

An  
das Bundesministerium f. Verkehr (BVMV)  
Referat G 12 (Stichwort BVWP 2030)  
Invalidenstr. 44  
**10115 Berlin**

**Öffentlichkeitsbeteiligung am Bundesverkehrswegeplan 2030; hier: Stellungnahme zu B 10-Projekt Pirmasens – Landau; Teilprojekte „B 10 – G 11. RP – T1 – RP“ bis „B 10 - G 11.RP - T 5 - RP“**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit möchte ich wie folgt zu den o. b. Projekten Stellung nehmen:

Wie der gesamte Entwurf BVWP 2030 weist auch die Darstellung der in der Betreffzeile genannten Teilprojekte Kritikpunkte auf, die nicht in Einklang zu bringen sind mit der **Grundkonzeption vom Februar 2013**. Diese Aussage ist u. a. abzuleiten aus folgenden Befunden:

- Die fünf Teilprojekte werden nicht in Bezug gebracht **zum Gesamtnetz** der Verkehrsträger in der Großregion Saarbrücken - Kaiserslautern - Nordelsass - Karlsruhe. Eine integrierte Verkehrsplanung ist nicht zu erkennen.
- Gemäß Kritik des **Bundesrechnungshofs** erfüllt die Darstellung nicht den Anspruch finanzpolitischer Solidität.
- Das Projekt erweist sich aufgrund seiner Dimensionierung (Radien) und Eingriffswirkung in Natur und Landschaft als geplanter **Neubau** und keineswegs als Ausbau.
- Auf „**sinnvolle Alternativen**“ wird nicht eingegangen.
- Die **Verkehrsprognosen** sind unter Vernachlässigung aktueller verkehrswissenschaftlicher Standards erstellt worden. Die schon 1998 aufgebaute **völlig veraltete Matrix der Verkehrsbeziehungen** wurde, statt diese neu zu erheben, einfach fortgeschrieben. So kann eine Verkehrsentwicklung prognostiziert werden, die gar nicht eintreten wird.
- Die **Fernverkehrsmatrizen des BVMV** werden nicht als Planungsgrundlage herangezogen.
- Fragen der **Umweltbetroffenheit** von Mensch und Natur bleiben ausgeklammert. Sie spielen bei der Dringlichkeitseinordnung keine erkennbare Rolle.
- Der vierstreifige Ausbau der B 10 als „Pfälzerwald-Autobahn“ widerspricht der EU-Vorgabe, den europäischen LKW-Transitverkehr **auf den TEN-Achsen, hier auf der Relation Mannheim – Paris (A 6), zu bündeln**.
- Ein sauber und plausibel ermitteltes **Nutzen-Kosten-Verhältnis** liegt nicht vor.

- Nicht nachvollziehbar ist, dass **die Teilprojekte 1 und 2 mit der geringsten oder geringeren Verkehrsbelastung in den Vordringlichen Bedarf (VB) eingruppiert werden, während die Teilprojekte 3 und 4 mit der höheren bzw. höchsten Verkehrsbelastung nur als Weiterer Bedarf (WB) erscheinen.**
- Dadurch entstehen **unlösbare Folgekonflikte**: Die Grenzleistungsfähigkeit der vier zweistreifigen Tunnels (auf der Teilstrecke Wellbachtal - Annweiler-Ost) liegt bei 20.000 bis 22.000 Kfz / 24 h.

All dies abwägend ist festzustellen: **Es besteht kein Bedarf für das Fernstraßen-Projekt durchgängige Vierstreifigkeit der B 10 durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald.**

Einige Anmerkungen im Detail:

### **Zu den Verkehrszahlen und Verkehrsprognosen:**

Der zur Öffentlichkeitsbeteiligung aufgerufene Bürger sieht sich bei den Entwurfsunterlagen schwer überwindbaren Orientierungsproblemen ausgesetzt: Die **Ist-Vergleichszahlen 2014** (Zählstellen Wilgartswiesen und Godramstein), die zur Herstellung von Realitätsnähe gebraucht werden, muss man sich mühsam von der Homepage der Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) besorgen. Nirgendwo im Entwurfstext werden Zahlen aufgeführt. Sie müssen disparat den Kartendarstellungen entnommen werden.

