

## Unterstützer der 4+2-Lösung protestieren gegen Entscheidung über A 643-Erweiterung zwischen Mombach und Autobahndreieck

Politiker, Naturschutzverbände, Anwohner und Bürger zweifeln an der Sinnhaftigkeit eines durchgängig sechsspurigen Ausbaus

Der Entscheidung des Bundesverkehrsministeriums zum Ausbau der A 643 auch im Gebiet der sensiblen Naturschutzgebiete Mainzer Sand und Lennebergwald hat das Bündnis „Nix in den (Mainzer) Sand setzen“ bereits eine Reihe von Sachverhalten, Argumenten und Gutachten von neutralen Stellen entgegengesetzt. Nun hat Roger Lewentz, rheinland-pfälzischer Minister des Inneren, für Sport und Infrastruktur, angekündigt, der Weisung des Bundesverkehrsministers Alexander Dobrindt zu folgen – zum tiefen Bedauern der Unterstützer einer natur-, kosten- und umweltverträglichen 4+2-Lösung.

Wie erstaunlich eine solche Entwicklung ist, zeigt die folgende Zusammenstellung einiger der wichtigsten Fakten:

- Mehrere Verkehrszählungen und -prognosen zeigen, dass **auf der Schiersteiner Brücke pro Tag 20.000 Fahrzeuge mehr** verkehren als auf dem etwa **fünf Kilometer langen Folgeabschnitt** zwischen Mombach und dem Autobahndreieck.
- Nachweislich steigert eine 4+2-Lösung mit zeitweise freigegebenen Seitenstreifen die Straßenkapazität, **verbessert den Verkehrsablauf** und reduziert staubedingte Zeitverluste und Reisezeitverzögerungen erheblich. Durch die **Entzerrungen** verbessern sich spürbar die Einfahrsituationen an Knotenpunkten. **Umweltbelastungen** werden minimiert, die Zahl der **Unfälle** durch Schadstoff- und Lärmemissionen sinken laut einer Studie an dieser Stelle um 30 bis 50 Prozent.
- Mit einer 4+2-Lösung inklusive Telematik auf den beiden Abschnitte zwischen Mombach und Gonsenheim ließe sich die **Kapazität an Fahrzeugen um 35 bis 40 Prozent steigern**.
- Die **Kosten** für den 6+2-Ausbau sind immens: **3.000 bis 4.000 Euro pro laufender Meter Autobahn** wird allein der Bau der Lärmschutzwand verschlingen, hochwertiger Flüsterasphalt bei einer 4+2-Lösung hingegen nur etwa **108 Euro** (etwa 4 Euro mehr pro Quadratmeter als herkömmlicher Asphalt).
- Die Ausbaustrecke zwischen der Anschlussstelle Mombach und dem Autobahndreieck verläuft durch die **Naturschutzgebiete** Mainzer Sand und Lennebergwald. Der Mainzer Sand ist als einzigartiges Biotop rechtlich in verschiedenen Stadien der höchsten Kategorie geschützt: Unter anderem gehört er zum europäischen Natura 2000 Netzwerk und ist als FFH und EU-Vogelschutzgebiet ausgewiesen. Die gesetzlich vorgeschriebenen **Ausgleichsflächen** für die Schäden und Verluste im Gebiet sind nicht nur schwierig zu realisieren – ökologisch ist ein Ausgleich für Kalkflugsande mit Sandrasen überhaupt nicht möglich – sondern sie werden auch weitere hohe Kosten verursachen.
- Vorbild könnte das Nachbarland **Hessen** sein, wo 4+2-Lösungen mit temporärer Seitenstreifenfreigabe als „Intelligentes Verkehrsmanagement“ flächendeckend vorangetrieben werden (**Initiative „Staufreies Hessen“**).

- Ein zusätzlicher Ausbau des **Öffentlichen Nahverkehrs** in der Region könnte laut Gutachten die A 643 **täglich um weitere 6.000 Fahrzeuge** entlasten.

Die rund **30 Mitglieder des Bündnisses** „Nix in den (Mainzer) Sand setzen“ engagierten sich mit der 4+2-Variante für eine **einvernehmliche Lösung**, die allen Betroffenen gerecht wird.

Vor einigen Monaten hat das Bündnis vorgeschlagen, das nach der Schiersteiner Brücke folgende Autobahnstück bis zur **Anschlussstelle Mombach** im Mainzer Sand in zwei Teile **aufzuteilen**. Dadurch würde eine Planung der Anschlussstelle Mombach und der Vorlandbrücken ermöglicht, ohne schon in die wichtigsten Biotope des Sandes unwiederbringlich einzugreifen. Zudem könnten Verzögerungen deutlich minimiert werden.

Auf diesen Vorschlag wurde seitens des Bundesverkehrsministers nicht eingegangen.

Da die Ausbaustrecke durch besonders **empfindliche Naturschutzgebiete – der Mainzer Sand und der Lennebergwald** – verläuft, ist eine Klage der nach Gesetz dazu berechtigten Naturschutzverbände wahrscheinlich.

Das hat nur leider zur Folge, dass sich die Bauarbeiten nicht beschleunigen, wie es bei einer 4+2-Lösung der Fall gewesen wäre, sondern gegebenenfalls in die Länge gezogen werden. Ziel des Bündnisses war es von Anfang an – und ist es weiterhin – Klagen zu vermeiden und dennoch eine für Verkehrs-, Lärm und Naturschutzfragen verträgliche Lösung zu schaffen.