

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Dr. Peter Schmitz (FDP)

und

Antwort

des Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau

Ausbau der A 643

Die **Kleine Anfrage 960** vom 30. August 2007 hat folgenden Wortlaut:

Dem Ausbau der A 643 zwischen dem AD Mainz und der Schiersteiner Brücke kommt für die Stadt Mainz hohe verkehrspolitische Bedeutung zu. Aufgrund der Streckenführung durch den Gonsenheimer Sand und der Nähe zur Wohnbebauung ist sowohl mit ökologischen Anforderungen als auch mit aufwendigen Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche wesentlichen ökologischen Anforderungen müssen bei der Planung des Ausbaus der A 643 berücksichtigt werden?
2. Welche Ausbauvarianten werden seitens des Baulasträgers geprüft, um die Belastung durch steigenden Verkehrslärm in den angrenzenden Wohngebieten so gering wie möglich zu halten?
3. In welcher Höhe bewegen sich überschlägig die Kosten einer angedachten Tunnellösung?
4. In welcher Höhe bewegen sich überschlägig die Kosten einer Realisierung des Ausbaus mit so genannten Landschaftsbrücken?
5. Welche anderen Varianten zu welchen überschlägigen Kosten sind darüber hinaus noch denkbar, um die ökologischen Eingriffe und die Belästigung mit Verkehrslärm so gering wie möglich zu halten?
6. In welchem Maße beeinflusst der entsprechende Kostenrahmen die potenzielle Aufnahme und Kategorisierung dieser oder anderer Maßnahmen im Raum Mainz (z. B. Ausbau der A 60 zwischen AD Mainz und der Autobahnanschlussstelle Heidesheim) in den Bundesverkehrswegeplan?

Das **Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit Schreiben vom 25. September 2007 wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Im Rahmen der Planung des Ausbaus der A 643 vom Autobahndreieck Mainz bis zur Rheinbrücke Schierstein müssen die möglichen Beeinträchtigungen der vorhandenen ökologisch bedeutsamen Schutzgebiete berücksichtigt werden. Insbesondere sind dies Flächen im Bereich der Kalkflugsande Mainz-Ingelheim sowie mögliche Beeinträchtigungen des Waldgebietes auf dem Lenneberg.

Zu Frage 2:

Die Prüfung, welche Ausbauvariante u. a. unter Lärmschutzaspekten am besten geeignet ist, dauert noch an. Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Verkehrslärms sind im Rahmen der anschließenden Detailplanung gutachterlich zu untersuchen. Je nach Ergebnis der Belastungen werden im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen geeignete Maßnahmen für den Schutz der Bevölkerung vor Lärm ergriffen.

Zu Frage 3:

Eine Tunnellösung ist planerisch nicht untersucht worden. Grundsätzlich sind die Kosten für einen Tunnel vom Baugrund, dem Bauverfahren, den notwendigen Betriebseinrichtungen und insbesondere von den Baubehelfen beim Bauen unter Verkehr abhängig. Überschlägig belaufen sich die Kosten für einen Autobahntunnel mit sechs Fahrspuren nach bundesweiten Erfahrungswerten im Durchschnitt auf mindestens 35 Mio. € pro Kilometer.

b. w.

Zu Frage 4:

Eine Realisierung des Ausbaus mit Landschaftsbrücken wird derzeit geprüft. Die Kosten für eine Landschaftsbrücke sind insbesondere vom Baugrund und der notwendigen Breite abhängig. Überschlägig belaufen sich die Kosten für eine Landschaftsbrücke, die eine Breite von 50 m zwischen den Geländern umfasst, auf rd. 4 Mio. €.

Zu Frage 5:

Technisch sind andere Varianten, z. B. Einhausungen der Autobahn (Umbauung der Fahrbahn mit lärmdämmenden Konstruktionen), möglich. Diese können je nach Größe, Länge und Ausführung kostengünstiger sein als eine vollständige Tunnellösung. Ein Grund hierfür ist u. a. die Betriebsausstattung, die bei einer Einhausung weniger aufwendig und damit kostengünstiger ist als bei einer vollständigen Tunnellösung.

Zu Frage 6:

Die o. g. Maßnahme befindet sich derzeit im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen in der Dringlichkeit „Weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Bei höheren Kosten für die Maßnahme kann das Kosten-Nutzen-Verhältnis sinken und damit die Wirtschaftlichkeit der Maßnahme abnehmen. Ein günstigeres Kosten-Nutzen-Verhältnis verbessert grundsätzlich die Chancen für eine Einstufung der Maßnahme in den vordringlichen Bedarf. Über die Einstufung der Maßnahme entscheidet letztlich der Deutsche Bundestag.

Sollte die Maßnahme bei der Fortschreibung des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen in den vordringlichen Bedarf eingestuft werden, könnten sich Rückwirkungen hinsichtlich der Finanzierungsmöglichkeiten anderer Maßnahmen in Rheinland-Pfalz ergeben.

In Vertretung:
Dr. Carsten Kühl
Staatssekretär