



## Antwort zur Anfrage Nr. 1455/2025 der Volt-Stadtratsfraktion betreffend **A643-Ausbau – naturverträgliche Alternativen**

Die Anfrage wird wie folgt beantwortet:

*1. Welche Haltung vertritt die Stadt Mainz nach der EU-Entscheidung in den Gesprächen mit Bund, Land und Autobahn GmbH, insbesondere in Bezug auf naturverträgliche Alternativen wie die 4+2-Variante?*

Die Haltung der Stadt hat sich seit der EU-Entscheidung nicht geändert, sondern wurde durch die EU-Entscheidung entsprechend untermauert.

*2. Wie stellt die Verwaltung sicher, dass aktuelle Verkehrsdaten und die Modal-Split-Entwicklungen (mehr Radverkehr, weniger Kfz) in die weitere Planung einbezogen werden?*

Die Verwaltung wird im Rahmen der Planung als Träger öffentlicher Belange gehört. Außerdem gibt es entsprechende Runden auf Fachebene, in denen die entsprechenden Datenlücken mehrfach erfolglos angesprochen wurden. Die positive Modal-Split-Entwicklung (von MIV--> Rad) ist eher für das Stadtgebiet Mainz zu verzeichnen. Im regionalen und überregionalen Verkehr sind die Verlagerungseffekte vom MIV zum ÖPNV noch nicht ausgeschöpft, trotz der Bereitschaft, Wege auch intermodal (also mit mehreren Verkehrsmitteln) zurückzulegen. Eine große Rolle spielt dabei das betriebliche Mobilitätsmanagement und die Möglichkeit eines verstärkten Homeoffice und flexibler Arbeitszeiten.

*3. Welche Möglichkeiten sieht die Stadt, auch bei einer 4+2-Variante verbindlichen Lärmschutz für die Anwohner:innen durchzusetzen?*

Sowohl die Autobahn GmbH als auch die Verwaltung sehen nur geringe Möglichkeiten, bei der 4+2-Lösung Lärmschutz als Lärmvorsorge rechtlich zu erwirken. 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 A643 nicht gegeben sein. Laut der Autobahn GmbH sind die Anspruchsgrundlagen für Lärmschutzmaßnahmen nach dem Bundes-Immissionsschutzgesetz nur bei einem 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 Straßenbaulastträgers nicht realisiert werden.

*4. Welche ergänzenden Maßnahmen (z. B. Tempolimits, Ausbau ÖPNV, Radverkehr) prüft die Verwaltung, um Lärm- und Verkehrsbelastungen zu reduzieren?*

Die Verwaltung versucht schon seit über 10 Jahren, LBM bzw. die Nachfolgegesellschaft Autobahn GmbH zu bewegen, auch andere Möglichkeiten auszuschöpfen, um die Leistungsfähigkeit, Sicherheit und den Lärmschutz zu verbessern, hier ist v.a. die Geschwindigkeitsreduktion auf 80km/h zu nennen. Ansonsten setzt die Stadt Mainz im Rahmen ihrer Möglichkeit auf den Ausbau des Radverkehrs (Stichwort Radverbindung über die Schiersteiner Brücke) und die Verbesserung des städtischen ÖPNV (durch den Ausbau der Straßenbahn).

*5. In welcher Form bringt die Stadt die Positionen des Bündnisses „Nix in den (Mainzer) Sand setzen“ aktiv in die weiteren Planungs- und Entscheidungsprozesse ein?*

Die Stadt Mainz ist Mitglied im Bündnis "Nix in den (Mainzer) Sand setzen" und steht damit im engen Austausch, um den Ausbau der A643 so umweltverträglich wie möglich zu gestalten.

Mainz, 25. Sept.2025

gez. Steinkrüger

Janina Steinkrüger  
Beigeordnete