

Einleitung

- Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 soll laut Vorgabe des Bundesverkehrsministeriums (Grundkonzeption Feb 2013) die Weichen für die künftige Verkehrspolitik setzen. Die selbst gesteckten Ziele wurden im jetzt vorgelegten Entwurf weit verfehlt.
- Der Entwurf ist alles das was die o.g. Grundkonzeption vermeiden sollte und die Erfahrung aus den vorangegangenen Plänen gelehrt hat.
- Er ist gemäß Bundesrechnungshof eine einzige **Kostenlüge** (vgl. Tagesschau vom 5. April 2016!). Er bevorzugt teure mit geringer Dringlichkeit eingestufte Großprojekte. Es gibt eine weit verbreitete Kritik.
- Er ist eine **zusammenhanglose Wunschliste** ohne erkennbares Konzept, das keinen übergeordneten Plan erkennen lässt.
- Er misst Fragen der **Umweltbetroffenheit (Mensch, Natur)** bei der Dringlichkeitseinstufung keinerlei Bedeutung bei.
- Er verzichtet völlig auf einen leistungsfähigen, umweltgerechten und finanzierbaren **Gesamtplan**.
- Er begünstigt fast ausschließlich den **Auto- und Schwerlastverkehr**.
- Er hat keine einzige der von den Verbänden eingereichten **Alternativen** zu fünfzig Großprojekten geprüft.
- Er blockiert eklatant das Erreichen der von der Bundesregierung zugesagten **Klimaschutzziele** (in Deutschland sind seit 2012 bis 2014 die CO₂-Emissionen im Verkehr um sechs Millionen Tonnen gestiegen).

Worum geht es bei der B 10?

Die B 10 soll gebaut werden als Europastraße (E 4) zwischen Pirmasens und Landau in den Abmessungen einer Autobahn mitten durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald – Nordvogesen, für dessen Anerkennung durch die UNESCO, seine Unzerschnittenheit ausschlaggebend war. Der Entwurf des BVWP's unterscheidet hier für **fünf Abschnitte** in unterschiedlichen Dringlichkeitsstufen:

1. Teilstück **Godramstein – Landau (A 65)** (vordringlicher Bedarf, VB)

2. Teilstück **Hinterweidenthal – Hauenstein** (vordringlicher Bedarf, VB)
3. Teilstück **Hauenstein – Wellbachtal (B 48)** (vordringlicher Bedarf, VB)

4. Teilstück **Wellbachtal (B 48) – AS Annweiler-Ost** (weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB*)
5. Teilstück **AS Annweiler-Ost – Godramstein** (weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB*).

Zu allen diesen Teilstücken gibt es weder in der vorgesehenen Sparte „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“ noch in der Sparte „raumordnerische Beurteilung“ irgendeinen Eintrag.

Vgl. dazu in [bundesverkehrswegeplan-bvwp-2030-gesamtplan.pdf](#), Anlage 1 Projektliste Straße unter dem Abschnitt für Rheinland-Pfalz die Seite 136 mit den Projekten Nr. 48, 44 und 45 (Vordringlicher Bedarf, VB) und die Seite 137 mit den Projekten 46 und 47 (Weiterer Bedarf mit Planungsrecht, WB*).

Gesamteindruck unter anderem:

Geplantes Verkehrschaos, da die schwierigsten Teilstücke, insbesondere bei Annweiler (Tunnelproblem) unter WB* in eine ferne Zukunft verlegt werden.

W a u f e i n e S t e l l u n g n a h m e a c h t e n s o l l

- Sind die Hauptachsen berücksichtigt? Gibt es eine Darstellung im **Gesamtnetz**? Ist der Großraum zwischen Saarbrücken, Kaiserslautern, Landau, Karlsruhe und dem Elsass in die verkehrsplanerische Betrachtung einbezogen?
- Wurde das Einzelprojekt untersucht, dessen Korridorwirkung gebündelt und **Verkehrsalternativen verglichen**?
- Gibt es **sinnvolle Alternativen**?
- Wie korrekt sind die **Verkehrsprognosen** (in Zeiten des demographischen Wandels und sonstiger Faktoren)?
- Liegt ein überzeugend erstelltes **Kosten-Nutzenverhältnis, vor allem für die Gesamtstrecke**, vor? (Die Teilstrecken werden mit 1,4 ausgewiesen; Notwendigkeit für die Maßnahme bestünde erst bei ca. 5)
- Gibt es demgemäß einen **Bedarf**?
- Ist die besondere naturschutzfachliche Qualität des Raumes im grenzüberschreitenden Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen berücksichtigt?
- Sind weitere Parameter

Die „sinnvollen Alternativen“

Eine durchgängig vierspurig neu gebaute B 10 zwischen Pirmasens und Landau mit europaweiter Funktion ist im EU-Netz nicht vorgesehen. A 8, A 62, A 6, A 63, A 65 und A 61 sorgen für ein ganzes Gespinnst von Fernstraßen und damit für eine umfassende straßenverkehrliche Erschließung des siedlungsarmen Raumes Pfälzerwald.

Die Alternativen im Einzelnen:

- **A 6 und die Französische A 4**, die das Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen einrahmen. Diese Fernstraßen erlauben im Großraum völlig ausreichend den Europatransit für den Schwerlastverkehr. Machen eine vier-spurige B 10 überflüssig.
- **Dreispurige Streckenführung** reicht aus und ist ohne Sicherheitsrisiken her-zustellen. In Tunnelnähe muss sie gemäß schwächerem Verkehrsaufkommen auf zwei Spuren reduziert bleiben („Trichterlösung“).
- Umsetzung von weitaus kostengünstigeren (ca. 35 Mio. Euro) **Optimie-rungsmaßnahmen** - wie bei der 2. Mediation erarbeitet: Kreuzungsfreie Um-gestaltung von Knoten, Verlängerung von Auf- und Abfahrten u. a.
- **Weiträumige Verkehrslenkung** des internationalen Schwerlastverkehrs im Europatransit über die A 6 und die französische A 4 **gemäß Paragraph 45 Straßenverkehrsordnung** - wie anderwärts unter bestimmten Voraussetzungen ebenfalls praktiziert. Der § 45 führt detailliert die Bedingungen auf, die ei-ne solche Verkehrslenkung erlauben; diese Bedingungen finden sich sowohl im dicht besiedelten Queichtal wie auch in den Naturräumen des Pfälzerwal-des.
- Ertüchtigung der **parallel verlaufenden Bahnlinie**. Ebenda Reinstallation des demontierten 2. Gleises einer ehemaligen Relation Saarbrücken - Stuttgart - München. Ausbau des Regionalverkehrs auf der Schiene zwischen Pirmasens und der Südpfalz. Anschluss an das S-Bahnsystem (Neistadt – Landau – Zweibrücken – Homburg/Saar – Kaiserslautern – Neustadt).