

Alternative zur B 10 im Pfälzerwald im BVWP 2015 umsetzen!

BUND meldet als Alternative weiträumige Verkehrsbeeinflussung, lokale Straßenbaumaßnahmen und Bahnausbau im Bundesverkehrswegeplan an

Stand: 30.9.2013

Alternativvorschlag des BUND zum
Projekt laut Anmeldeliste des Landes: B10 Abschnitt Hinterweidenthal – Hauenstein und B10 Abschnitt
Godramstein – A65/Landau

Der BUND meldet ein Maßnahmenpaket von Verkehrsbeeinflussung, Bekämpfung von
Mautausweichverkehren, Straßenausbaumaßnahmen sowie Bahnausbau an.

Erläuterung

Das Land Rheinland-Pfalz will für den BVWP 2015 folgende Fernstraßenvorhaben anmelden
Von Hinterweidenthal bis Hauenstein und von Godramstein bis A65/Landau. Länge: 6,5 bzw. 4,1 km

Kritische Bewertung des vom Land RLP angemeldeten Projekts:

Das jetzt zum neuen BVWP 2015 gemeldete Teilstück über Hinterweidenthal hinaus bis Hauenstein (6,5 km) ist ein „Wurmfortsatz“ der 4-spurigkeit ohne eigene verkehrliche Relevanz durch den empfindlichsten Teil des Biosphärenreservates. Er macht nur Sinn, wenn langfristig die Absicht bestünde, die B10 4-spurig durchzubauen, was einmal am politischen Willen der Landesregierung (Ministerpräsidentin Dreyer), und zum anderen an den Kosten (400 Mio. alleine die Tunnel) scheitern dürfte.

Das zweite gemeldete Teilstück Godramstein-Landau (4,1 km) ist das seit 2003 im Streit stehende und mittels zweier gescheiterter Mediationen (2004/05 und 2012/13) diskutierte und mit einem beklagten Planfeststellungsbeschluß anhängige. Beide Mediationen haben weder den Bedarf noch die Zulässigkeit für die Planung darstellen können. Allerdings haben die Mediationen Erkenntnisse ans Licht gebracht, welche bei einer Prüfung von Alternativen von höchstem Interesse sind.

Der politische Druck zur Anmeldung kam vom ehemaligen Ministerpräsidenten Kurt Beck, welcher es zu seiner persönlichen Angelegenheit gemacht hatte in seiner Dienstzeit noch die gesamte Strecke Pirmasens-Landau 4-spurig zu befahren.

Aufgrund der seit ca. 10 Jahren stagnierenden Verkehrszahlen in den Projektabschnitten ist eine Realisierung der Projekte aus verkehrlicher Sicht nicht erforderlich.

Alternativvorschlag des BUND:

Daher schlagen wir als Alternative bzw. als Variante zum offiziellen Projekt vor

- Sperrung der B10 zwischen A8 bei Pirmasens und A65 bei Landau Strecke für den LKW-Transitverkehr. Wurde im Koalitionsvertrag von 2011 vereinbart, dass der europäische Transitgüterverkehr weiträumig umgeleitet wird.
- Beibehaltung der 2- bzw. 3 spurigen Streckenführung mit Durchführung von Optimierungsmaßnahmen an allen vorhandenen Anschlussstellen bzw. Knoten.
- Steigerung der Verkehrssicherheit durch Installation stationärer Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen an neuralgischen Stellen (Übergänge 2 auf 3 Spuren, Anschlussstellen, usw.).
- Weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufenden und teilweise im 6-spurigen Ausbau befindliche Autobahn A6 Saarbrücken – Kaiserslautern – Frankenthal und die französische A4

Saarbrücken –Strasbourg zur Umgehung des Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen.

- Ertüchtigung der parallel zur Straße verlaufenden Bahnlinie (Queichtalbahn) durch Einführung einer schnellen Regionalexpresslinie Saarbrücken – Karlsruhe.
- Reinstallation des im Rahmen von Reparationsleistungen demontierten zweiten Gleises.
- Elektrifizierung der Queichtalbahn.

