



## 7. Zusammenfassung

Die im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 getroffene Aussage, dass Aspekte der Verkehrssicherheit sowie des Klima-, Umwelt- und Lärmschutzes in den Bewertungen des BVWP abgebildet werden, ist zutreffend. Dies geschieht aber völlig unzureichend, da **wesentliche Aspekte der Umweltbelastung nicht monetarisiert** werden. Dies betrifft zum Beispiel die Betroffenheit von FFH-Gebieten. Damit geht die Bewertung der nicht monetarisierten Kriterien nicht in die **Nutzen-Kosten-Analyse (NKA)** ein und verfälscht das Ergebnis wesentlich. Dies gilt auch für die Betroffenheit von Biotop-Standorttypen, die nicht monetarisiert werden.

Gerade aufgrund der hohen Umweltbetroffenheit durch die B10-Ausbautrasse im Pfälzer Wald und der Anschneidung des Vogelschutzgebietes Pfälzer Wald hätte eine Abwertung erfolgen müssen, wenn keine volle Monetarisierung der Umweltkosten erfolgt.

Die negativen Auswirkungen auf die Wohn- und Aufenthaltsqualität, insbesondere für den Tourismus wurden im Projektdossier nicht abgebildet und sind offenbar nicht erfasst worden.

Die Beurteilung der Umweltbetroffenheit, der nicht monetarisierten Kriterien erfolgt im Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 lediglich durch eine Einstufung in die Kategorien geringe, mittlere und hohe Umweltbetroffenheit.<sup>89</sup>

**Damit fällt der Entwurf zum Bundesverkehrswegeplan 2030 hinter die Umweltrisikoeinschätzung des BVWP 2003 zurück, wo zusätzlich ein sehr hohes Umweltrisiko als Bewertungsstufe enthalten war.**

### **Nicht ausreichende Berücksichtigung der Baukostenentwicklung**

Auf welcher Grundlage eine Abschätzung **realistischer Investitionskosten** erfolgt sein soll, erschließt sich nicht. Betrachtet man beispielsweise die Angaben zu den Kosten für die B10 zwischen Pirmasens und Landau, so sind diese vor allem hinsichtlich der Tunnelbaukosten höchst zweifelhaft. Denn ob Projektkosten auf der Grundlage realistischer Angaben ermittelt wurden, ist nicht erkennbar, da keine Kostenkennwerte genannt werden.

<sup>89</sup> Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 45.



Die Gesamtprojektkosten (Bruttokosten ohne Planungskosten, Preisstand 2014) werden mit 370 Mio. € angegeben, die haushaltsrelevanten Projektkosten mit 361,1 Mio. €. Bei 30,1 km Baulänge betragen die durchschnittlichen Kosten je Bau-km 12,00 Mio. €. Die bewertungsrelevanten Ausbau-/Neubaukosten werden dagegen als Nettokosten inkl. Planungskosten lediglich auf dem Preisstand 2012 mit 344,3 Mio. € angegeben.<sup>90</sup> Nach dem Preisstand 2014 ergeben sich Baukosten von 358 Mio. €. Berücksichtigt man die vom LBM kommunizierte Kostensteigerung im Streckenabschnitt Wellbachtal – Godramstein ergeben sich Kosten von 377,46 Mio. €.

Aus dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages vom 23.3.2016 geht hervor, dass **zu den Investitionskosten keine belastbaren Daten** vorliegen, die eine zuverlässige Abschätzung der Kosten ermöglichen. Diese Bewertung des Bundesrechnungshofes zeigt, dass **überhaupt keine belastbaren Datengrundlagen für die Ermittlung der tatsächlichen Investitionskosten vorliegen.**

Das bedeutet, dass derzeit keine zuverlässige Aussage zu den tatsächlichen Kosten der B 10 vorliegen und erst einmal eine nachvollziehbare und detaillierte Kostenschätzung vorgelegt werden muss.

