

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dr. Wolfgang Strengmann-Kuhn, Daniela Wagner, Bettina Herlitzius, Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Bau der Umgehungsstraße B 519 neu Flörsheim–Wicker–Weilbach

Der Bau von Umgehungsstraßen wirkt sich stark auf die ortsansässige Bevölkerung sowie auf deren Lebensqualität und auf die Natur und Landschaft aus. Eine Steigerung der Lebensqualität durch Verkehrsentlastung ist gegen eine verminderte Lebensqualität durch weniger Naherholungsraum, Belastung der Umwelt, Verlust von Agrarflächen und weitere Nachteile abzuwägen. Im Falle der B 519 wurden bereits zwei Planfeststellungsverfahren ausgesetzt, da die Nachteile gegenüber den Vorteilen überwogen.

Dennoch ist die Maßnahme „B 519/B 40 Ortsumgehung für Flörsheim, Wicker, Weilbach“ im geltenden Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen als Maßnahme des Vordringlichen Bedarfs eingestuft. Die Maßnahme ist allerdings nicht im Investitionsrahmenplan bis 2010 (Stand 4/2007) enthalten. Infolge neu festgelegter FFH-Flächen (FFH: Flora-Fauna-Habitat) wurde die geplante Querspange zur B 40 aus dem am 7. April 2006 eingeleiteten Planfeststellungsverfahren herausgenommen. Das eingeleitete Planfeststellungsverfahren ruhte durch einen am 6. Mai 2007 erfolgten Bürgerentscheid, der den Beschluss der Stadtverordnetenversammlung von Flörsheim für den Bau der Ortsumgehung Flörsheim, unwirksam machte.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wurde die angekündigte Prüfung des Bedarfsplans (laut § 4 des Fernstraßen- ausbaugesetzes) bereits durchgeführt?

Wenn ja, liegt das Ergebnis vor?

Hat sich für die B 519 neu dadurch eine andere Einschätzung ergeben, und wenn ja, welche?

2. Was waren die ursprünglichen planerischen Intentionen für den Bau der B 519 neu?

3. Ist die Bundesregierung der Meinung, dass diese ursprünglichen Gründe für den Bau der B 519 neu auch heute noch im selben Maße gelten?

Wenn ja, warum?

Wenn nein, warum nicht?

4. Wie setzt sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die B 519 neu zusammen?

5. Besteht dieses Nutzen-Kosten-Verhältnis weiter, obwohl die Kosten für einen solchen Ausbau enorm gestiegen sind, im Vergleich zum Zeitpunkt der ursprünglichen Feststellung (bitte mit Begründung)?
6. Hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung das Nutzen-Kosten-Verhältnis auch ohne den Bau der Ortsumgehung Hochheim der B 40 geprüft, und welche Ergebnisse wurden ermittelt?
7. Wie wirkt sich der Ausbau der A 66 auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der B 519neu aus (bitte mit Begründung)?
8. Von welcher Verkehrsbelegung wird nach Fertigstellung des Projekts ausgegangen (bitte aufschlüsseln nach Pkw- und Lkw-Verkehr)?
9. Wie wird der Eingriff in Natur und Umwelt (Kaltluftproduktionsstätte, geschützte Goldhamstersiedlung, 68 geschützte Tierarten, Naherholungsgebiet) durch die Verkehrsbaumaßnahme aus naturschutzfachlicher Sicht gerechtfertigt?
10. Wirkt sich der erhebliche Widerstand der Bevölkerung vor Ort auf die Aufnahme in den Investitionsrahmenplan und den Straßenbauplan aus?
11. Inwiefern spielt für die Bundesregierung der Bürgerentscheid gegen den Bau der B 519neu in Flörsheim eine Rolle?
12. Ist die langwierige und kostenintensive Flurbereinigung, die durch die Zerschneidung der landwirtschaftlichen Nutzflächen nötig würde, in die Nutzen-Kosten-Analyse eingeflossen?
13. Inwiefern findet die inzwischen gänzlich veränderte Bebauung und Besiedlung in der Nähe der geplanten Trasse Berücksichtigung?

Berlin, den 7. Juli 2010

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion