



Antwort zur Anfrage Nr. 1244/2025 der FDP-Stadtratsfraktion betreffend **Ausbau der A 643 zwischen Schiersteiner Brücke und Autobahndreieck Finthen (FDP)**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

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?

Der Verkehrslärm der A643 zwischen der Schiersteiner Brücke und dem Autobahndreieck Mainz-Finthen wirkt auf die Stadtteile Mombach und Gonsenheim ein.

Die Verkehrsgeräusche betragen zum Teil bis über $L_{den} = 70$ dB(A) am Tag und bis über $L_n = 60$ dB(A) in der Nacht und sind damit als sehr hoch zu qualifizieren. Aufgrund der in Teilen sehr hohen Lärmbetroffenheit im Westen von Mombach und im Nord-Westen von Gonsenheim sind Abschnitte der Bundesautobahn A 643 bei Mombach und bei Gonsenheim als Maßnahmenbereiche der Lärmaktionsplanung ausgewiesen.

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?

Die Zahl der angemeldeten Pkw hat sich in Mainz und im Umland in den letzten Jahren moderat erhöht, ist aber keine Stellgröße für den Ausbau einer Autobahn. Aufgrund der Stagnation und des signifikanten Rückgangs der gezählten Verkehrsmengen nicht nur im städtischen Straßennetz v.a. seit Corona, bedingt durch mehr Homeoffice und geringere Lastspitzen durch flexiblere Arbeitszeiten, hat sich die Situation auf dem gesamten Straßennetz gegenüber den letzten Jahren deutlich entspannt, trotz Brückensperrungen und zahlreicher Baustellen. Außerdem macht sich die Modal-Splitverlagerung vom Kfz hin zum Radverkehr innerhalb der Stadt Mainz bemerkbar (siehe Mobilitätsbefragung von Mainz 2023).

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?

Laut Autobahn GmbH ist das Gesamtsystem Schiersteiner Brücke und Salzbachtalbrücke wieder vollständig nutzbar, so dass die Verkehrszahlen aus den Verkehrsuntersuchungen und Prognosen der aktuellen Planfeststellungsunterlagen A643 angesetzt werden können.

Hier ist aus Sicht der Stadt Mainz anzumerken, dass in den genannten Planfeststellungsunterlagen und der Fortschreibung der Werte 2019 sowohl die Analysewerte als auch der Prognosehorizont auf Zeitpunkte bemessen waren, die mittlerweile überholt sind. Neben der allge-

meinen Tendenz eines moderaten Rückgangs der Verkehrsmengen ist auf weitere Effekte hinzuweisen, die die seinerzeit prognostizierte Verkehrsentwicklung infrage stellen.

So haben die Havarien im Herzstück an der Anschlussstelle Mainz-Mombach im Jahr 2015 und an der Salzachtalbrücke im Jahr 2021 in Verbindung mit den Nachwirkungen der Corona-Pandemie (verstärktes Home-Office etc.) zu einer erheblichen Reduzierung der Verkehrsmengen geführt. Während im Bereich der Vorlandbrücke (Zählstelle 7422 der BAST) im Jahre 2004 noch 61.588 Kfz/24h DTV gezählt wurden, lagen sie 2023 bei nur noch 49.694 Kfz/24h DTV. Da weder für 2022 noch für 2023 Daten für die Schiersteiner Brücke vorliegen, kann über diesen Bereich keine Aussage darüber getroffen werden, ob sich die Belastungszahlen dort wieder auf das Niveau vor den genannten Ereignissen bzw. sogar darüber hinaus entwickelt haben.

Es ist seitens der Stadt Mainz zu fordern, eine aktuelle Betrachtung auf Grundlage der Verhältnisse für 2025 durchzuführen, um eine verlässliche Datenbasis für einen Nullfall und eine Prognose zu generieren. Wiederholt hatte die Stadt Mainz bislang erfolglos gefordert, eine Dauerzählstelle sowohl auf der Schiersteiner- als auch Weisenauer-Brücke aufzustellen, um kontinuierlich die Verkehrsentwicklung und mögliche Verkehrsverlagerungen lückenlos messen zu können, so wie dies seit Jahrzehnten auf der Theodor-Heuss-Brücke geschieht.

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?

Es sind Umleitungen über das Autobahnnetz eingerichtet. Aus diesen Umleitungen ergibt sich kein zusätzlicher Verkehr für das nachgeordnete Netz.

Umleitung für den Schwerlastverkehr von Wiesbaden kommend nach Mainz-Mombach: weiter über die A643 zur AS Main-Gonsenheim (Wendefahrt) und zurück zur AS Mainz-Mombach.