Das NKV beträgt nach den Angaben im Projektdossier nur 1,4 (1,38).<sup>91</sup> Berücksichtigt man die Planungskosten und die höheren Kosten im Streckenabschnitt Wellbachtal – Godramstein verringert sich das NKV auf 1,12. Da die Reisezeitnutzen < 1min höchst fragwürdig sind, ist es legitim diesen Nutzenbeitrag nicht zu berücksichtigen. Dadurch sinkt das NKV auf 1,02. Berücksichtigt man außerdem den impliziten Nutzen nicht, was aufgrund der Überschneidungen mit den Reisezeitnutzen angebracht ist, reduziert sich das NKV auf 0,8.

Das NKV beträgt nach den Angaben im Projektdossier nur 1,38. Vernachlässigt man den relativ unsicheren und nicht belegten impliziten Nutzen, sinkt das NKV auf 1,1. Mit Berücksichtigung der Planungskosten fällt das NKV auf 0,95. Das Projekt ist damit nicht mehr bauwürdig.

<sup>90</sup> Vgl. [http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_grunddaten](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_grunddaten)

<sup>91</sup> Vgl. [http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_nutzen](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_nutzen)



Dieser Wert wird bei Ermittlung realistischer und aktueller Investitionskosten weiter sinken, sodass die Bauwürdigkeit des Gesamtprojekts nicht gegeben ist.

#### Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV)

	Nutzen in Mio. €	Kosten in Mio. €	NKV
Kosten laut Projektdossier	407,109	294,33	1,38
mit Planungskosten und höheren Kosten	407,109	362,32	1,12
mit Planungskosten und höheren Kosten und ohne Reisezeitnutzen < 1min	371,37	362,32	1,02
mit Planungskosten und höheren Kosten, ohne implizite Nutzen und ohne Reisezeitnutzen < 1min	291,552	362,32	0,80

Quelle: PRINS B 10, 2016

Bei der Nutzendefinition ist unklar, ob die Nutzen NRZ und NI trennscharf definiert sind. Die zusätzlichen Nutzen im induzierten Verkehr sind nicht empirisch belegt.<sup>92</sup>

Grundsätzlich ist zu berücksichtigen, dass die hohen Reisezeitnutzen durch eine differenzierte Erfassung der jeweiligen Reisezeitnutzen nach unterschiedlichen Zeitscheiben (Tagesgang) erfolgen muss, da vor allem in den Hauptverkehrszeiten sehr hohe Nutzen entstehen, die während des übrigen Tages bei vielen Projekten nicht gegeben sind.

Es ist weiterhin nicht nachvollziehbar, auf welcher Basis ein multimodales Verkehrsmodell für den BVWP aufgebaut worden sein soll, da ein Marginalmodell verwendet wurde, bei dem anhand von Elastizitäten und Hochrechnungsfaktoren inkrementell vorgegangen wurde. Die Umlageungsrechnungen liegen nicht vor, sodass diese hinsichtlich der Umlegungsgüte nicht beurteilt werden können. Fahrtzwecke nach Grobrelationen bedürfen einer verhaltensbasierten synthetischen Modellprognose, die nicht vorgelegt wurde.

Matrizenachweise für Haus-zu-Haus-Verkehre sowie zu den Nutzerkosten und den induzierten Verkehren liegen nicht vor. Zu den Haus-zu-Haus-Verkehren kann INTRAPLAN keine empirischen Belege vorlegen. Das Konstrukt des impliziten Nutzens bleibt somit eine Black Box.

<sup>92</sup> Vgl. PTV (2016): Methodenhandbuch BVWP 2030, S. 124ff.



#### Verkehrsprognose 2030

Statt der von INTRAPLAN unterstellten realen Steigerung der Nutzerkosten pro Jahr von lediglich 0,5 % pro Jahr im PKW-Verkehr und von 0 % pro Jahr im LKW-Verkehr, ist von einer stärkeren Zunahme auszugehen.

