

# Begutachtung und Stellungnahme zum Entwurf BVWP 2030

- **Ebene Gesamtprojekt**

## **1.2 Grunddaten,**

### **Der Anmeldung zugrunde gelegte Notwendigkeit**

Der u. a. in der Pos. 1.2 angeführte Sinnzusammenhang die „Erhöhung der Verkehrssicherheit machen einen 4-streifigen Ausbau der B10 .... erforderlich“ entbehrt jeder Grundlage.

Wie aus der Drucksache 16/6234 v. 02.03.2016 des Landtages Rheinland-Pfalz hervorgeht liegt auf dem südwestpfälzischen Teil der B10 für bereits 4-streifig ausgebauten B10-Abschnitten eine Unfalldichte (Unfälle pro Kilometer) von 4,69 in 2014 und 4,41 in 2015 vor. Für die 3-streifigen Abschnitte der B10 ergeben sich z. T. deutlich niedrigere Unfalldichten von 3,33 in (2014) und 4,27 in 2015.

Damit wird die eingangs getroffene Aussage des BVWP völlig konterkariert, die Verkehrssicherheit wird durch eine 4-streifigen Ausbau nicht erhöht sondern deutlich reduziert.

### **Pos. 1.4 Gesamtprojekt u. Pos. 2.4 – 2.6 Teilprojekte, Anmeldung von Alternativen**

Nach Aussage der Verkehrswissenschaft wird der Peak-Verkehrszahlen, auch auf der B10, bereits zum Dekadenwechsel 2020 erreicht werden. Da bis dahin keines der B10-Teilprojekte baureif sein wird, sind zur Optimierung des Verkehrsgeschehens auf der B10 kurzfristige zu realisierende Verbesserungsmaßnahmen als Alternativen das Mittel der Wahl.

Diese Alternativen, z. B. Optimierungen im Bestand, Sperrungen für den LKW-Transitverkehr, Ertüchtigung vorhandener paralleler Schienenwege, usw. wurde bereits vom BUND zur Aufnahme in den BVWP-Entwurf gemeldet, fanden allerdings nirgendwo im Entwurf Berücksichtigung, obwohl sie deutlich schneller und vor allem auch deutlich kostengünstiger umzusetzen wären.

Extrem auffallend an den Prognosen ist vor allem das enorme Anwachsen des LKW-Aufkommens mit Rekord-LKW-Anteilen von bis zu 29% am Gesamtverkehrsaufkommen, was auch bundesweit Spitzenwerte bedeutet.

Aufgrund der eher schwach ausgeprägten wirtschaftlichen Strukturen im direkten Umfeld des B10-Abschnittes Hinterweidenthal – Landau kann diese Zunahme der LKW-Verkehrszahlen nicht aus der Region generiert werden, sondern muss eindeutig infolge von Verlagerungseffekten aus dem umgebenden Fernstraßennetz entstehen. Es ist davon auszugehen, dass vor allem von der nur 30 km nördlich verlaufenden TEN-Achse Paris – Mannheim (Autobahn A6) internationaler LKW-Transitverkehr zusätzlich auf die B10 verlagert wird.

Dies widerspricht eindeutig den Vorgaben der EU, die eine Bündelung des europäischen Transitverkehrs auf den TEN-Achsen fordert und dementsprechend auch finanziell fördert. Ein 4-spuriger B10-Ausbau läuft diesem Ziel konträr entgegen und führt zu einer unerwünschten und negativen Verteilung des Verkehrs in der Fläche.

### **Pos. 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall, Identische Verkehrszahlen 2014 und 2030 auf der B10**

Erkenntnisreich ist der direkter Vergleich der Verkehrsprognosen für den Bezugsfall 2030 (B10 ohne weiteren Ausbau) und den Planfall 2030 (B10 mit durchgängig 4-streifigem Ausbau). Die prognostizierten Verkehrszuwächse ergeben sich klar ersichtlich und ursächlich erst durch die Ausbaumaßnahme selbst, welche den sog. induzierten Verkehr hervorruft und zu Zuwächsen von ca. 7.000 – 8.000 KFZ/24h und 4.000 LKW/24h führt.

