

Wahlprüfsteine zur Landtagswahl Rheinland-Pfalz 2016

Fragen an die Direktkandidaten:

1. Wie stehen Sie zum Ausbau der A643 zwischen Mombach und Gonsenheim und zum Schutz des Mainzer Sandes?
2. Möchten Sie einen schnellen Ausbau der A643?
3. Wie könnte man eine Klage der Naturschutzverbände gegen den Ausbau der A643 verhindern?
4. Mit welchen konkreten Maßnahmen werden Sie auf Landes-Ebene aktiv, um Schaden durch den Autobahnausbau vom Mainzer Sand abzuwenden?
5. Mit welchen konkreten Maßnahmen werden sie auf Bundes-Ebene aktiv, um Schaden durch den Autobahnausbau vom Mainzer Sand abzuwenden?
6. Mit welchen konkreten Maßnahmen werden sie auf EU-Ebene aktiv, um Schaden durch den Autobahnausbau vom Mainzer Sand abzuwenden?

CDU/Gerd Schreiner

1. In Abwägung der Interessen des Naturschutzes einerseits und andererseits der Notwendigkeiten von Verkehrssicherheit, Lärmschutz, und Leistungsfähigkeit unseres Straßennetzes spreche ich mich seit Jahren für den 6spurigen Ausbau der A643 - mit Pannestreifen (gerade auch bei Verkehrsspitzen) und Lärmschutzwänden - aus.

2. Je schneller endlich gebaut werden kann, umso besser.

3. Unser Vorbild ist die Arbeit von "Hessen mobil", die durch sachgerechte Bauauflagen und Ausgleichsmaßnahmen auch die Naturschutzverbände vom Ausbau der Schiersteinerbrücke - mitten im Naturschutzgebiet - überzeugt haben. Bei Geisenheim wird bspw. als Ausgleich ein kompletter Altrheinarm renaturiert.

Auch linksrheinisch müssen die Eingriffe in das wertvolle Naturschutzgebiet Mainzer Sand auf das absolute Minimum beschränkt werden. Konkret sind bspw. die Baustraßen innerhalb des Baufenster auszuweisen oder die Naturschutzflächen durch einen dichten Bauzaun vor Beeinträchtigungen durch die Menschen auf der Baustelle zu schützen. Die unerlässlichen Eingriffe sind darüber hinaus natürlich auszugleichen - durch ein besseres Schutzkonzept für die Flächen des Mainzer Sandes (Stichwort Besucherdruck und Nährstoffeintrag), eine engmaschige Biotopvernetzung in Rheinhessen und einen besseren Schutz der wertvollen Auenlandschaften am Rhein.

4. Zur Beantwortung der Fragen 3 bis 6 verweise ich auf die Antworten zu 1 bis 3, denn seit Jahren wirke ich auf Landesebene und gegenüber Berlin und Brüssel in diesem Sinne.

5. Zur Beantwortung der Fragen 3 bis 6 verweise ich auf die Antworten zu 1 bis 3, denn seit Jahren wirke ich auf Landesebene und gegenüber Berlin und Brüssel in diesem Sinne.

06. Zur Beantwortung der Fragen 3 bis 6 verweise ich auf die Antworten zu 1 bis 3, denn seit Jahren wirke ich auf Landesebene und gegenüber Berlin und Brüssel in diesem Sinne.

SPD/Doris Ahnen und Johannes Klomann

1. Wir befürworten den Ausbau der A643, haben uns allerdings bis zuletzt auf allen politischen Ebenen für eine Ausbauvariante „4+2“ stark gemacht. Damit wollten wir erreichen, dass das überregional bedeutsame Naturschutzgebiet „Großer Sand“ von dieser Baumaßnahme so wenig wie möglich in Mitleidenschaft gezogen wird. Die Realisierung einer Planung mit 4 Spuren und temporär genutzter Standstreifen war und ist aus unserer Sicht die einzige Möglichkeit den von uns befürworteten Ausbau der A643 zu realisieren, ohne den einzigartigen „Mainzer Sand“ nachhaltig zu beeinträchtigen.