Durch den Vergleich von Bezugsfall 2030 und Prognosefall 2030 ist erkennbar, dass über alle Abschnitte betrachtet etwa 6.500 Kfz/24h großräumig auf die B 10 verlagert werden, davon etwa 3.200 LKW/24h. Maximal sind es insgesamt bis zu 9.000 Kfz/24h im Abschnitt Godramstein zur A 65, ähnlich hoch wird die Verlagerung im Abschnitt Annweiler – Godramstein prognostiziert mit bis zu 8.000 Kfz/24h und 3.000-4.000 LKW/24h (vgl. auch Abb. 4).

Aber auch im westlichen Abschnitt Annweiler – Hinterweidenthal werden 6.000 bis 7.000 Kfz/24h mehr erwartet. Da aus der Region strukturell und demografisch bedingt keine Zuwächse zu erwarten sind, handelt es sich überwiegend um großräumige Verlagerungen und Zuwächse, **die erst durch den Ausbau der B 10 entstehen.**

Unterbleibt ein Ausbau, ergeben sich folglich keine Zuwächse, das Gesamtverkehrsaufkommen 2030 stagniert insgesamt betrachtet etwa auf dem Niveau von 2014 bzw. geht abschnittsweise sogar zurück. Allerdings kommt es zu einer Verschiebung der Verkehrsarten, der deutlich belastendere LKW-Verkehr nimmt zu. Dies zeigt der Vergleich der Prognose für den Bezugsfall mit den Angaben für die Dauerzählstellen Wilgartswiesen und Godramstein.

Im Vergleich zur Belastung 2014 an der Dauerzählstelle Wilgartswiesen (ca. 3.992 LKW/24h) wird im Bezugsfall 2030 die Belastung um fast 2.000 LKW/24h zunehmen, im Planfall um etwa 6.000 LKW zunehmen (vgl. Tab. 10). Die Gesamtbelastung erhöht sich im Bezugsfall 2030 im Vergleich zu 2014 nur um etwa 1.200 Kfz/24h, im Planfall dagegen um 8.200 Kfz/24h. Das bedeutet, dass die Verkehrszunahme fast ausschließlich durch den zusätzlichen LKW-Verkehr im Planfall entsteht.

An der Dauerzählstelle Godramstein sind es im Planfall 2030 etwa 6.000 LKW/24h mehr als 2014, im Bezugsfall beträgt die Zunahme nur 2.000 LKW/24h. Während die Gesamtbelastung an der Zählstelle Godramstein im Bezugsfall im Vergleich zu 2014 um etwa 2.200 Kfz/24h zurückgeht, nimmt sie im Planfall im Vergleich zu 2014 um



etwa 4.800 Kfz/24h zu. Dies zeigt, dass das **Wachstum fast nur durch die Zunahme des LKW-Verkehrs** entsteht.

Während auf der Gesamtprojektebene in den Kartendarstellungen die Verkehrsprognose 2030 zugrunde gelegt ist, wird in der Teilprojektbeschreibung der Projektdossiers unter 2.2. textlich auf die Verkehrsprognosen des LBM Rheinland-Pfalz zurückgegriffen, die lediglich einen **Prognosehorizont bis 2020** haben. Dieser Prognosehorizont ist viel zu kurz gewählt, da bis zu diesem Zeitpunkt keines der Teilprojekte gebaut sein wird und auf der Grundlage dieser völlig veralteten Prognose die Notwendigkeit der Anmeldung nicht begründet werden kann.

Es kann nicht das Ziel des Ausbaus der B 10 sein, von der nur 30 km nördlich verlaufenden TEN-Achse Paris – Mannheim (Autobahn A6) internationalen LKW-Transitverkehr auf die B10 zu verlagern. Denn dies widerspricht den Vorgaben der EU, die eine Bündelung des europäischen Transitverkehrs auf den TEN-Achsen fordert und dementsprechend auch finanziell fördert. Ein vierspuriger B10-Ausbau läuft diesem Ziel entgegen und führt zu einer unerwünschten und negativen Verteilung des Verkehrs in der Fläche.

