

**Antwort
der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage des Abgeordneten Schulte (Menden) und der Fraktion
DIE GRÜNEN**

— Drucksache 10/5424 —

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

*Der Bundesminister für Verkehr – StB 22/40.25.79.1037/14
BM 86 – hat mit Schreiben vom 18. Juni 1986 die Kleine Anfrage
namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

I. Prognose/Bedarf

1. Mit welchem Verkehrsaufkommen rechnet die Bundesregierung in den Jahren 1990 und 2000
 - a) im Bereich Frankenstein,
 - b) im Bereich Hochspeyer?

Für den Bereich Frankenstein liegt keine spezielle Verkehrsuntersuchung vor. Nach der Trendprognose 1990 ergeben sich auf der B 37 westlich von Frankenstein 8 000 Kfz/24 h und auf der B 39 nordwestlich von Lambrecht 6 250 Kfz/h. Die Trendprognose basiert auf den Belastungszahlen aus der Bundesverkehrszählung 1980.

Für den Bereich Hochspeyer wurde eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Die Verkehrsanalyse im Jahr 1983 brachte eine maximale Querschnittsbelastung in der Ortsdurchfahrt von 9 550 Kfz/24 h im Überlagerungsbereich der beiden Bundesstraßen. Die Güterverkehrsanteile am werktäglichen Verkehr betragen zwischen 12 % und 15 %.

Die Verkehrsprognose des Gutachters gelangt bis zum Jahr 2000 zu einem um 17 % gesteigerten Verkehrsaufkommen.

2. Welche Werte des Kfz-Aufkommens rechtfertigen im allgemeinen den Bau
 - a) einer zweispurigen Umgehungsstraße,
 - b) einer zweispurigen Umgehungsstraße per Straßentunnel (Frankenstein)?

Der Bedarf für eine Umgehungsstraße im Zuge einer Bundesstraße wird im allgemeinen an Hand einer Zustandsanalyse des betreffenden Strecken- oder Netzabschnittes festgestellt.

Der erforderliche Querschnitt ergibt sich aufgrund der Netzfunktion der betrachteten Strecke, der prognostizierten Verkehrsmenge, der Verkehrsmischung, Topographie etc.

Die Bauwürdigkeit einer Maßnahme wird mit Hilfe einer Nutzen-Kosten-Rechnung, wie sie auch vor kurzem für die Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 1985 mit dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen durchgeführt wurde, ermittelt.

Hierbei werden dem Nutzen der Maßnahme die Herstellungs-kosten, die in besonderen Fällen auch den Bau eines Tunnels beinhalten können, gegenübergestellt. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis hängt darüber hinaus vor allem von der auf die Umgehung verlagerten Verkehrsmenge und dem Zustand der Ortsdurchfahrt ab.

3. Welche Bereiche der geplanten Umgehungsprojekte wurden im Rahmen der Fortschreibung des Bedarfsplanes überprüft?

Die Bewertungen im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung beziehen sich für Hochspeyer auf die gesamte Nordumgehung, beginnend in Höhe des Friedenthaler Hofes im Osten bis in Höhe der Einfahrt zum Eisenbahntunnel Heiligenberg im Westen, und für Frankenstein auf eine Umgehungsstraße mit Tunnellösung als Verbindungsstraße zwischen der B 37 westlich von Frankenstein und der B 39 südlich von Frankenstein.

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?

Durch den Bau von Ortsumgehungen werden in den genannten Gemeinden voraussichtlich keine nennenswerten Veränderungen der derzeitigen Belastungen durch Verkehrsverlagerungen eintreten.

5. Welche verkehrsberuhigenden Maßnahmen sind innerorts auf Bundesstraßen geplant?

Die Festlegung von verkehrlichen und baulichen Maßnahmen innerorts, welche die Kraftfahrer in ihrem Geschwindigkeitsverhalten beeinflussen, ist situationsabhängig und richtet sich nach den örtlichen Gegebenheiten und der Verkehrsbedeutung der Bundesstraße.

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 Gefahrengütern im Bereich des Neustadter Tales, und
 - c) im Bereich des Personenverkehrs?

Die Bundesregierung hält den kombinierten Verkehr Schiene/Straße (Huckepack- und Containerverkehr) für eine förderungswürdige und ausbaufähige Verkehrsform des Fernverkehrs.

