

zu TOP

Mainz, 20.08.2025

Anfrage 1244/2025 zur Sitzung am Ausbau der A 643 zwischen Schiersteiner Brücke und Autobahndreieck Finthen (FDP)

Mit der ablehnenden Haltung der EU-Kommission zum sechsstreifigen Ausbau der A 643 verlängert sich die langwierige Debatte um weitere Jahre. Nach einer Vereinbarung der Bundesländer Hessen und Rheinland-Pfalz sollte der Ausbau von Wiesbaden bis Finthen im Jahr 2019 abgeschlossen sein. Die Planungen auf rheinland-pfälzischer Seite wurden 2011 durch die damalige rot-grüne Landesregierung gestoppt. Der Bund als Bauherr und zuständig für die Finanzierung hat dann 2013, also mithin vor 12 Jahren, mit einer Weisung von Bundesverkehrsministers Ramsauer an die Landesregierung, aus verkehrlichen Gründen den durchgehenden sechsstreifigen Ausbau vorangetrieben. Mittlerweile ist die Autobahn GmbH des Bundes zuständig. Hintergrund war die Verkehrsprognose von 2005, die eine deutliche Verkehrszunahme bis 2025 voraussagte. Die Stadtverwaltung Mainz und Teile der Landespolitik lehnen einen Ausbau auf sechs Fahrstreifen ab, halten eine Ertüchtigung auf 4 plus 2 Fahrstreifen für ausreichend und begründen dies mit einer Reduzierung der Eingriffe in das Naturschutzgebiet Mainzer Sand. Erwartet wird durch den Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrsnetzes zudem eine Reduzierung der Verkehrsbelastung auf der A 643.

Die Zeitverzögerung bei den Planungen geht zu Lasten der Menschen im direkten Umfeld und in der Region. Ohne einen Ausbau fehlt ein Lärmschutz für die Anliegerinnen und Anlieger, und es werden die Stadtteile Gonsenheim, Mombach und Neustadt dauerhaft mit Verkehr belastet, der bei einem leistungsfähigen Ausbau über die Autobahn fließen würde. Zudem kommt der Verkehr bei Störungen wie Unfällen oder Baumaßnahmen auf der A 643 in diesen und anderen angrenzenden Stadtteilen teilweise vollständig zum Erliegen.

Wir fragen an:

1. Wie bewertet die Verwaltung die Belastung der Bevölkerung durch den Istzustand der A 643 im Hinblick auf den fehlenden Lärmschutz und die verkehrliche Belastung der Stadtteile?
2. Wie hat sich die Zahl der angemeldeten PKW in der Stadt Mainz, dem Landkreis Mainz-Bingen und in ganz Rheinland-Pfalz von 2008 (Umstellung der Statistik) bis 2024 entwickelt? Hat der Ausbau des ÖPNV und des Radverkehrsnetzes hier zu einer signifikanten Abnahme der Fahrzeugzulassungen geführt?
3. In den letzten Jahren haben die verkehrlichen Einschränkungen der Salzbachtalbrücke im Zuge der A 66 in Wiesbaden zu Verkehrsverlagerungen im regionalen Verkehr auf die Weisenauer Brücke geführt und die A 643 deutlich entlastet. Welche Mehrbelastung der A 643 und damit der ~~damit~~ Mainzer Stadtteile Neustadt, Mombach und Gonsenheim erwartet die Verwaltung jetzt nach der vollständigen Verkehrsfreigabe der Salzbachtalbrücke durch Rückverlagerungen?
4. Die Vorlandbrücke der A 643 zwischen der Schiersteiner Brücke und dem Lennebergwald ist in keinem guten baulichen Zustand. Die Abfahrt Mombach aus Richtung Wiesbaden wurde für Fahrzeuge über 3,5 t gesperrt. Damit sind das Industrie- und Gewerbegebiet Neustadt/Mombach für den Schwerlastverkehr aus dieser Fahrtrichtung nicht mehr direkt erreichbar. Welche Routen werden stattdessen benutzt? Welche zusätzliche Belastung mit Schwerlastverkehr ergibt sich daraus für das Mainzer Stadtgebiet?
5. Die A 643 hat mit den Anschlussstellen Mombach und Gonsenheim große Bedeutung für Verkehre von und nach Mainz. Auch innerstädtische Verkehrsbeziehungen laufen über die A 643 und führen zu einer Entlastung der Stadtteile. Gleichzeitig ist die Haltbarkeit der Vorlandbrücke zeitlich begrenzt. Mit der Verzögerung des Ausbaus steigt das Risiko, dass die Brücke vor einem Ersatzneubau nicht mehr befahren werden kann. Welche Mainzer Stadtteile und Straßen wären bei einer Unterbrechung der A 643 betroffen und mit welchen Auswirkungen? Gibt es Notfallpläne für die Verkehrsführung in einer solchen Situation?
6. Ist die Verwaltung mit uns der Auffassung, dass vor dem Hintergrund der Frage 5 das primäre Ziel zum Schutz der Mainzer Bevölkerung der schnelle Neubau der Brücke im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 643 sein muss?
7. Mit Blick auf den Naturschutz wird bei einem sechsstreifigen Ausbau die Errichtung von Lärmschutzwänden sehr kritisch gesehen, weil sie die Trennungswirkung der Autobahn im Schutzgebiet verstärkt. Wie beurteilt die Verwaltung den Bau von Lärmschutzwänden? Wird der Lärmschutz für die Bevölkerung bei einer 4 plus 2-Lösung gleichwertig mit Lärmschutzwänden realisiert?

8. Ein Kernpunkt der Kritik am sechsstreifigen Ausbau ist der höhere Flächenverbrauch in sensiblen Bereichen. Der größte Eingriff entsteht jedoch, unabhängig von der Ausbauvariante, durch den erforderlichen Neubau der Vorlandbrücke. In einem ersten Schritt muss in Fortsetzung der Schiersteiner Brücke, Fahrtrichtung Mainz, neben der heutigen Brücke und ausreichend für vier Fahrstreifen eine neue Brücke erstellt werden. Gleichzeitig erfordert der kurze Abstand zwischen Dreieck Finthen und Anschlussstelle Gonsenheim mit den Ein- und Ausfädelspuren bei einer 4 plus 2-Lösung weitgehend sechs Fahrstreifen. Wie groß ist der tatsächliche Unterschied beim Flächenverbrauch zwischen der 4 plus 2-Lösung und dem sechsstreifigen Ausbau im Bereich des Naturschutzgebietes und des Lennebergwaldes?

Susanne Glahn
Fraktionsvorsitzende