#### Finanzierung des BVWP 2030

Bei Ansatz der bisher verfügbaren Haushaltsmittel von 10 bis 11 Mrd. € pro Jahr ist mit einer Finanzierungslücke von 6,6 bis 7,6 Mrd. € pro Jahr zu rechnen, denn jährlich werden zukünftig 15,11 (ohne „Schleppe“) bis 17,63 Mrd. € (mit „Schleppe“) benötigt.<sup>93</sup> Dies ergibt im Vergleich zum bisherigen jährlich eingesetzten Finanzbedarf über die Gesamtlaufzeit des neuen BVWP von 15 Jahren einen zusätzlichen Investitionsbedarf von 99 bis 114 Mrd. €. Von den angesetzten 264,5 Mrd. € sind also nur 72 % im Rahmen der bisher üblichen Haushaltsfinanzierung als gesichert anzusehen.

Der Ansatz der Erhaltung von 67,8 % reduziert sich, wenn man die Schleppe in Höhe von 37,8 Mrd. € nicht berücksichtigt auf 53,3 %, sodass auch hier die BVWP-Grundkonzeption nicht eingehalten wird (vgl. Tab. 12). Die Schleppe nicht zu berücksichtigen ist angebracht, da diese Projekte erst nach 2031 verwirklicht werden.

<sup>93</sup> Anmerkung: 264,5 Mrd. € / 15 Jahre ergibt 17,63 Mrd. €



Rheinland-Pfalz stehen jetzt insgesamt 1,323 Mrd. € für laufende und fest disponierte Projekte und 1,785 Mrd. € für neue Vorhaben (VB/VB-E) erhalten soll, insgesamt also 3,1 Mrd. €. Der Landesanteil beträgt dann 4,6 %.

Aus dem Bundeshaushalt stehen für Bedarfsplanmaßnahmen für Rheinland-Pfalz 2016 95 Mio. € und 2017 98 Mio. € zur Verfügung. Das bedeutet, dass für den Ausbau der B 10 auf allen Abschnitten etwas das Doppelte der für 2016 und 2017 zur Verfügung stehenden Mittel notwendig wäre.

#### Stellungnahme zum Modul B: Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung

Die Beschreibung der Umweltwirkung im Projektdossier des Hauptprojekts zeigt, dass eine erhebliche Umweltbetroffenheit vorliegt. Die Beschreibung des Eingriffs macht deutlich, dass mehrere Natura 2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete) angeschnitten oder durchquert werden müssen. Dabei ist das Biosphärenreservat Pfälzer Wald von besonderer Bedeutung. Es werden auch mehrere Großräume des BfN-Lebensraumnetzwerkes durchschnitten, sodass insgesamt die Bewertung der Umweltbetroffenheit im Umweltbeitrag Teil 2, dass nur eine mittlere Umweltbetroffenheit gegeben sein soll, absolut nicht nachvollziehbar ist.<sup>94</sup> **Diese Bewertung ist fachlich grob fehlerhaft und muss korrigiert werden.**

Die Beschreibung des Eingriffs macht deutlich, dass mehrere Natura 2000-Gebiete (FFH- und Vogelschutzgebiete) angeschnitten oder durchquert werden müssen. Dabei ist das Biosphärenreservat Pfälzer Wald von besonderer Bedeutung. Es werden auch mehrere Großräume des BfN-Lebensraumnetzwerkes durchschnitten, sodass insgesamt die Bewertung mit mittlerer Umweltbetroffenheit nicht nachvollziehbar ist. Der geringe negative Umweltnutzen von nur 9,649 Mio. €/a zeigt die Defizite des aktuellen gesamtwirtschaftlichen Bewertungsverfahrens zum BVWP 2030 deutlich auf. Denn trotz der hohen Betroffenheit verschiedener europäischer Schutzgebietskategorien, wie FFH- und Vogelschutzgebiete und dem Biosphärenreservat, ergibt sich nur ein marginaler Negativnutzen im Vergleich zum ermittelten Gesamtnutzen von 407 Mio. €/a.