Im Vergleich der den Projekten zugrunde liegenden Prognosen fällt auf, dass durch die Ausbaumaßnahmen selbst ein **Verkehrszuwachs erzeugt wird.**

Besonders merkwürdig wirkt Folgendes: Auf der **Gesamtprojektebene** wird die **Bundverkehrsprognose 2030** herangezogen - bei der **Teilprojektbeschreibung** greift man auf die Verkehrsprognosen des **Landesbetriebs Mobilität (LBM) Rheinland-Pfalz** zurück.

Zu den Details der Vergleichszahlen s. die als Anlage beigefügte Übersicht, die von der BI Queichtal erstellt worden ist.

### **Zu den „sinnvollen Alternativen“:**

1. **Die A 6 und die französische A 4**, die das in Deutschland einmalige grenzüberschreitende Biosphärenreservat Pfälzerwald – Vosges Du Nord einrahmen. Diese internationalen Achsen können den Europatransit für den Schwerlastverkehr aufnehmen und die B 10 sowie die Menschen des Queichtals vom Transitverkehr entlasten.
2. In feste Bahnen zu lenken ist diese Entlastung durch **eine weiträumige Verkehrslenkung** des internationalen Schwerlastverkehrs (nicht des Ziel- und Quellverkehrs der Region). Als rechtlicher Rahmen ist dafür **der Paragraph 45 der Straßenverkehrsordnung** heranzuziehen. Dieser Paragraph führt detailliert die Bedingungen auf, die eine solche Verkehrslenkung erlauben; diese Bedingungen sind sowohl im dicht besiedelten Queichtal wie auch in den Naturräumen des Pfälzerwaldes anzutreffen. Die Anwendbarkeit des Paragra-

phen 45 StVO speziell auf den B 10-Abschnitt zwischen Landau und Pirmasens wurde in einem verkehrsrechtlichen Referat, das während der zweiten Mediation zum Thema Verkehrslenkung gehalten wurde, konsequent ausklammert.

3. Komplettierung der vorhandenen **dreispurigen Streckenführung**. Sie ist ohne Sicherheitsrisiken herzustellen. In Tunnelnähe kann sie gemäß schwächerem Verkehrsaufkommen auf zwei Spuren reduziert werden („Trichterlösung“).
4. Umsetzung von weitaus kostengünstigeren (ca. 35 Mio. Euro) und wesentlich zeitnäher zu realisierenden **Optimierungsmaßnahmen** - wie bei der zweiten Mediation erarbeitet: Kreuzungsfreie Umgestaltung von Knoten, Verlängerungen von Auf- und Abfahrten u. a.
5. Ertüchtigung der **parallel verlaufenden Bahnlinie**. Hier Reinstallation des demontierten 2. Gleises für eine ehemals genutzte Relation Saarbrücken - Stuttgart - München. Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene zwischen Pirmasens und der Südpfalz. Anschluss an das vorhandene S-Bahnsystem durch Kreisverkehr Neustadt - Landau - Zweibrücken - Homburg/Saar - Kaiserslautern - Neustadt. Im Verlauf der ersten Mediation wurde für die Queichtalstrecke einhellig „die Einführung von Regionalexpresszügen und eine damit verbundene Reduzierung der Fahrzeit von 78 auf 58 Minuten verlangt“ (s. von *prognos* erstelltes Protokoll).

### **Zur Verkehrssicherheit:**

Auf den bereits vierstreifig ausgebauten Abschnitten westlich Hinterweidenthal liegt die Unfalldichte z. T. deutlich höher als auf den nicht ausgebauten Streckenteilen. Dies geht hervor aus der Landtagsdrucksache 16/6234 v. 2. März 2016 des Landtages von Rheinland-Pfalz.

