandene Kreuzungsbauwerk im Autobahnkreuz Mainz-Süd ist schadhaft und bedarf der dringenden Erneuerung.“

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung wurde nicht durchgeführt. Die bis zum Beginn der jetzigen Bauarbeiten vorhandene Brücke hatte vier Fahrspuren, eine Breite von 24 m und eine Länge von 67 m.

Im Blick auf den geplanten sechsspurigen Ausbau der A 60 und zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauzeit sollte, so der LBM im „Entbehrlichkeitsbescheid“, „ein dauerhaftes Behelfsbauwerk (errichtet werden), welches auch in die Planung für den sechsstreifigen Ausbau der A 60 vom Autobahnkreuz Mainz-Süd bis zur Anschlussstelle Mainz-Finthen mit integriert wird. Das Behelfsbauwerk (sollte) jedoch nach erfolgter Erneuerung des vorhandenen Kreuzungsbauwerks im AK Mainz-Süd vorerst noch nicht dauerhaft unter Verkehr genommen“ werden.

Die Stadt Mainz stimmte mit Schreiben vom 03.06.2013 dem Bauvorhaben nur unter der Bedingung zu, dass

„mit dem Einvernehmen der Stadt Mainz kein Präjudiz zum Bau der Behelfsbrücke hinsichtlich eines 6-spurigen Vollausbaus der BAB A 60 zwischen AK Mainz-Süd und AD Mainz verbunden sein kann.“

Ferner führte die Stadt Mainz aus:

„Auch halten wir es für erforderlich, eine Rückbauverpflichtung vorzusehen. Dies für den Fall, dass der weitere Ausbau der A 60 wider Erwarten nicht oder mit zeitlicher Verzögerung weiter betrieben wird.“

Bekanntlich liegt bis heute, mehr als sieben Jahre später, kein Planfeststellungsantrag für den Ausbau des fraglichen Streckenabschnitts der A 60 vor.

In seiner Sitzung vom 11.09.2013 fasste der Mainzer Stadtrat unter TOP 32 unter anderem folgenden Beschluss:

„Mit dem Umbau des Mainzer Kreuzes und dem Bau der Straßenbahnbrücke dürfen keine Fakten geschaffen werden, die eventuelle Lärmschutzmaßnahmen, wie etwa eine Einhausung, nicht mehr möglich machen würden.

Zu prüfen ist, ob auch andere bauliche Maßnahmen, wie zum Beispiel eine Tieferlegung der Autobahnabschnitte, einen besseren Lärmschutz für Marienborn gewährleisten können.

Bei der Planung des Lärmschutzes ist der Summenpegel des Autobahnlärms von der A 60 und der A 63 zu berücksichtigen.“

Der LBM errichtet z. Zt. ein völlig anderes Brückenbauwerk, als dies Gegenstand des „Abstimmungsverfahrens“ war. Die neue Brücke soll eine Gesamtbreite von 34 m und eine Gesamtlänge von 95,5 m haben (so die Präsentation des LBM vom 28.06.2017). Es wird also ein knapp 100 m langes Stück Autobahn mit sechs Fahrspuren und zwei Standstreifen gebaut. Von einem rückbaubaren Behelfsbauwerk ist nicht mehr die Rede. In seiner Präsentation geht der LBM von unrealen Verkehrszahlen („rund 100.000 Kfz/Tag“) aus. Die realen Verkehrszahlen auf der A 60 liegen wesentlich niedriger (2018: 62.436 Kfz/24 h) und fallen seit 17 Jahren kontinuierlich.

Für die jetzt im Bau befindliche Mammutbrücke hat weder ein neues „Abstimmungsverfahren“, noch erst recht ein Planfeststellungsverfahren stattgefunden.

In seinem Schreiben an die Initiative Lebenswerteres Marienborn vom 21.12.2017 schreibt der rheinland-pfälzische Verkehrsminister Dr. Wissing:

„Unabhängig von den aktuell erfolgenden Baumaßnahmen plant der Landesbetrieb Mobilität Worms parallel den sechsstreifigen Ausbau der A 60 zwischen dem Autobahnkreuz Mainz-Süd und Finthen als Grundlage für das zu gegebener Zeit durchzuführende Planfeststellungsverfahren zur Baurechtsbeschaffung.“

Der zuständige Landesminister geht also davon aus, dass für das zu dem entsprechenden Autobahnabschnitt zählende Brückenbauwerk kein Baurecht vorliegt, sondern erst nachträglich beschafft werden soll. Eine bemerkenswerte Einstellung unter dem Gesichtspunkt der Verpflichtung der öffentlichen Verwaltung zu rechtmäßigem Handeln.

10.10.2020, Eckhard Grabowski