Projekthistorie:

Der Vorschlag des Landes geht auf eine lange Planungsvorgeschichte auf der Relation Pirmasens–Karlsruhe zurück (A8). Der Raumwiderstand durch Topographie, landschafts- und naturschutzfachliche Bedingungen im Naturpark und Biosphärenreservat Pfälzerwald, dem größten zusammenhängenden Waldgebiet Deutschlands, ist groß. Dies zeigt bereits die Realisierung der Teilstrecke der B10 Pirmasens–Hinterweidenthal. Dort wurden gigantische Bauwerke in die Landschaft gesetzt, die entsprechend kostenintensiv sind. Der zwischenzeitlich gut organisierte Widerstand der Bevölkerung (BI's und alle kommunalen Gebietskörperschaften im Kreis SÜW) im Verein mit den Naturschutzverbänden in der Region hat diese Planung ebenso Makulatur (A8 1985) werden lassen wie die Absicht, danach die B10 Hinterweidenthal–Landau (BVWP 1990) 4–spurig zu bauen. Sie wurde dann im BVWP 2003 aus dem VB entfernt. Lediglich für Landau–Godramstein konnte wg. WB* geplant werden. Der o.e. 4–spurige Ausbau Pirmasens–Hinterweidenthal (2017 vollendet) macht verkehrlich noch Sinn, da die eigenständige Verkehrsbedeutung durch den Anschluß der B427 in Hinterweidenthal gewährleistet ist.

Die Meldung des 4–spurigen B10–Ausbaus zwischen A8 bei Pirmasens und A65 bei Landau für den BVWP 2003. Einstufung einzelner Abschnitte von VB (Pirmasens – Hinterweidenthal) über WB bis WB* (Godramstein – A65/Landau) erfolgte ohne Alternativenprüfungen wie z. B. weiträumige Verkehrslenkung über die bestehende nur 25 km nördlich verlaufende Autobahn A6. Die Ertüchtigung der parallel verlaufende Schienenstrecke Queichtalbahn) oder eine Sperrung für LKW–Transitverkehr zur Kapazitätsoptimierung wurde nicht in die Betrachtungen mit einbezogen.

Den Ausbauplanungen zugrunde liegenden Verkehrsprognosen beruhen auf zwischenzeitig völlig veralteten und methodisch fragwürdigen Verkehrserhebungen z. T. noch aus den 1980er Jahren.

Sämtliche anliegenden kommunalen Gebietskörperschaften im Landkreis Südliche Weinstraße und die Stadt Landau haben sich in Resolutionen und Ratsbeschlüssen gegen einen 4–spurigen Ausbau ausgesprochen.

Nähere Beschreibung der Maßnahmen des Alternativvorschlags des BUND

- Weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufenden und tlw. im 6–spurigen Ausbau befindliche Autobahn A6 Saarbrücken – Kaiserslautern – Frankenthal sowie die französische A4 auf der Relation Saarbrücken – Strasbourg.
- Sperrung der B10 zwischen A8 bei Pirmasens und A65 bei Landau für den LKW–Transitverkehr. („Gleichzeitig muss der europäische Transitgüterverkehr weiträumig umgeleitet werden.“ Aussage im Koalitionsvertrag von 2011)
- Ertüchtigung der parallel zur Straße verlaufenden Bahnlinie (Queichtalbahn) durch Einführung einer schnellen Regionalexpresslinie von Saarbrücken nach Karlsruhe (Biosphärenexpress).
- Reinstallation des im Rahmen von Reparationsleistungen demontierten zweiten Gleises dieser Strecke.
- Elektrifizierung der Queichtalbahn.

Variantenvorschlag zum vierspurigen Aus- bzw. Neubau

- Beibehaltung der 2- bzw. 3 spurigen Streckenführung mit Realisierung von Optimierungsmaßnahmen, z. B. durch kreuzungsfreien Umbau und Verlängerung von Auf- u. Abfahrts Spuren an den Anschlussstellen bzw. Knoten B10/B48 Wellbachtal, B10/B48 Annweiler West, B10/L490 Annweiler Ost, B10/L505 Queichhambach/Albersweiler, B10/L508 Birkweiler/Siebelingen, B10/L511/K12 Godramstein/Landau und B10/K13 Godramstein/Landau.
- Anpassungen und Optimierungen im nachrangigen Straßennetz zur Verbesserung des Verkehrsflusses von und zur B10.
- Verbesserung von Verkehrsfluss und Verkehrssicherheit durch Installation von telematischen Verkehrslenkungseinrichtungen sowie stationärer Geschwindigkeitsüberwachungseinrichtungen an neuralgischen Stellen (Übergänge 2 auf 3 Spuren, Anschlussstellen, usw.).