### **Zu Wirtschaftlichkeit und Nutzen-Kosten-Verhältnis:**

Hinsichtlich regionalwirtschaftlicher Bedeutung des B 10-Projektes hält die von *prognos* erstellte Niederschrift einer Sitzung im Verlauf der ersten B 10-Mediation auf den Seiten 34 und 36 folgende Aussage fest:

*Der Ausbau einer bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur stellt jedoch alleine keine hinreichende Voraussetzung für wirtschaftlichen Aufschwung dar. . . . Die erwarteten regionalwirtschaftlichen Effekte durch den Ausbau der B 10 lassen sich nach Meinung des Experten weder belegen noch quantifizieren noch prognostizieren; es gibt keine wissenschaftlich belegbaren Aussagen. Vorstellbare negative regionalwirtschaftliche Effekte in Form von Arbeitsplatzverlusten und Beeinträchtigung einzelner Wirtschaftszweige dürfen nicht ausgeblendet werden. Der Experte empfahl, den geplanten B 10 Ausbau nicht nur einer Machbarkeitsuntersuchung, sondern auch einer **gesamtwirtschaftlichen Bewertung** zu unterziehen (Anmerkung des Verfassers dieses Schreibens: Diese Bewertung ist unbedingt vorzunehmen). . .*

*An der Südlichen Weinstraße haben Tourismus und Weinbau einen **hohen Anteil an der Bruttowertschöpfung**. Eine enge Verzahnung zwischen Weinbau und Tourismus ist wichtig für die **Entwicklungsperspektiven der Region**. Die Weinbaubetriebe und die Tourismuswirtschaft erwarten bei einem weiteren Ausbau der B 10*

*finanzielle Einbußen und Arbeitsplatzverluste in den Anrainergemeinden zwischen Rinntal und Landau, wie der Bauern- und Winzerverband . . . sowie der Verein Tourismus der Südlichen Weinstraße dem Forum plausibel dargelegt haben.*

Der undurchschaubare Wust von Materialien macht es dem zur Stellungnahme aufgerufenen Bürger nahezu unmöglich, die Ernsthaftigkeit und Korrektheit der getroffenen Aussagen zum an sich schon ungewöhnlich niedrigen Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 zu erkennen. An der Realität, aber auch an wissenschaftlicher Verantwortbarkeit vorbei geht das Konzept, einen „Reisezeitnutzen aus Einzelreisegewinnen < 1 min“ als ausschlaggebenden Nutzen in die Berechnung aufzunehmen.

Den Sinn für Realitäten und Finanzierbarkeit bzgl. Nutzen-Kosten-Verhältnis schärft auch ein Blick auf **die Historie aller Versuche, den Pfälzerwald im Autobahnmodus zu queren**: s. dazu die Anlage „Chronik einer Unmöglichkeit“.

### **Zu Umwelt- und Naturschutz:**

Der Entwurf BVWP 2030 setzt sich völlig hinweg über das Potenzial der Naturareale, die die Anerkennung des Naturparks Pfälzerwald als Biosphärenreservat begründet haben. Es ist daher ins Gedächtnis zu rufen, was *prognos* für die erste Mediation protokolliert hat:

*Bei der Planung der B 10 sind Auswirkungen auf landespflegerisch bedeutsame Gebiete zu beachten. Entsprechende schützenswerte Bereiche befinden sich in unmittelbarer Nähe zur B 10. Hierzu zählen FFH-Schutzgebiete, Vogelschutzgebiete in den Natura 2000-Gebieten . . . sowie Naturschutz-, Wasserschutz- und weitere durch Rechtsverordnung geschützte Gebiete.*

Zu denken ist hier vor allem an die größte Biosphärenkernzone „Quellgebiet der Wieslauter“ unmittelbar entlang des Teilprojekts Hinterweidenthal - Hauenstein, - dem im Übrigen mitten durch einen unbesiedelten Raum keinerlei verkehrerserschließende Funktion zukommt.