Dagegen hat ein vor einigen Jahren durchgeföhrter Versuch mit regionalem Huckepackverkehr kein positives Ergebnis erbracht. Huckepackverkehr setzt eine gewisse Mindestentfernung voraus, wenn er wirtschaftlich sein soll. Die gegenüber dem durchgehenden Straßenverkehr bestehende höhere Belastung durch den zweimaligen Umschlag (zusätzliche Kosten und Zeitverluste) lassen sich mit zunehmender Schienenentfernung leichter verkraften. Ein solcher Verkehr ist daher wegen der Kürze der Strecke auch in dem angesprochenen Bereich nicht sinnvoll zu betreiben.

Nach § 45 StVO sind grundsätzlich die Straßenverkehrsbehörden der Länder für die Anordnung von Verkehrsbeschränkungen zuständig. Sie legen dabei auch die Umleitungsstrecken fest. Die Bundesregierung hat hierauf keinen Einfluß. Wie mir das Ministerium für Wirtschaft und Verkehr in Mainz jedoch hierzu mitgeteilt hat, kann eine Sperrung des Neustadter Tales für LKW und Gefahrenguttransporte auf der Straße nicht befürwortet werden. Unter anderem wurde ermittelt, daß eine nachhaltige Entlastung des Tales durch ein Verbot des Schwerlastverkehrs bereits aufgrund der quantitativen Größenordnungen nicht zu erzielen wäre.

Der öffentliche Nahverkehr auf der DB-Strecke Kaiserslautern–Neustadt a. d. W. – Ludwigshafen verfügt über einen guten Bedienungsstandard. Verbesserungen sind hier zuletzt durch die Einführung des Saar-Pfalz-Taktes im Jahr 1985 eingetreten, so daß nunmehr das Angebot auf dieser Strecke über 50 Zugverbindungen pro Tag umfaßt. Die Erhöhung der Geschwindigkeit auf der Schienenstrecke Kaiserslautern – Neustadt a. d. W. wäre nur durch bauliche Maßnahmen mit erheblichem finanziellen Aufwand möglich. Ebenfalls scheidet eine Erhöhung der Reisegeschwindigkeit durch Wegfall von Zughalten aus, da hiermit eine Verschlechterung des Angebots eintreten würde.

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?

Die A 6 zwischen Ludwigshafen und Kaiserslautern hat aufgrund der derzeitigen Belastung noch Leistungsreserven, die in verschiedenen Abschnitten unterschiedlich sind.

Das Verzeichnis der Fern- und Nahziele der Wegweisung, das in Kürze neu herausgegeben wird, wurde bereits so geändert, daß die beiden Bundesstraßen in diesem Bereich lediglich für den Verkehr zwischen Kaiserslautern und Neustadt a. d. W. bzw. Bad Dürkheim ausgewiesen werden.

8. Bis zu welchem Zeitpunkt (Jahr) ist die Fertigstellung der Umgehungsstraßen
 - a) Frankenstein,
 - b) Hochspeyergeplant?

Nach dem Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist der Bau der Umgehungsstraße Frankenstein in der Kategorie „Planungen“ enthalten, d. h. aus heutiger Sicht keine Realisierung vor dem Jahr 2000. Der Bau der Umgehungsstraße Hochspeyer ist im „Vordringlichen Bedarf“ des Bedarfsplanes eingestuft, d. h. die Realisierung ist derzeit vor dem Jahr 2000 geplant.

9. Wie sehen die Überlegungen der Bundesregierung im Rahmen eines Gesamtverkehrskonzeptes für das Neustadter Tal aus?

Im Neustadter Tal verläuft die Bundesbahn Hauptstrecke Saarbrücken – Kaiserslautern – Ludwigshafen – Mannheim. Diese Strecke wird, wie bereits erwähnt, seit 1985 mit dem Saar-Pfalz-Takt bedient und findet in Mannheim Anschluß an das IC-Netz der Deutschen Bundesbahn. Daneben besteht eine Busverbindung Kaiserslautern-Neustadt.

Trotz dieses guten Angebotes behält die Straßenverbindung im Neustadter Tal für die Verkehrserschließung große Bedeutung. Dies dokumentieren die Belastungszahlen, insbesondere der hohe Anteil des Pendlerverkehrs. Dieser Tatsache muß durch einen entsprechenden Ausbau Rechnung getragen werden.