Umleitung für den Schwerlastverkehr von Mainz-Mombach in Richtung Koblenz/Bingen: Auffahrt auf A643 Richtung Wiesbaden bis Schiersteiner Kreuz (Wendefahrt) und zurück zur A643 Richtung Koblenz/Bingen.

Die direkte Erschließung von Gewerbegebieten erfolgt über das nachgeordnete Netz, hier sind Gemeinden/Städte selbst verantwortlich.

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?

Die Autobahn GmbH würde großräumige Umleitungen über das Autobahnnetz einrichten. Es liegen entsprechende Pläne vor. Inwieweit sich der Verkehr innerstädtisch verteilt, lässt sich nicht ermitteln.

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?

Sowohl seitens der Autobahn GmbH als auch der Stadtverwaltung besteht Einigkeit, dass ein Neubau der Vorlandbrücke unabdingbar ist. Laut Autobahn GmbH wurde die Dringlichkeit aufgrund der Brückenprüfung noch einmal bestätigt. Es muss in jedem Fall ein „Katastrophenfall“ wie im Falle der Havarie im Herzstück im Februar 2015 verhindert werden. Das Bündnis "Nix in den (Mainzer) Sand setzen" hat immer wieder gefordert, durch geeignete Konstruktionen (Plattform) sicherzustellen, dass beim Übergang der Brücke in den Erdbau keine Flächen des Mainzer Sandes in Anspruch genommen werden.

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?

Eine 4 plus 2 Lösung bedeutet, dass zu den vorhandenen 4 Fahrspuren 2 Standstreifen angebaut werden, die bei Bedarf zeitweise für den Verkehr freigegeben werden. Der Bau von Standstreifen löst als erheblicher baulicher Eingriff nur dann Lärmschutzmaßnahmen aus, wenn der Verkehrslärmpegel durch die Maßnahme um mindestens 3 dB(A) erhöht wird. Dies wird bei der A 643 nicht gegeben sein.

Die Anspruchsgrundlagen für Lärmschutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz sind nur bei einem 6-spurigen Ausbau der A643 erfüllt. Die temporäre Seitenstreifenfreigabe (4 plus 2 Lösung) hingegen begründet keine Lärmschutzmaßnahmen. Folglich könnten Lärmschutzmaßnahmen nur im Rahmen der freiwilligen Lärmsanierung umgesetzt werden. Allerdings sind die Auslösewerte (= Immissionsgrenzwerte bei Lärmsanierungsmaßnahmen) deutlich oberhalb der Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV. Der freiwillige Lärmschutz bei einer temporären Seitenstreifenfreigabe (4 plus 2-Lösung) wird daher unterhalb des Schutzniveaus liegen, welches beim geplanten 6-streifigen Ausbau erreicht werden wird. Ein gleichwertiger Lärmschutz kann mit einer 4 plus 2-Lösung zu Lasten des Straßenbulasträgers nicht realisiert werden. Eine schnelle und günstigere Lösung zur Lärmreduzierung wäre die Einführung eines weiteren Tempolimits.

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 sechs-streifigen Ausbau im Bereich des Naturschutzgebietes und des Lennebergwaldes?

Es trifft zu, dass für eine 4 plus 2 Lösung im Bereich der Anschlussstelle Mainz-Gonsenheim zusätzliche Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen (Regelmaß je ca. 250 m Länge) erforderlich sind. Im Hinblick auf den mehr als 2 km langen Abschnitt der A 643 zwischen Auto-dreieck und Vorlandbrücke, der von einem 6-spurigen Ausbau tangiert wäre, kann jedoch angenommen werden, dass sich die Eingriffe für erforderliche Verzögerungs- bzw. Beschleuni-

gungstreifen und eventuelle Nothaltebuchten gegenüber einem durchgängig 6-spurigen Ausbau spürbar geringer darstellen würden.

Der städtischen Verwaltung liegt kein Planungsentwurf für eine 4 plus 2 Lösung vor, sodass der Umfang einer Eingriffsreduzierung nicht beziffert werden kann.

Darüber hinaus sei angemerkt, dass sich die Autobahn GmbH nach eigener Aussage in Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und den zu beteiligenden Fachbehörden zu einer möglichen reduzierten 6-streifigen Ausbauvariante befindet. Ein Vergleich der in Diskussion stehenden Varianten kann also erst nach Vorliegen entsprechender planerischer Untersuchungen erfolgen.

Mainz, 02. September 2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger
Beigeordnete