Für den Abschnitt Hinterweidenthal bis Hauenstein ist zu erkennen, dass dort auch Bereiche betroffen sind, die hervorragend als Wiedervernetzungsabschnitte geeignet sind, sodass durch die B 10 von einer sehr starken Zerschneidungswirkung,

<sup>94</sup> Vgl. [http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_umwelt](http://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_umwelt)



insbesondere für Großsäuger auszugehen ist. Dies betrifft beispielsweise die Wildkatze im Pfälzer Wald und den angrenzenden Bereichen bis Klingenberg (vgl. UFR 1.500: Großsäugerlebensraum). Hier zeigt sich die Problematik der unzureichenden Datensammlung der BVWP, da zur Wildkatze als Indikatorart ausreichende Daten zur Raumbedeutsamkeit und sehr hohen Raumempfindlichkeit vorliegen, die der Gutachter offenbar nicht vorliegen hatte.

Im Abschnitt Hauenstein – Wellbachtal sind sowohl das angeschnittene FFH-Gebiet „Biosphärenreservat Pfälzer Wald“ als auch das südlich an die Ausbautrasse angrenzende Vogelschutzgebiet hinsichtlich der Raumempfindlichkeit zu nennen. Letzteres wird an zwei Stellen im Bereich Wilgartswiesen und Albersweiler betroffen sein.

Es ist erkennbar, dass die Umweltgutachter des BMVI die Betroffenheit von 2,3 ha Naturschutzvorrangflächen mit herausragender Bedeutung ermittelt haben. Insgesamt gehen sie von einer Flächeninanspruchnahme von 29,6 ha aus. Drei Natura 2000 Gebiete sind betroffen, bei zwei Gebieten ist eine erheblichen Beeinträchtigung wahrscheinlich, bei einem weiteren kann eine erhebliche Beeinträchtigung nicht ausgeschlossen werden. Auf 1,7 ha Fläche werden unzerschnittene Kernräume (UFR 250) in Anspruch genommen und auf 0,2 km werden unzerschnittene Großräume (UFR 1.000/1.500: Feucht-, Trocken- und Waldlebensräume) und 0,6 km werden unzerschnittene Großsäuger-Lebensräume (UFR 1.500) zerschnitten. Unzerschnittene verkehrsarme Räume werden mit 5,7 ha betroffen sein. Weiter wird angegeben, dass 3 Mal die Wiedervernetzung von Lebensraumnetzwerken betroffen ist. Zusammen mit der Aussage, dass das Projekt im Bereich von 5 benachbarten hervorragenden WVA's liegt, wird die Zerschneidungswirkung noch deutlicher. Außerdem sind 3,5 ha Vorrangflächen des Kultur- und Landschaftsschutzes betroffen.

Eine von RegioConsult durchgeführte Flächenberechnung zeigt, dass im Gegensatz zur Flächenangabe im Projektdossier (29,6 ha) von einer wesentlich größeren Flächeninanspruchnahme auszugehen ist. Auf der Grundlage der Baulängen der Projektdossiers ergibt sich ein Flächenbedarf von 57,2 ha durch die Trasse und von 171,6 ha für Ausgleichsflächen und Kompensation, wenn man übliche Kennwerte zugrunde legt. Das würde bedeuten, dass die gesamte Flächeninanspruchnahme



228,8 ha beträgt. Auf Basis der Angaben zu den Baulängen im Umweltbericht ergibt sich ein Flächenbedarf von 282 ha.