Trotz der jahrelangen Bemühungen der sozialdemokratisch geführten Landesregierung war der Bundesverkehrsminister jedoch nicht von seiner Forderung nach einem sechsstreifigen Ausbau abzubringen. Da es sich um eine Baumaßnahme im Rahmen der Bundesauftragsverwaltung handelt, sind dem Land aufgrund der rechtlich verbindlichen Weisung durch Bundesverkehrsminister Dobrindt (CSU) nun leider die Hände gebunden.

Inhaltlich lehnen wir diese Variante zwar weiterhin ab, rechtlich wären wir jedoch verpflichtet diese verbindliche Weisung umzusetzen.

2. Ja. Deshalb haben wir uns für einen Ausbau nach der Variante „4+2“ stark gemacht. Diese Variante ist mit besonderem Augenmerk auf naturschutzfachliche Belange und in Abstimmung mit Naturschutzverbänden erarbeitet worden. Das Risiko, dass der von uns gewollte Ausbau durch Klagen dieser Verbände auf ungewisse Zeit verzögert wird, wäre durch die Realisierung dieser Variante erheblich minimiert worden.

3. Zunächst sind die angesprochenen Verbände unabhängig und in ihrer Entscheidung frei: In letzter Konsequenz entscheiden sie selbstständig, wogegen sie klagen. Wir vertreten aber – wie unter 2. bereits ausgeführt – die Auffassung, dass die Realisierung der schonenden „4+2“ Variante das Klagerisiko erheblich minimiert hätte.

4. Im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten (6+2) werden wir alles dafür tun, um im Planungs- bzw. Ausbaurverfahren den Schaden am Mainzer Sand so gering wie möglich zu halten. Hierzu bedarf es insbesondere landespflegerischer Ausgleichsmaßnahmen.

5. Aufgrund der rechtsverbindlichen Weisung des Bundesverkehrsministeriums sehen wir politisch keine Möglichkeit, doch noch ein Umdenken des Bundes zu erreichen.

6. Auch auf EU-Ebene sehen wir keinen erfolgversprechenden politischen Ansatzpunkt.

Grüne/Gunther Heinisch und Daniel Köbler

1. Grundsätzlich sollte für das bestehende Straßennetz und damit auch für die Bundesautobahnen der Grundsatz gelten, dass der Erhalt der bestehenden Infrastruktur Vorrang vor kostspieligen Neu- und Ausbauprojekten haben muss.

Maßvolle Ausbauprojekte können sinnvoll sein, wenn streng auf die Umweltverträglichkeit geachtet wird und vorrangig Verbesserungen des Lärmschutzes erreicht bzw. Unfallgefahren minimiert werden.

Bei einem möglichen Ausbau der A643 zwischen der Schiersteiner Brücke und dem Dreieck Mainz muss strikt auf den Schutz des Mainzer Sandes geachtet werden. Der Mainzer Sand ist eine herausragende Naturlandschaft mit einer europaweit einzigartigen Pflanzenwelt. Der Mainzer Sand genießt einen besonders hohen Schutzstatus als Naturschutzgebiet und Bestandteil des Natura 2000 Netzwerks, wodurch er sowohl als FFH- als auch als EU-Vogelschutzgebiet unter besonderem Schutz steht.

Eine 4+2-Lösung, die von der Stadt Mainz und vom Land Rheinland-Pfalz unterstützt sowie von den hier engagierten Umweltinitiativen akzeptiert wird, ist ein hinnehmbarer Kompromiss. Einen 6-spurigen Ausbau lehne ich strikt ab, weil er einen inakzeptablen Eingriff in den Mainzer Sand bedeuten

2. Das kommt auf die Ausbauvariante an. Ein 4+2-Ausbau könnte als schneller Ausbau realisiert werden. Gegen einen eingriffsintensiveren sechsspurigen Ausbau sollten alle rechtlichen und politischen Möglichkeiten ausgeschöpft werden. Sollte es zu einer rechtlichen Auseinandersetzung kommen, dann kann dies zu Verzögerungen bei der Planung und Durchführung des Ausbaus führen. Vor diesem Hintergrund gehe ich davon aus, dass die Anweisung des Bundes, einen sechsspurigen Ausbau zu planen, dem Ziel eines schnellen Ausbaus entgegensteht.