Bei dem geplanten Ausbaukonzept wird nicht einseitig der motorisierte Verkehr gesehen, sondern bei Straßenbaumaßnahmen den Belangen des Umweltschutzes und den Wünschen der Bürger soweit wie möglich Rechnung getragen. In dieses Konzept

werden selbstverständlich auch andere Verkehrsträger (DB, Bus, Radverkehr) integriert. Damit ist sichergestellt, daß in jedem Einzelfall eine sorgfältige Abwägung aller Interessen erfolgt.

Aufgrund der Bedeutung dieser wichtigen Verbindung ist es unerlässlich, schrittweise das vorgesehene Ausbaukonzept für die B 37/B 39 im Neustadter Tal, das jetzt noch im wesentlichen den Bau der B 37 Umgehung Hochspeyer und der B 37/B 39 Umgehung Frankenstein sowie den Ausbau der Ortsdurchfahrt Lambrecht vorsieht, zu verwirklichen. Verschiedene Kurvenbegradi-gungen, Fahrbahnaufweitungen und der weitere Ausbau von Einmündungen und Kreuzungen sind zusätzlich in diesem Ausbaukonzept enthalten.

10. Wie hoch beliefen sich die Kosten des dreispurigen Ausbaus der A 6 (Abschnitt Enkenbach – Kaiserslautern/Ost)?

Die Kosten für den sechsstreifigen Ausbau von Bundesautobahnen liegen im Durchschnitt zwischen 5 und 10 Mio. DM/km, wobei diese Kosten ganz entscheidend von den besonderen Umständen des jeweiligen Autobahnabschnittes abhängen. Eine Kostenermittlung für den sechsstreifigen Ausbau der A 6 zwischen Enkenbach und Kaiserslautern/Ost liegt nicht vor.

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?

Eine Umgehung im Zuge der B 48 südlich der B 37 in Hochspeyer ist nicht vorgesehen.

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 den EG-Richtlinien (EF-Dokument Nr. 7972/80) erstellt?

Für die Umgehung Hochspeyer wurde ein raumplanerisches Verfahren mit Beteiligung aller Träger öffentlicher Belange durchgeführt. Seitens der Landespflege und anderer beteiligter Fachgremien wurden dabei keine Bedenken gegen die Linienführung geäußert. Für das noch ausstehende Planfeststellungsverfahren wird zur Zeit eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach geltenden Vorschriften erarbeitet.

Für die Umgehung Frankenstein liegt noch keine planerische Untersuchung vor. Zu gegebener Zeit wird auch hierfür eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden.

13. Wieviel Hektar Wald müssen in den Planungsabschnitten abgeholt werden, und wie hoch ist dabei der Laubholzanteil?

Die Angaben zu den Fragen 13 bis 17 beziehen sich nur auf die Umgehung Hochspeyer, da entsprechende Angaben für die Umgehung Frankenstein noch nicht gemacht werden können. Hier muß zuerst eine detaillierte planerische Untersuchung erfolgen.

Für die Umgehung Hochspeyer müssen ca. 2,5 ha Mischwald in Anspruch genommen werden.

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?

Bei der vorliegenden Planung der Umgehung Hochspeyer wird ein Biotop mit einer Brücke überquert. Dieses Biotop ist bereits durch Auffüllungen in seiner Wertigkeit beeinträchtigt. Es kommen eine Art der Roten Liste und eine Art der Bundesartenschutzverordnung vor.

Weiterhin werden drei Biotope berührt, die bereits durch die alte B 37 beeinträchtigt sind. In diesen Biotopen ist eine Art der Roten Liste und vier Arten der Bundesartenschutzverordnung anzutreffen. Außerdem werden zwei intakte Biotope – ein Schongebiet mit einer Art der Roten Liste und fünf Arten der Bundesartenschutzverordnung und ein schützenswertes Biotop mit einer Art der Roten Liste und sechs Arten nach der Bundesartenschutzverordnung – durch die Umgehung Hochspeyer beeinträchtigt.

Die Arten sind dem Landesamt für Umweltschutz bekannt.

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

Die Planunterlagen werden zur Zeit mit dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt abgestimmt. Das Ergebnis der fachtechnischen Untersuchung wird in die Planfeststellungsunterlagen übernommen.