Die Flächenberechnungen müssen korrigiert und neu erstellt werden. Dies zeigt auch das Beispiel der nur ca. 3,5 km langen B10-Baumaßnahme westlich Hinterweidenthal. Dort nimmt allein die Eingriffsfläche in das Biosphärenreservat Pfälzerwald nach Ermittlungen des BUND ca. 35 – 40 ha in Anspruch.

### Kurzstellungnahme zum Umweltbericht

Die Offenlage zur SUP muss wiederholt werden, weil sie bei den Schienenprojekten unvollständig ist und somit die Umweltauswirkungen des Gesamtplans nicht ermittelt und bewertet werden konnten.

Der Umweltgutachter weist selbst darauf hin, dass aufgrund ausstehender Projektbewertungen im Potenziellen Bedarf für die Schiene nur ein Investitionsvolumen als Platzhalter reserviert wurde. Ob es rechtlich ausreichend ist, für die Platzhalter eine „Abschätzung der Betroffenheit der relevanten Umweltkriterien für die Gesamtebene auf der Basis der Durchschnittswerte aus den konkret bewerteten Schienenprojekten“ vorzunehmen, ist mehr als fraglich. Solange die Projekte nicht auf vergleichbarer Ebene definiert sind, wie die übrigen Schienenprojekte, ist eine seriöse und fachlich belastbare Beurteilung der Umweltwirkungen nicht möglich. Daher können auch die Gesamtplanwirkungen (SUP-Bezug) nicht abschließend beurteilt werden. Daher ist eine zweite Offenlage des BVWP-Entwurfes zwingend erforderlich, um keine Rechtsunsicherheit zu erzeugen.

Dadurch konnte keine fachgerechte Alternativenprüfung erfolgen, die nach § 19b (2) UVPG vorgeschrieben ist (vgl. 3.5).<sup>95</sup>

Die Mängel bezüglich der Schienenprojekte sind auch für die B 10 relevant, nicht nur wegen der parallel verlaufenden Bahnstrecke, sondern auch wegen den möglichen Verlagerungen überregionaler Personenverkehre und vor allem überregionaler Güterverkehre auf die Schiene. Denn die mögliche Verlagerung von Güterverkehren auf die Schiene ist für die B 10, wie die starke Zunahme der LKW-Verkehre im Güterverkehr zeigt, von zentraler Bedeutung.

<sup>95</sup> Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 2.



Das Scoping zur SUP fand offenbar ohne Verbandsbeteiligung statt.<sup>96</sup>

### Umweltziele

Das **Ziel die Flächeninanspruchnahme** von Siedlungs- und Verkehrsfläche bis 2020 auf 30 ha/Tag zu verringern, wurde zwar geprüft. Aber insgesamt führt der gesamte BVWP mit über 25.000 ha neuer Inanspruchnahme von Flächen<sup>97</sup> zu einer Fortsetzung des exzessiven Flächenverbrauches. 88 % hiervon entfallen auf die Straße.<sup>98</sup>

Die Flächenberechnungen von RegioConsult zeigen, dass die Berechnungen des Umweltberichtes zur SUP nicht tragfähig sind und wiederholt werden müssen.

Als Ergebnis der Prüfung ergibt sich im Umweltbericht „*ein negativer Beitrag zur Zielerreichung. Mit einem Wert von 2,83 ha/Tag überschreitet die Summe der Aus- und Neubauvorhaben des BVWP 2030 die durchschnittliche tägliche Flächeninanspruchnahme, die sich aus den vom BVWP 2003 abgeleiteten Zielwerten für Bundesverkehrswege in der Größenordnung von 1,7 bis 2,5 ha/Tag ergeben.*“

Das **Klimaschutzziel** wird im Verkehrsbereich offenkundig verfehlt, denn die Klimaschutzziele der Bundesregierung, die die Reduzierung der Emission von Treibhausgasen gegenüber 1990 um 40 % bis 2020 und um 80-95 % bis 2050 vorsehen (Aktionsprogramm Klimaschutz 2020) (vgl. hierzu geltende Umweltziele für die SUP), sind mit dem vorgelegten BVWP-Entwurf **nicht erreichbar**.

