

Kleine Anfrage,

des Abgeordneten Schulte (Menden) und der Fraktion DIE GRÜNEN

Verkehrssituation im Neustadter Tal, speziell zu den Ortsumgehungen Hochspeyer (B 37) und Frankenstein (B 37/B 39)

Die Gesamtverkehrssituation des Neustadter Tales ist gekennzeichnet durch eine starke Belastung der Bevölkerung durch den Individualverkehr.

Im Bereich Frankenstein/Hochspeyer wird dies besonders durch die Überlagerung zweier Bundesstraßen deutlich. Die im Jahre 1983 durchgeführte Verkehrszählung des Straßenneubauamtes ergab einen maximalen Belastungswert innerhalb der Ortsdurchfahrt Hochspeyer (B 37/B 48) von 9 550 Kfz/24 h. Die Güterverkehrsanteile liegen im Werktagsverkehr je nach Zählstelle bei 12 bis 15 %. Die Belastungsspitzen sind sehr stark ausgeprägt mit Zielrichtung Kaiserslautern.

Wir fragen die Bundesregierung:

I. Prognose/Bedarf

1. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung in den Jahren 1990 und 2000
 - a) im Bereich Frankenstein,
 - b) im Bereich Hochspeyer?
2. Welche Werte des Kfz-Aufkommens rechtfertigen im allgemeinen den Bau
 - a) einer zweispurigen Umgehungsstraße,
 - b) einer zweispurigen Umgehungsstraße per Straßentunnel (Frankenstein)?
3. Welche Bereiche der geplanten Umgehungsprojekte wurden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes überprüft?
4. Beim Bau einer Umgehungsstraße werden die Ortskerne von Hochspeyer bzw. Frankenstein entlastet.

Mit welchen zusätzlichen Verkehrsbelastungen muß für die nachfolgenden Gemeinden gerechnet werden:

- a) Frankenstein (solange nur die OU Hochspeyer existiert),
- b) Weidenthal,

- c) Neidenfels,
 - d) Frankeneck,
 - e) Lambrecht,
 - f) Neustadt/Weinstraße?
5. Welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind innerorts auf Bundesstraßen geplant?
6. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, den öffentlichen Verkehr (hier DB-Strecke 670 Kaiserslautern – Neustadt) zu stärken und Verkehrsströme umzuleiten
- a) im Bereich des Güterverkehrs (regionaler Huckepackverkehr),
 - b) bei Verbot des Schwerlastverkehrs, insbesondere von Gefahrgütern im Bereich des Neustadter Tales und
 - c) im Bereich des Personenverkehrs?
7. Die in unmittelbarer Nähe von Hochspeyer befindliche A 6 bietet sich als Entlastung für Hochspeyer an.
- a) Inwieweit kann diese Autobahn zusätzliches Verkehrsaufkommen aufnehmen?
 - b) Inwieweit kann durch eine Umschilderung im Bereich Kaiserslautern, Bad Dürkheim und Neustadt der Fernverkehr über die A 6 geleitet werden?
8. Bis zu welchem Zeitpunkt (Jahr) ist die Fertigstellung der Umgehungsstraßen
- a) Frankenstein,
 - b) Hochspeyer
- geplant?
9. Wie sehen die Überlegungen der Bundesregierung im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes für das Neustadter Tal aus?
10. Wie hoch beliefen sich die Kosten des dreispurigen Ausbaus der A 6 (Abschnitt Enkenbach – Kaiserslautern Ost)?
11. Trifft es zu, daß auch Überlegungen bezüglich einer Erweiterung der Südumgehung von der B 48 auf die B 37 (hier Anbindung über den Heiligenbergtunnel) angestellt werden?

II. Umweltverträglichkeit

12. Wurde für die Umgehungsstraßen (Hochspeyer und Frankenstein) eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt? Wenn ja, wie sah diese Prüfung konkret aus? Wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung analog der EG-Richtlinien (EF-Dokument Nr. 7972/80) erstellt?
13. Wie viele Hektar Wald müssen in den Planungsabschnitten abgeholzt werden, und wie hoch ist dabei der Laubholzanteil?
14. Inwieweit sind von dem Bau und Betrieb der Umgehungsstraßen empfindliche Biotope betroffen, in denen Arten der Roten Liste leben, und um welche Arten handelt es sich?

15. Welche wasserwirtschaftlichen Untersuchungen sind erstellt worden, und zu welchen Ergebnissen haben sie geführt?

III. Wirtschaft/Fremdenverkehr

16. Wieviel Hektar

- a) landwirtschaftliche und
- b) forstwirtschaftliche

Nutzfläche werden – getrennt nach den Umgehungsstraßen – verlorengehen?

17. In welcher Größenordnung sind Naherholungsgebiete durch die Straßenplanung betroffen, und welche konkreten Belastungen werden zusätzlich hervorgerufen?

18. Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs muß bei

- a) Wochenendurlaubern,
- b) Langzeiturlaubern

gerechnet werden?

19. Inwieweit muß der Einzelhandel in den betroffenen Orten mit Käuferabwanderung in das Oberzentrum Kaiserslautern rechnen?

20. Wie hoch wird der finanzielle Kaufkraftverlust für die Gemeinde Hochspeyer sein?

IV. Schwerlastverkehr (Gefahrgüter)

21. Ist es zutreffend, daß die Mehrzahl der Schwerlastfahrzeuge, die das Neustadter Tal und damit auch Hochspeyer und Frankenstein durchfahren, Durchgangsverkehr sind?

22. Liegt der Bundesregierung eine Zielquellenanalyse für den Schwerlastverkehr (speziell Gefahrgüter) vor?

V. Bedarfsplanfortschreibung

23. Bei der letzten Bedarfsplanfortschreibung ist eine Projektbewertung erstellt worden. Die gesamtwirtschaftliche Bewertung ergab für die Ortsumgehung Frankenstein einen erheblich geringeren Nutzen als Kosten.

Wie begründet die Bundesregierung die Aufnahme dieses Projektes in den Bundesverkehrswegeplan '85?

Bonn, den 30. April 1986

Schulte (Menden)

Borgmann, Hönes, Volmer und Fraktion

