

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Tatge und der Fraktion DIE GRÜNEN

Zerschneidung des Naturparks Pfälzer Wald und Verkehrsanbindung in der Westpfalz

Die Streichung der einst geplanten Pfälzer Wald-Autobahn A 8 von Pirmasens bis Kandel als landschaftsfressendes Großprojekt ist zu begrüßen.

Das jetzige Konzept, das im Planungsraum der A 8 eine weitgehende Neutrassierung einer zweistreifigen Bundesstraße (B 427 n) mit einer Reihe von Ortsumgehungen vorsieht, kann nur als Reminiszenz an die Autobahntrasse verstanden werden. Die laut ökologischer Risikoanalyse zu erwartenden Schädigungsgrade der Alternativstrecke bewegen sich in etwa im gleichen Rahmen wie die der gestrichenen A 8. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,1, das sich bei den momentanen Bestrebungen der betroffenen Gemeinden nach möglichst weiträumigen Ortsumgehungen noch verschlechtern wird, stellt die Bauwürdigkeit des Gesamtprojekts ebenfalls in Frage.

Die kürzeste Anbindung des Raumes kann flächensparsam im Sinne des Bodenschutzkonzepts nur über einen qualifizierten Ausbau der B 10 unter Verzicht auf die Südumgehung Pirmasens und die sich daran anschließende Neubaustrecke B 427 n erreicht werden.

Eine im Oktober gegründete Aktionsgemeinschaft aller in den Gemeinden vertretenen politischen Parteien, der betroffenen Orts- und Verbandsgemeinden, Interessenvertreter des Gewerbes und der Industrie sowie Umweltschutzorganisationen wie BUND und Pollichia unterstreicht den Willen der Region, über die gewachsene Achse B 10 ans Autobahnnetz angeschlossen zu werden. Die ursprüngliche Planung, die auf Druck der Stadt Pirmasens verworfen wurde, sah bereits den Ausbau der B 10 im Norden von Pirmasens vierstreifig bis Münchweilerhof vor. Pirmasens verfolgt mit dieser Strategie ureigene Interessen von zweifelhaftem Wert (Innenstadtentlastung durch eine Südumgehung).

Die Mittel für eine modifizierte, eng an die vorhandene Straße orientierte Variante, vergleichbar mit der Variante 1, wie sie im Vorfeld der Entscheidung zum Bundesverkehrswegeplan '85 untersucht wurde, dürften sich in der gleichen Größenordnung bewegen wie die für die Ersatzmaßnahmen vorgesehenen Gelder.

Allein durch Verzicht auf die Südumgehung Pirmasens, laut Parlamentarischem Staatssekretär Dr. Schulte (BmV) ein Brocken, der in der Bundesrepublik Deutschland seinesgleichen sucht, könnten 154 Mio. DM eingespart werden. Auf den Ausbau der B 427 kann aufgrund der momentanen Verkehrsbelastung von ca. 5 000 Kfz/24 h und der Sperrung für LKW-Verkehr von 21 Uhr bis 7 Uhr ebenfalls verzichtet werden.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die falsche Weichenstellung zu revidieren und den finanziellen Spielraum voll dem Ausbau der B 10 zukommen zu lassen?
2. Welcher Nutzen-Kosten-Quotient ist bei einer weitgehend drei- bis vierstreifigen, überwiegend auf vorhandener Trasse ausgebauten B 10 zu erwarten?
3. Glaubt die Bundesregierung, daß das Alternativnetz aus zwei mal zwei Fahrstreifen die von der Region und dem Saarland gewünschte leistungsfähige Fernstraßenverbindung, die sich über den Ausbau der B 10 realisieren ließe, ersetzen kann?

Wieso wird in diesem Planungsfall vom Prinzip der Verknüpfung von Oberzentren abgewichen (Saarbrücken/Landau)?

4. Wann rechnet die Bundesregierung in Anbetracht der möglichst rasch gewünschten Anbindung an die Wirtschaftszentren Mannheim bzw. Karlsruhe mit einer durchgängigen Befahrbarkeit der im Bundesverkehrswegeplan '85 vorgesehenen Streckenabschnitte im Zuge der B 427?
5. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß auch nur punktuelle Verbesserungen an der B 10 der inner- und überregionalen Erreichbarkeit sofort zugute kommen und die B 10 die kürzeste Verbindung vom Autobahnende A 8 zur A 65 darstellt?
6. Wie hoch ist der voraussichtlich direkte Flächenverbrauch sowie der sekundäre Landschaftsverbrauch der geplanten Neubaustrecke B 427 n?

Läßt sich dieser Neubau trotz vorhandener Alternativen mit der Bodenschutzkonzeption vereinbaren?

7. Der durch die B 427 n zerschnittene Naturpark Pfälzer Wald ist laut Gutachten „Erholungsräume in Rheinland-Pfalz“, Mainz 1977, eingestuft in die obere Eignungsstufe für landschaftsbezogene Freizeit und Erholung.

Gibt es Untersuchungen über die negativen Auswirkungen auf Tourismus und Naherholung durch den Bau von Bundesfernstraßen in Erholungsräumen, und glaubt die Bundesregierung, es verantworten zu können, in solchen Landschaftsräumen fragwürdige Verkehrsprojekte zu realisieren?

8. Ist die Bundesregierung der Meinung, daß durch die Südumgehung von Pirmasens eine entscheidende Entlastung der Innenstadt erreicht werden kann, in Anbetracht des über 90 %

liegenden Anteils an Ziel- und Quellverkehr und der Tatsache, daß der Durchgangsverkehr schon jetzt auf der B 10 um den Stadtkern herumgeführt wird?

9. Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Stadt Pirmasens in erster Linie an einer Südumgehung als angeblichem Allheilmittel für die innerstädtische Verkehrsbewältigung interessiert ist? Die Funktion Bundesfernstraße wird als Finanzierungshilfe hierzu in Anspruch genommen.

Bonn, den 28. November 1986

Tatge

Borgmann, Hönes und Fraktion