3. Gegen einen 4+2-Ausbau sind Klagen nicht zu erwarten. Zur Verhinderung von Klagen müsste der Bund, der über Ausbaumaßnahmen entscheidet und diese finanziert, eine entsprechende Planung und Durchführung des Ausbaus durch das Land Rheinland-Pfalz veranlassen.

4. Wir sind bereits seit Beginn der Diskussion zum Ausbau der A643 auf Landesebene aktiv, um die Eingriffe in den Mainzer Sand zu minimieren. Diese Haltung bekräftigen wir GRÜNE auch in unserem Programm zur Landtagswahl 2016. Wir GRÜNEN sind die treibende Kraft, alternative Lösungen für den von der Bundesregierung geforderten Vollausbau voranzutreiben. Dazu zählt neben der „4+2“-Variante auch der Ausbau des Öffentlichen Personennahverkehrs. Eine direkte Bahnverbindung Bad Kreuznach-Wiesbaden sollte beispielsweise dauerhaft eingeführt werden.

5. Die GRÜNE Bundestagfraktion unterstützt uns darin, die von Bundesverkehrsminister Dobrindt gegen den erklärten Willen der betroffenen Länder forcierten Projekte zu verhindern. Allerdings sind die Möglichkeiten in der Opposition gegenüber der Großen Koalition in Berlin hierzu leider begrenzt.

6. Zu prüfen ist, ob der geplante Vollausbau der A643 im Einklang mit EU-Naturschutzrecht ist. Sollte sich der Verdacht erhärten, dass ein Verstoß gegen EU-Recht droht, würden wir GRÜNE auch auf EU-Ebene mit unseren Abgeordneten im Europäischen Parlament aktiv werden. Zudem wären in den entsprechenden Bündnissen geeignete rechtliche Schritte und Unterstützungsmöglichkeiten aus dem Bereich der Politik zu prüfen.

FDP/Volker Hans und Cornelia Willius-Senzer

1. Der einzig sinnvolle Ausbau der A643 liegt in der sogenannten 6+2-Ausbauparallel. In dieser wird der höchste Schutz für Mensch, Tier und Umwelt gewährleistet.

2. Ja, da der momentane Zustand für alle Beteiligten eine Zumutung darstellt.

3. In dem man nach Festlegung auf eine Ausbauparallel mit den betreffenden Umweltverbänden spricht. In diesen Gesprächen muss die Politik klar darlegen, dass der Ausbau sinnvoll und umweltverträglich ist. Das dies möglich ist, kann man auf der hessischen Seite beim Ausbau der A643 bestaunen.

4. Wie das Gutachten der Rot-Grünen Landesregierung darlegt, ist der 6+2-Ausbau, der Ausbau, der den besten Schutz für Natur und Mensch bietet. Der Verlust des besonders schutzwürdigen Bodens ist so gering zu halten, wie er im „Gonsenheimer Model“ dargestellt wurde.

5. Den Weisungen der Bundesverkehrsminister Ramsauer und Dobrindt muss endlich gefolgt werden und der Ausbau der A643 muss endlich voran gebracht werden.

6. Es muss darauf geachtet werden, dass der Flächenverbrauch des besonders schutzwürdigen Bodens des Mainzer Sandes so gering wie möglich gehalten wird, unter Berücksichtigung der verkehrlichen Belange und Interessen der angrenzenden Bevölkerung der A643. Nur mit einem 6+2-spurigen Ausbau gibt es einen vom Bund geförderten Lärmschutz und eine „grüne Brücke“ für die Tiere. Bei der 4+2-Variante ist dies nicht der Fall.

Freie Wähler/Gerhard Hiemer

1. Als Unternehmer und Werktätiger im Rhein-Main Gebiet sehe ich die Notwendigkeit die A643 dringend auszubauen. Für den Berufs- und Frachtverkehr ist es ein MUSS die Verkehrstrecke, in der Form wie es der Bundesverkehrsminister verordnet hat, zu bauen. Viele hunderttausend Menschen aus der Pfalz, dem Hunsrück, der Eifel und aus Rheinhessen benötigen diesen Zubringer ins Rhein-Main Gebiet. Jeden Werktag. Dabei sollte der Schutz des Mainzer Sandes durch flankierende Maßnahmen berücksichtigt werden. Wobei zu berücksichtigen ist, dass nur eine geringe Fläche des einstigen 'Großen Sandes' bis heute erhalten geblieben ist, der größte Teil dieses Flugsandgebietes, das sich früher von Ingelheim bis nach Mainz erstreckte ist schon längst bebaut.