III. Wirtschaft/Fremdenverkehr

16. Wieviel Hektar
- landwirtschaftliche und
 - forstwirtschaftliche
- Nutzfläche werden – getrennt nach den Umgehungsstraßen – verlorengehen?

Es werden ca. 6 ha landwirtschaftliche und ca. 8,6 ha forstwirtschaftliche Nutzflächen für die Umgehung Hochspeyer beansprucht.

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

Das Planungsgebiet liegt im Naturpark Pfälzer Wald. Die Waldflächen in Siedlungsnahe erfüllen Aufgaben der Naherholung. In diesem Gebiet entstehen zusätzliche Belastungen durch Landschaftszerschneidung, Lärm und Schadstoffimmissionen.

18. Mit welchem Rückgang des Fremdenverkehrs muß bei
 - a) Wochenendurlaubern,
 - b) Langzeiturlauberngerechnet werden?

Durch den Bau der Ortsumgehung Hochspeyer und Frankenstein muß mit keinem Rückgang der Wochenend- und Langzeiturlauber gerechnet werden. Es ist im Gegenteil eher eine leichte Steigerung zu erwarten, da die bisher stark belasteten Ortskerne von Hochspeyer und Frankenstein vom Durchgangsverkehr befreit 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?

Nach Auskunft der Zweigstelle Kaiserslautern der Industrie- und Handelskammer für die Pfalz haben Frankensteins Einzelhandelsgeschäfte nur lokale Bedeutung, so daß durch den Bau einer Umgehungsstraße keine nennenswert größere Abwanderung zu befürchten ist.

Hochspeyer verfügt über Verbrauchermärkte und eine Reihe kleinerer Einzelhandelsgeschäfte. Durch das Fehlen eines ins Gewicht fallenden Hinterlandes ist auch hier durch den Bau einer Umgehungsstraße nicht mit nennenswerten Käuferabwanderungen nach Kaiserslautern zu rechnen.

IV. Schwerlastverkehr (Gefahrengüter)

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

Der Anteil des Schwerlastverkehrs liegt bei 8 % des Gesamtverkehrs aufkommens der B 39. Verkehrsbefragungen über Zielquellbeziehungen liegen nicht vor. Der Anteil des Durchgangsverkehrs am gesamten LKW-Verkehr kann daher gegenwärtig nicht exakt quantifiziert werden. Unter Berücksichtigung des

Anliegerverkehrs gehen Schätzungen davon aus, daß der Durchgangsverkehr mit Lastkraftwagen nicht mehr als 5 % des Gesamtverkehrsaufkommens im Neustadter Tal beträgt.

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

Der Bundesregierung liegt keine Zielquellenanalyse für Gefahrgut 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?

Im Rahmen der Bedarfsplanfortschreibung wurde die Ortsumgehung Frankenstein im Verlauf der bilateralen Abstimmungen von der Straßenbauverwaltung des Landes Rheinland-Pfalz als verkehrlich notwendig angemeldet. Eine überschlägige Abschätzung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses mit den seinerzeit verfügbaren Fakten und Daten ließ ein Ergebnis über 1,0 erwarten. Dieses Ergebnis war auch Grundlage für die Aufnahme der Ortsumgehung in die Kategorie „Planungen“ des Bedarfsplanes, dessen Druck seinerzeit kurz bevorstand und aus Termingründen nicht mehr verschoben werden konnte.

Die gesamtwirtschaftliche Bewertung hat ausgehend von der prognostizierten Verkehrsbelastung und unter Berücksichtigung der örtlichen Randbedingungen Nutzen infolge von Transportkostensenkungen, Hebung der Verkehrssicherheit und regionalen Effekten erbracht. Die vom Land Rheinland-Pfalz zunächst gewählte technische Konzeption ist sehr kostenaufwendig und führte bei genauerer Berechnung zu einem Nutzen-Kosten-Verhältnis von 0,6. Das Projekt wurde aber dennoch in der Kategorie „Planungen“ des Bedarfsplanes belassen, weil die Bundesregierung erwartet, daß bei der weiteren Detailplanung eine wirtschaftlichere Konzeption entwickelt werden kann. Der derzeitige Planungsstand und die festgelegte Einstufung ermöglichen eine erneute Überprüfung bei der Bedarfsplanfortschreibung 1990.