Wegen der extrem beengten topographischen Verhältnisse sind **Ersatzflächen im vorgeschriebenen räumlichen Zusammenhang** mit den vom Straßenbau in Anspruch zu nehmenden Flächen nicht aufzufinden.

Es entsteht der Eindruck von Realitätsverweigerung, wenn für das Gesamtprojekt angeblich gerade mal 29,6 ha Fläche benötigt werden sollen. Alleine die 3,5 Kilometer Vierstreifigkeit westlich Hinterweidenthal belehren eines Besseren: Dort wurde bereits eine Eingriffsfläche von 35 bis 40 ha in Anspruch genommen (Eindrucksvoller Beleg: die beiden Anlagen mit RHEINPFALZ-Bericht vom 27. April 2015 und 20. Oktober 2015). Im Bereich der Teilprojekte östlich Hinterweidenthal mit einer Streckenlänge von 30,1 Kilometern **bietet die beengte und z. T. von Verwerfungslinien des Rheingrabenbruchs geprägte Topographie des Sandsteingebirges für den Straßenbau noch wesentlich schwierigere Streckenverläufe**. S. dazu auch den RHEINPFALZ-Bericht „Hier Birk-, dort –weiler“ vom 25. Februar 2013.

### **Zu Schadstoffen und lokales Klima:**

Die erste Mediation hat sich mit dem „**mächtigen Queichtalwind**“ befasst. Dieser bildet sich vornehmlich in den Nachtstunden und fließt als Kaltluftstrom bis Landau und darüber hinaus. Davon stark beeinflusst sind die Ausbreitungsverhältnisse von Schadstoffen, die sich im Laufe der Nacht u. a. als Dieselruß hoch konzentriert haben. Als **lungengängiger Feinstaub wird diese durch keine Lärmschutzmaßnahmen einzudämmende Hinterlassenschaft des noch zunehmenden LKW-Aufkommens** zu einem wachsenden Gesundheitsrisiko für die Menschen im Queichtal. *Prognos* hält bei der Protokollierung einer Mediationssitzung auf Seite 46 Folgendes fest:

*„Dass grundsätzlich . . . eine Korrelation zwischen der Sterblichkeit (Mortalität) und Feinstaubbelastung besteht, wurde von den Teilnehmern nicht angezweifelt.*

Schon länger bekannt sind diese Belastungen von bestimmten Alpentälern, die unter nächtlichem LKW-Transit zu leiden haben.

Hinsichtlich Belastung und Entlastung der Bevölkerung würdigt der BVWP-Entwurf 2030 außer Annweiler die sonstigen neun Ortslagen entlang der B 10 (Wilgartswiesen, Rinthal, Sarnstall, Gräfenhausen, Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Godramstein und Landau-Schützenhof) keiner Erwähnung. Pointe dabei: Dagegen wird die Stadt Grünstadt aufgeführt, die Dutzende Kilometer entfernt entlang der A 6 zu finden ist.

### **Fazit:**

**Für ein derart angreifbar begründetes Projekt, das mehr als eine halbe Milliarde Euro in Anspruch nehmen wird, kann kein Bedarf bestehen.**

Mit freundlichen Grüßen

Dieser Stellungnahme beigelegt sind folgende **Anlagen:**

- **„Pfälzerwaldautobahn - Chronik einer Unmöglichkeit“** (Quelle: Mitteilungen des Histor. Vereins d. Pfalz, Bd. 100, Jg. 2002)
- Aufstellung zu Verkehrszahlen und Prognosen (Quelle: BI Queichtal)
- Zeitungsartikel aus DIE RHEINPFALZ:
  - Zwei Notizen zum Landschaftsverbrauch v. 27. 04. Und 20. 10. 2015
  - Drei Artikel zum Scheitern der zweiten Mediation wegen grotesker Lärmschutzplanung (25. und 26. 02. 2013)
  - Artikel „Salomitaktik bis zum Tunnelleingang“ (23. 03. 2015)
  - Artikel zur Methodenkritik „Land soll Verkehr neu planen“ (07. 01. 2015)