2. Antwort: Im Sinne der werktätigen Bürger sollte die Blockadehaltung der Landesregierung mit der nächsten Wahl erledigt werden.

3. Indem man versucht, an deren Verstand zu appellieren.

4. Dadurch entsteht kein Schaden. Im Gegenteil, durch keine Staus auf der Brücke werden weniger Schadstoffe emittiert und die Werkstätigen haben mehr von ihrem Leben, weil sie nicht mehrere Stunden im Stau verbringen.

5. Wir sind noch nicht bundesweit aktiv. Bei den freien Wählern unterliegen wir nicht irgendwelchen ideologischen Barrieren mit der eine Bundes- oder Landespartei die Ansichten eines frei gewählten Abgeordneten behindern könnte.

6. Wir sind nicht europaweit aktiv.

Freie Wähler/Gerhard Wenderoth

1. Eine Kapazitätserweiterung ist notwendig, alle Beteiligten der Stadt Mainz und der Verbände sind sich einig das ein Ausbau auf sechs Fahrspuren notwendig ist. Die 4+2 Variante ist dabei die Variante die am wenigsten Eingriff in die Natur bedeutet und daher der sechsspurigen Variante des Bundes vorzuziehen.

2. Der Ausbau muss zügig erfolgen, hier hat das Land und der Bund eine Pflicht, den Infrastruktur ist ein wichtiges Gut. Staus verursachen jedes Jahr einen erheblichen Volkswirtschaftlichen Schaden in Milliardenhöhe auf Kosten der Menschen.

3. In dem man einen gemeinsame Lösung 4+2 umsetzt, bei der Brücke sollte man eine zukunftssichere Lösung anstreben, um hier für die Zukunft gerüstet zu sein.

4. Das Land hat hier die Initiative verschlafen um selbst das Ruder und die Optionen in die Hand zu nehmen. Der Bundesverkehrsminister hat hier Fakten geschaffen. Daher muss auf das Verkehrsministerium eingewirkt werden. Es sind die Studien vorzulegen die zeigen das ein 4+2 Ausbau ausreicht und noch zusätzlich Millionen gespart werden.

5. Gespräche mit dem Bundesverkehrsamt, Öffentlichkeitsarbeit, RLP und Mainz denken mit und sparen Millionen.

6. Aus meiner Sicht kann die EU nur tätig werden im Rahmen der Schutzwürdigkeit des Gebiete, hier fehlt es mir an nötigem Fachwissen um zu beurteilen, welche Rolle die EU für den Ausbau spielt und welche Bestimmungen EU-Regelungen sind.

Linke/Tupac Orellana

1. DIE LINKE befürwortet für die A643 einen 4+2 Ausbau, um auch Natur und Anwohnerinnen und Anwohnern gerecht zu werden. Der Mainzer Sand ist ein einzigartiges Naturschutzgebiet und beherbergt eine wertvolle Flora. Durch einen 6-spurigen Autobahnausbau wird der Mainzer Sand gefährdet. 6 Spuren laden zu erhöhter Geschwindigkeit ein, welche mehr Lärm, mehr Abgase und mehr Risiko mit sich bringen. Die Stauursachen müssen am Schiersteiner Kreuz angegangen werden. Daher ist der Ausbau der Schiersteiner Brücke notwendig. Weiterhin fordert DIE LINKE einen Lärmschutz für die Anwohnerinnen und Anwohner in den, von der A60, A63 und A643, betroffenen Wohngebieten. Hier wäre ein Tempolimit vom 80 km/h eine sinnvolle Möglichkeit.

2. Zweifelsohne sind der vielfache, laute und langsame Verkehr ein großes Problem für Anwohner und Pendler. Rheinland-Pfalz braucht Investitionen in die Infrastruktur. Um eine mögliche schnelle Umsetzung zu ermöglichen, muss das Land die sogenannte Schuldenbremse kippen. Jede Verzögerung rächt sich zu späterem Zeitpunkt mit immensen Kostensteigerungen.