Das Klimaschutzprogramm der Umweltverbände, das Mitte 2014 vorgestellt wurde, fordert noch höhere Einsparungen, um das Klimaziel – Minderung der Treibhausgasintensität um 80 % – bis 2050 zu erreichen. So besteht zwischen der Güterverkehrsprognose für 2030 (837 Mrd. tkm) und der Prognose des Ökoinstitutes für 2030 (697 Mrd. tkm) ein Unterschied von 140 Mrd. tkm, der ausdrückt, welche Anstrengungen unternommen werden müssen um die aus klimapolitischer Sicht erforderliche Reduzierung zu erreichen. Nach dem Klimaschutzkonzept des Ökoinstitutes soll die Verkehrsleistung im Güterverkehr von 2030 bis 2050 von 697 Mrd. tkm auf 610 Mrd. tkm zurückgehen und im Bahnverkehr um 59 Mrd. tkm

<sup>96</sup> Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 3, S. 60, S. 177.

<sup>97</sup> Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 163.

<sup>98</sup> Vgl. BMVI (3/2016): Umweltbericht zum Bundesverkehrswegeplan, S. 162. Anteil berechnet aus dem Gesamtverbrauch von 25.296,7 ha und dem Flächenverbrauch Straße in Höhe von 22.366,1 ha.



zunehmen. Insgesamt soll nach dem Szenario des Ökoinstituts zwischen 2010 und 2050 die Verkehrsleistung im Personenverkehr um 15 % sinken und im Güterverkehr um 4 %. Zwischen 2030 und 2050 soll die Verkehrsleistung von 1,274 Mrd. pkm auf 1,142 Mrd. pkm sinken, wobei die PKW-Verkehrsleistung von 622 auf 304 Mrd. pkm fast halbiert werden soll.

**Das bedeutet, dass es nach 2030 zu einem so starken Rückgang kommt, dass viele Projekte nicht mehr notwendig sein werden.** Bezogen auf die B 10 bedeutet dies, dass aufgrund der im Vergleich zur im Planfeststellungsverfahren vorgelegten Prognose wesentlich geringeren Verkehrsbelastung, und der vordringliche Bedarf für die westlichen Teilprojekte und somit die Bauwürdigkeit in Frage gestellt werden muss.

### Alternativenprüfung

Wie der Darstellung im Projektdossier zu entnehmen ist, wurde keine systembezogene Alternativenprüfung durchgeführt.

Die Alternativenprüfung ist das Herzstück der UVP, sodass ihr ein besonderer Stellenwert zukommt. Sie ist auf Ebene der Systemalternativen, der Standortalternativen und der Projektausgestaltung durchzuführen, was versäumt wurde. Im Umweltbericht wurde weder die Vorauswahl der Alternativen noch die Detailprüfung der Alternativen dokumentiert, was § 14g Abs. 1 und 2 fordern. Es ist nicht ausreichend dabei auf das PRINS (vgl. S. 189 des Umweltberichtes) zu verweisen. Damit gehen die SUP-Vorschriften weiter als die des UVPG in § 6 Abs. 3 Nr. 5, wo nur auf die Übersicht zu anderweitig geprüften Alternativen hingewiesen wird. § 14g Abs. 1 UVPG sieht dagegen vor, dass in die SUP eine Alternativenprüfung integriert wird, soweit vernünftige Alternativen vorliegen. Diese können folgender Natur sein:

- Konzept- oder System-Alternativen (grundsätzliche Optionen zur Realisierung bestimmter Planungsziele), wie z. B. der Ausbau der Queichtalbahn mit einer optimierten Anbindung nach Mannheim (über Neustadt) und Karlsruhe
- Standortalternativen
- Verfahrensalternativen (andere technische Ausgestaltung)



Warum der BVWP hier nicht seiner Aufgabe nachkommt, Alternativen zu prüfen, ist nicht nachvollziehbar, zumal dies in der BVWP-Grundkonzeption vorgesehen ist.