Projektwirkungen Vorteile des Alternativvorschlags:

- Umweltwirkungen (vgl. dazu auch Anlage 1: Oberziele der Grundkonzeption BVWP 2015):

- Natur- und Landschaftsschutz
Durch Realisierung der v. g. Projekte ergäbe sich eine nicht kompensierbare Zerschneidung des Biosphärenreservates Pfälzerwald/Nordvogesen in dessen natursensibelsten Teil im Bereich Hinterweidenthal – Hauenstein. U. a. durch Beeinträchtigung der größten Kernzone des Biosphärenreservates, Quellgebiet der Wieslauter, aber auch durch Beeinträchtigung zahlreicher Natura 2000-Gebiete im weiteren Verlauf der Strecke von Hinterweidenthal bis Hauenstein.
Faktisch ergibt sich durch die geplanten Projekte und deren Zerschneidungswirkung auf den dazwischen liegenden Bereich eine Aufspaltung des Biosphärenreservates Pfälzerwald/Nordvogesen in zwei separate Teilssegmente in Nord und Süd.

Durch die BUND-Vorschläge kann die Inanspruchnahme und Beeinträchtigung von Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung (Kern- und Pflegezone Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen, Natura 2000-Gebietsnetz) vermieden werden. Das gilt ebenso für die zahlreichen wertvollen Tier- und Pflanzenarten wie z. B. Wildkatze, Luchs, Wanderfalke und Dunkler Wiesenknopf Ameisenbläuling, deren Lebensräume nicht zusätzlich gefährdet würden.

Neben der angesprochenen Zerschneidungswirkung widerspricht die großflächige Flächenversiegelung und der Flächenverbrauch durch die Ausbauplanungen im Autobahnquerschnitt RQ26 in der kleinräumigen Topographie des Pfälzerwaldes explizit den Oberzielen der Grundkonzeption zum neuen Bundesverkehrswegeplan

- Regionale Schadstoffminderung
Es käme zu einer Schadstoffminderung im Bereich des Biosphärenreservates durch LKW-Transitsperrung und Verlagerung des LKW-Transitverkehrs auf das parallel verlaufende Autobahnnetz (A6 Saarbrücken – Kaiserslautern – Frankenthal, französische A4 Saarbrücken – Strasbourg). Der Aufbau eines attraktiven alternativen Angebotes im Schienenverkehr des Queichtales (Biosphärenexpress) kann ebenso zu einer Schadstoffminderung beitragen.
- Lärminderung (insbes. bei Ortsumfahrungen)
Im Bereich des Pfälzerwaldes gäbe es eine deutliche Lärminderung durch die LKW-Transitsperrung und Verlagerung des LKW-Transitverkehrs auf das parallel verlaufende Autobahnnetz (A6 Saarbrücken – Kaiserslautern – Frankenthal, französische A4 Saarbrücken – Strasbourg).
- Verbesserung der Lebensqualität in Regionen und Städten
Eine Verbesserung wäre durch den Ausbau nirgendwo zu erreichen. Demgegenüber würden der Verlagerungsverkehr und der zu erwartende hohe Schwerverkehrsanteil die direkt an der Trasse angrenzende Wohnbebauung der Städte und Gemeinden in der Südpfalz zusätzlich belasten. Eine Steigerung der Aufenthaltsqualität in der unmittelbar an die Strecke angrenzender Wohnbebauung wird durch Verzicht auf den 4-spurigen Ausbau gewährleistet.
Ein entscheidender Aspekt ist in diesem Zusammenhang auch die Vermeidung von negativen Auswirkungen auf Tourismus und Weinbau als für die Region eminent wichtige Wirtschaftsfaktoren durch Verzicht auf 4-spurigen Ausbau.
- Abbau von Erreichbarkeitsdefiziten (vgl. Anlage 3)
Erreichbarkeitsdefizite zwischen den Städten Pirmasens und Landau bestehen nach der Richtlinie für integrierte Netzgestaltung (RIN) derzeit nicht und machen folglich die geplanten Ausbaumaßnahmen überflüssig.
- Kosten
Den hohen Kostenaufwendungen allein für die Abschnitte Hinterweidenthal – Hauenstein in Höhe von mindestens 55 Mio Euro und von Godramstein – A65/Landau in Höhe von mindestens 26 Mio Euro stehen lediglich Kosten in Höhe von 35 Mio Euro für die o. a. Optimierungsmaßnahmen auf der gesamten

Strecke zwischen Hinterweidenthal und A65/Landau entgegen.

Kontakt:

Name des Verbandes: BUND Südpfalz
Bearbeiter: Osterheld
Telefon: 06398 498
Adresse: Forsthaus Lindelbrunn 2, 76889 Vorderweidenthal
E-Mail: oh.lindelbrunn@web.de