3. Die Naturschutzverbände müssen einbezogen und angehört werden, damit eine gemeinsame Lösung für den Mainzer Sand geschaffen werden und ein jahrelanger Rechtsstreit vermieden werden kann. Die Politik muss sich zum Erhalt schützenswerter Gebiete bekennen.

4. Nicht nur am Mainzer Sand ist individueller Straßenverkehr eine Gefahr. Mensch, Tier und Umwelt leiden unter den Auswirkungen von Lärm, Abgasen und Unfällen. DIE LINKE steht daher für einen Ausbau des ÖPNV. Mit einem umweltfreundlichen Verkehr werden wir den Herausforderungen der Zukunft eher gerecht. Wenn es uns gelingen sollte, den ÖPNV attraktiver zu gestalten, wie beispielsweise durch einen fahrscheinlosen ÖPNV, können Mensch und Umwelt massiv entlastet werden.

5. Die Politik muss aus den Hinterzimmern raus. Es ist die Notwendigkeit auf Bundes- sowie auf Landesebene gegeben, eine bessere Beteiligung von Bürgerinitiativen und Bürgerinnen und Bürgern im Allgemeinen voranzutreiben. Die Menschen, die sich vor Ort einsetzen und auskennen, müssen in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Auf Landesebene muss hier die Schranke für Bürgerentscheide gesenkt werden und Informationsfreiheit herrschen und auch einklagbar werden. Auf Bundesebene müssen wir die finanziellen Weichen stellen, damit Natur- und Anwohnerschutz auch umgesetzt werden kann. Beispiele hierfür sind die Millionärssteuer, Erhöhung des Spitzensteuersatzes, Reform der Erbschaftssteuer und Beendigung der Auslandseinsätze der Bundeswehr. All dies würde die Mittel bereitstellen, welche wir dringen für unsere marode Infrastruktur benötigen.

6. Europa muss seine eigenen Naturgebiete schützen. Daher brauchen wir die Schaffung eines zusammenhängenden Biotopnetzwerkes, damit der Schutz der Umwelt, nicht nur nach nationaler Stimmung erfolgt. Diejenigen Gebiete, die europaweit als schutzbedürftige Gebiete anerkannt werden, brauchen ein klares Regelwerk, welche sie durch Eingriffe schützt.

ÖDP/Claudius Moseler und Dagmar Wolf-Ramme

1. Die ÖDP lehnt den von der CDU/SPD-Bundesregierung favorisierten sechsspurigen Ausbau der A643 strikt ab. Wir betrachten den Umbau der A643 unter zwei Aspekten, die gleichrangig nebeneinander stehen: Lärmschutz und Naturschutz. Die ÖDP unterstützt deshalb die auch vom Bündnis „Nix in den (Mainzer) Sand setzen“ favorisierte 4 + 2 Lösung. Diese beinhaltet selbstverständlich für Finthen, Gonsenheim und Mombach effektive und umweltverträgliche Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der A643. Dazu gehört unter anderem auch ein Tempolimit, das sich bei einem sechsspurigen Ausbau plus Seitenstreifen nicht durchsetzen lassen wird. Auch die Unfallgefahr, die vor allem durch hohe Geschwindigkeiten steigt, könnte durch ein Tempolimit deutlich verringert werden. Der Einsatz von Flüsterasphalt ist eine weitere Option. Das für Mainz so bedeutende Naherholungsgebiet Lennebergwald und das Naturschutzgebiet Großer Sand dürfen keinesfalls unter den Baumaßnahmen leiden. Deshalb hatte sich die ÖDP auch im Mainzer Stadtrat erfolgreich dafür eingesetzt, dass die Stadt Mainz Mitglied im Bündnis „Nix in den (Mainzer) Sand setzen“ wird und sich der Stadtrat für die 4 + 2 Lösung ausgesprochen hat.

2. Wir sind gegen den sechsspurigen Ausbau. Der Engpass auf dieser Verkehrsverbindung liegt aus unserer Sicht nicht an der bisherigen Trasse, sondern am notwendig gewordenen Neubau der Schiersteiner Brücke. Dieser sollte vorangetrieben werden, auch um einen weiteren Verkehrskollaps – wie bei der Sperrung der Schiersteiner Brücke im Jahr 2015 – zu vermeiden. Für die A643 fordern wir den Ausbau nach der 4+2-Lösung (vgl. Frage 1).