Da auch Verfahrensalternativen zu prüfen sind, hätte die vom BUND Südpfalz vorgetragene Sperrung der B10 zwischen A8 bei Pirmasens und A65 bei Landau Strecke für den LKW-Transitverkehr geprüft werden müssen, ebenso wie die folgenden Alternativen:

- Weiträumige Verkehrslenkung über die parallel verlaufenden und teilweise im 6-spürigen 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.
- Deinstallation des im Rahmen von Reparationsleistungen demontierten zweiten Gleises.
- Elektrifizierung der Queichtalbahn.<sup>99</sup>

Aufgrund der enorm hohen LKW-Belastung wäre außerdem zu erwarten gewesen, dass als Alternative auch der Ausbau einer Schienenverbindung für den Güterverkehr geprüft wird, die die starken Ost-West-Verkehre aufnimmt.

Für die Bahnstrecke Landau/Neustadt – Karlsruhe wurde keine Interdependenzberechnung durchgeführt, da im BVWP SPNV und ÖPNV nicht betrachtet werden.

Aus vergleichbaren Fallbeispielen in Hessen sind Abzugseffekte von 30 bis 40 % bekannt. Es ist auch nicht erkennbar, dass die übergeordneten Ziele des BVWP 2030 „Erhaltung und Modernisierung der Substanz“ und die „Verlagerung auf Teilnetze und Verkehrswege mit höherer Verkehrssicherheit“ durch das Gesamtprojekt erfüllt werden. Denn dann hätte auch die Verlagerung auf die Queichtalbahn geprüft werden müssen.

<sup>99</sup> Vgl. BUND Südpfalz (14.7.2013): Projektanmeldung Fernstraßen, Alternative zur B 10



### Raumordnerische Beurteilung – Modul C

Die raumordnerische Beurteilung wird vom BMVI im Projektdossier als nicht bewertungsrelevant angesehen. Das bedeutet, dass das Modul 3 keinen Nutzenbeitrag für das Gesamtprojekt erbringt. In der Raumwirksamkeitsanalyse wird die Verbindung als „sehr gut“ bewertet.

### Städtebauliche Beurteilung – Modul D

Das Projekt besitzt nach den Angaben im Projektdossier zum Hauptprojekt der B 10 Hinterweidenthal - Landau (A 65) **keine städtebauliche Bedeutung**.

Der gesamte Ausbau der B 10 führt zu keinen Entlastungseffekten im Straßenraum. Der Beeinträchtigungsgrad wurde mit 71 % für das Gesamtprojekt ermittelt. Zusätzliche Belastungen stellen sich innerorts auf 2.100 m, dabei kommt es auf 1.500m (71 %) zu Verschlechterungen der Aufenthaltsqualität. In den Ortslagen Grünstadt, Annweiler am Trifels, Annweiler am Trifels-Queichhambach entstehen nach den Angaben im Projektdossier erhöhte Risiken für Aufenthaltsqualitäten.

Diese Angabe zeigt, dass die Bewertung offensichtlich nicht mit der erforderlichen Sorgfalt durchgeführt wurde und nicht belastbar ist. Denn die Ortslage Grünstadt gibt es nicht entlang der B10 zwischen Hinterweidenthal und Landau. Der Ort liegt an A 6 westlich von Mannheim. Dagegen fehlen Angaben zu anderen Ortslagen entlang der Strecke.

### Fazit:

**Die Einstufung in den VB muss revidiert werden, wie die Kontrollrechnung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben hat. Das Projekt ist nicht bauwürdig. Die naturschutzfachliche Betroffenheit ist wesentlich größer als angegeben, die Flächeninanspruchnahme ist um ein Vielfaches höher.**