



Antwort zur Anfrage Nr. 0186/2022 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend **Schutz des Stadtteils Marienborn vor den Belastungen durch den Autobahnverkehr (ÖDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

1. Liegt diese neue schalltechnische Untersuchung der Verwaltung bereits vor? Hat die Verwaltung diese bei der Autobahn GmbH bereits angefordert? Wenn nein, warum nicht? Kann diese den Gremien zur Verfügung gestellt werden?

Die Autobahn GmbH wurde um Auskunft über den Sachstand zur Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung nach der RLS-19 (Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen) gebeten. Die Autobahn GmbH hat hierzu mitgeteilt, dass die Aktualisierung der schalltechnischen Untersuchung noch nicht in Auftrag gegeben wurde.

2. Wird die Verwaltung bei der anstehenden neuen Lärmkartierung die gesetzlich vorgeschriebenen neuen Lärmschutzrichtlinien (RLS-19) beachten? Wird die Verwaltung bei der Überarbeitung des Lärmaktionsplans ihre Zuständigkeit für die Forderung nach Tempo 80 entsprechend den Ausführungen des Verwaltungsgerichts beachten?

Die anstehende neue Lärmkartierung wird nach der "BUB" durchgeführt. Es handelt sich dabei um die Berechnungsmethode für den Umgebungslärm nach § 5 Absatz 1 der Verordnung über die Lärmkartierung (34. BImSchV) bzw. um die vorgeschriebene Berechnungsmethode für bodennahen Quellen (Straßen, Schienenwege, Industrie und Gewerbe) (BUB), seitens des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit und des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur bekanntgegeben im Bundesanzeiger vom 20.11.2018. Gegebenenfalls noch anstehende Aktualisierungen werden berücksichtigt. Sofern bei der Prüfung von einzelnen Maßnahmen weitergehende Untersuchungen erforderlich werden, werden jeweils die aktuellen einschlägigen Berechnungsmethoden angewendet. Dabei wird berücksichtigt, dass die RLS-90 durch die RLS-19 aktualisiert wurde. Bei der Fortschreibung des Lärmaktionsplanes wird das Thema Geschwindigkeitsbegrenzung zur Lärminderung mit untersucht."

3. Hat die Verwaltung beim Landesamt für Umwelt eine Luftmessstation (einschl. Feinstaubmessung) beantragt? Wenn nein, warum nicht?

Bislang wurde eine Messstation für Luftschadstoffe am Standort Marienborn beim LfU durch die Stadtverwaltung Mainz nicht beantragt. Grund hierfür ist die Tatsache, dass auch nach erfolgter Rücksprache mit dem Landesamt für Umwelt hier keine Hinweise darauf vorliegen, dass die vom Gesetzgeber festgelegten Grenzwerte in Marienborn überschritten sind oder in absehbarer Zeit überschritten sein werden.

Der an den anderen Messstationen in Mainz insb. für Feinstaub (PM10 und PM2,5) ermittelte Jahresmittelwert lag im Jahr 2020 bei unter 50% des gesetzlichen Grenzwertes.

4. Die Erneuerung des Brückbauwerks am Mainzer Kreuz ist umstritten, weil für den Neubau kein Planfeststellungsverfahren vorliegt. Die Autobahn GmbH führt aus, dass "die Stadtverwaltung Mainz uns keinen Baustopp vorgetragen oder sogar erlassen (hat)". In der Antwort zur Anfrage Nr. 0433/2018 der ÖDP-Stadtratsfraktion betreffend Rechtmäßigkeit des Brückenbaus am Autobahnkreuz Mainz-Süd und der Haltung der Verwaltung hierzu wurde u.a. mitgeteilt, dass die Verwaltung den Baufortschritt nicht gefährden wolle. Warum nimmt die Verwaltung nicht ihre im sogenannten „Abstimmungsverfahren“ gegebene Zustimmung zu dem Brückenbau (Schreiben vom 03.06.2013) zurück, nachdem das jetzt entstehende Bauwerk etwas völlig anderes ist als dasjenige, das den im Abstimmungsverfahren vorgelegten Plänen zugrunde lag? Wann gedenkt die Verwaltung darauf zu reagieren, dass ihre im Schreiben an den LBM vom 03.06.2013 genannten Bedingungen nicht eingehalten wurden und nachdem seither fast neun Jahre vergangen sind?

Wie bereits in der Vergangenheit mehrfach erläutert wurde, war seitens des Landesbetriebs Mobilität für den Brückenneubau kein Planfeststellungsverfahren beabsichtigt, weil hierdurch bis auf weiteres keine zusätzlichen Fahrspuren in Betrieb genommen würden. Die seinerzeitigen Genehmigungsunterlagen im so genannten Abstimmungsverfahren sahen verbindlich vor, dass auch nach dem Neubau ohne ein weitergehendes Baurechtsverfahren weiterhin nur ein 4-spuriger Betrieb möglich sei. Eine Erweiterung auf 6 Fahrspuren sei erst nach Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens möglich. An diesem Sachverhalt hat sich auch durch die zwischenzeitlichen Planungsmodifikationen nichts geändert. Die Stadt Mainz weist weiterhin darauf hin, dass mit dem jetzt im Bau befindlichen Brückenbauwerk kein Präjudiz zum Bau eines 6-spurigen Vollausbaus der BAB A 60 zwischen AK Mainz Süd und AD Mainz verbunden sein kann. Der Verwaltung liegen derzeit keine Hinweise vor, ob und ggf. wann ein entsprechendes Planfeststellungsverfahren eingeleitet wird.

Es ist hinlänglich bekannt, dass die aktuelle Baustelle sehr spürbare Auswirkungen auf den Verkehrsfluss sowohl auf der Autobahn selbst als auch auf das nachgelagerte städtische Netz hat. Von den Stauerscheinungen auf der Autobahn sind unter anderem auch Verkehrsteilnehmer:innen betroffen, die Ziele jenseits des Autobahnkreuzes haben, also die nördlich gelegenen Stadtteile wie z.B. Finthen, Gonsenheim oder Mombach, aber auch Stadtteile in direkter Nachbarschaft des Autobahnkreuzes wie Bretzenheim und Marienborn. Auch die Ausweichverkehre auf die Geschwister-Scholl-Straße wirken sich seit geraumer Zeit sehr nachteilig aus. Von daher ist der Stadt Mainz weiterhin daran gelegen, dass die Sanierung und Weiterbau der Brücke so schnell wie möglich durchgeführt werden. Ein Baustopp wäre hier kontraproduktiv und vor dem Hintergrund, dass die Bautätigkeit seit Ende November 21 bereits wiederaufgenommen wurde, volkswirtschaftlich nicht verantwortbar.

Die außerordentlich umfangreichen Verzögerungen mit einem über einjährigen Baustopp wurden durch einen Bauunfall, verschiedene Baumängel und der damit verbundenen umfangreichen und komplexen Erarbeitung eines Sanierungskonzeptes verursacht. Sie waren nicht vorhersehbar und haben wesentlich dazu beigetragen, dass sich das Bauprojekt deutlich länger hinzieht als zu Beginn des Projekts veranschlagt. Die Bedingungen des Schreibens der Verwaltung an den LBM haben sich dem ursprünglich vorgesehenen Zeitablauf des Projekts orientiert und müssen nun im Kontext des spürbar verzögerten Baufortschritts gesehen werden.

Die Autobahngesellschaft stand und steht sowohl mit der Initiative „Lebenswertes

Marienborn“ (letztmalig am 6.10.21) als auch mit der Stadt Mainz im Austausch und in Abstimmung zur gestellten Frage. Die Autobahngesellschaft hat am 25.1.2022 im Rahmen des Verkehrsausschuss in einem Sachstand die nächsten Meilensteine vorgetragen. Die Stadt Mainz geht davon aus, dass durch das Sanierungskonzept an der Brücke Kreuz Süd ein Weiterbau nun uneingeschränkt möglich ist und keine weiteren Verzögerungen auftreten. Bis April 2022 wird laut Aussagen der Autobahngesellschaft das Brückenbauwerk Süd (nach Sanierung) fertiggestellt. Der Aushub der Behelfsbrücke erfolgt bis Juni 2022. Der gesamte Verkehr kann ab Frühjahr 2022 auf dem südlichen Brückenbauwerk in einer 2+2-Baustellenführung abgewickelt werden. Parallel wird das Bauwerk Nord abgerissen. Der Abschluss des Brückenbauwerks ist für Sommer 2024 geplant.

Mainz, 03.02.2022

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Dezernentin