3. Entweder wird die A643 gar nicht ausgebaut oder man einigt sich im politischen Raum auf die 4+2-Lösung.

4. Als Landtagsabgeordnete würden wir uns natürlich weiterhin für die 4+2-Lösung einsetzen, das Thema im Rahmen von Koalitionsverhandlungen auf die Tagesordnung setzen und gegen sämtliche Planungen stimmen, die einen 6-spurigen Ausbau der A643 vorsehen. Sollten wir in den Landtag gewählt werden, würden wir als Fraktion gerne einen Schwerpunkt der Arbeit im Ausschuss für Inneres, Sport und Infrastruktur bzw. dem Ausschuss legen, der nach der Wahl das Verkehrsthema umfasst. Bereits ohne Landtagsmandat hat die ÖDP in vielfältigen Aktionen (Initiativen im Stadtrat Mainz, Mitglied im Bündnis, Aufklärungsarbeit zum Thema Mainzer Sand, Veranstaltung zum Thema mit Führung im Lennebergwald) das Ziel unterstützt, den Mainzer Sand und den Lennebergwald vollumfänglich zu erhalten und die Bedingungen für Fauna und Flora zu verbessern, statt sie durch einen Autobahnausbau schleichend zu verschlechtern.

5. Da die ÖDP bisher nicht im Bundestag vertreten ist, können wir als Partei nur Unterschriftenaktionen und Petitionen zu diesem Thema auf den Weg bringen bzw. über kommunale Aufklärungsarbeit (siehe Frage 4) das Bewusstsein der Wählerinnen und Wähler für den dringend notwendigen Erhalt des Mainzer Sandes stärken. Selbstverständlich können wir auch die anderen örtlichen Abgeordneten ansprechen, dies sollten aber vor allem auch deren eigene Parteifreunde übernehmen.

6. Dagmar Wolf-Rammensee und Dr. Claudius Moseler stehen in engstem Austausch mit unserem ÖDP-Abgeordneten Prof. Dr. Klaus Buchner im Europäischen Parlament. Er vertritt uns in allen umweltpolitischen Fragen auf EU-Ebene. Hierzu gehört selbstverständlich auch das „Nein“ zum Autobahnausbau im Mainzer Sand. In einem Vorort-Termin mit Prof. Buchner und den Bündnisvertretern würden wir gerne die EU-relevanten Punkte besprechen, damit das Thema in Bezug auf die europäischen Schutzstandards auch eine stärkere Aufmerksamkeit der EU selbst erhält. Lassen Sie uns hierzu einen Termin vereinbaren!

Piraten/Britta Werner

1. Ungeachtet der Weisung durch das Bundesverkehrsministerium erwarte ich hier eine ganzheitliche Betrachtung über die einzelnen Teilabschnitte hinaus, damit die Betroffenen nicht gegeneinander ausgespielt werden, sowie einen offenen Blick für Lösungsansätze wie die Kombination von Flüsterbelag und Tempolimit. Als weitere Idee gibt es einen Beschluss unseres Kreisverbandes, eine vollständige Überdeckung der Autobahn zugunsten des Lärmschutzes und Zusammenwachsens des Naturschutzgebietes "Großer Sand" zu prüfen.

2. Ich möchte zunächst eine sorgfältige Planung mit umfassender Bürgerbeteiligung, damit alle getroffenen Entscheidungen zügig und kostenbewusst umgesetzt werden können.

3. Indem man die berechtigten Forderungen der Naturschutzverbände bei den notwendigen Umbauarbeiten berücksichtigt.

4. Der schnelle Ausbau von Pendlerparkplätzen in der Metropolregion Frankfurt Rhein-Main und attraktive Umsteigetarife bis hin zum einem umlagefinanzierten Nahverkehr könnten dieses Nadelöhr wirksam entlasten.

5. Die Piratenpartei ist leider (noch) nicht im Bundestag vertreten, aber die Finanzierung von Bundesautobahnen sollte an echte Bürgerbeteiligung geknüpft und nicht stärker als der öffentliche Nah- und Fernverkehr gefördert werden.

6. Ich würde mich dazu an unsere Europaabgeordnete Julia Reda wenden, um Handlungsoptionen zu klären.