Unterbleibt ein Ausbau, ergeben sich folglich keine Zuwächse, das Gesamtverkehrsaufkommen 2030 stagniert etwa auf dem Niveau von 2014. Allerdings kommt es zu einer Verschiebung der Verkehrsarten, der deutlich belastendere LKW-Verkehr verdoppelt sich um rund 3.000 LKW/24h auf ca. 6.000 LKW/24h, um das gleich Niveau geht der PKW-Verkehr zurück.

Es stellt sich tatsächlich die Frage zu welchem Zweck Ausbaumaßnahmen für fast eine halbe Milliarde Euro erfolgen sollen, obwohl das Verkehrsaufkommen für den Bezugsfall 2030 auf dem Niveau von 2014 liegen wird.

## **Pos. 1.5 Verkehrsbelastungen im Bezugs- und Planfall sowie Pos. 2.2 – 6.2 Grunddaten (Begründung der Notwendigkeit), Fragwürdige Verkehrsprognosen**

Schwer nachvollziehbar und verwirrend ist allgemein der Umgang mit Verkehrsprognosen in der Projektbeschreibung des Gesamtprojektes und auch der Teilprojekte.

Während auf der Gesamtprojektebene in den Kartendarstellungen die Bund-Verkehrsprognosen 2030 zugrunde gelegt ist, wird seltsamerweise in der Teilprojektbeschreibung textlich auf die Verkehrsprognosen des LBM Rheinland-Pfalz zurückgegriffen, die lediglich einen Prognosehorizont bis 2020 haben. Dieser ist eindeutig zu kurz gewählt, da bis zu diesem Zeitpunkt keines der Teilprojekte je gebaut sein wird.

Überhaupt sind die Prognose-Zahlen 2020 massiv in Frage zu stellen. Im Rahmen der Klage gegen das Teilprojekt 6 B10 Godramstein - Landau (A65) wurden genau diese LBM-Prognosen 2020 sowohl methodisch als auch faktisch im Detail eingehend untersucht und offenbaren im Ergebnis gravierende Mängel und Schwächen.

Anzumerken ist darüber hinaus, dass die Verkehrsprognose 2030 noch von deutlich höheren Verkehrszuwächsen ausgeht als die Shell-Prognose 2040, welche als aktuelle Leitprognose im europäischen Verkehrswesen gilt. Daraus abgeleitet ist zu erwarten, dass das reale Verkehrsaufkommen in 2030 auf jeden Fall hinter den Prognosen 2030 zurückbleiben wird und deshalb die Prognosen für alle BVWP-Projekte überhöht ausfallen.

## **Teilprojekte 1 – 5, Pos. 2.2 – 6.2 Grunddaten, Begründung der Dringlichkeitseinstufungen**

Anhand der Verkehrsprognosen offenbart sich darüber hinaus eine mehr als seltsame Eingruppierung in die Dringlichkeitsstufen. Die Teilprojekte 1, 2 und 5 mit den geringsten bzw. geringeren Verkehrsbelastungen sind im Vordringlichen Bedarf eingruppiert, während das Teilprojekte 3 u. 4 mit den höheren bzw. höchsten Verkehrsbelastungen nur im Weiteren Bedarf gelistet wird.

Die Einstufung ist ganz offensichtlich nicht nach den verkehrlichen Notwendigkeiten sondern wohl politisch motiviert und durch Klinkenputzen der lokale Politik im Berliner Verkehrsministerium erfolgt. (Mehrheitlich Ausbaubefürworter im Bereich der Teilprojekte 1 u. 2, Mehrheitlich Ausbaueegner im Bereich Teilprojekte 3 – 5).

## **Pos. 1.6 Zentrale verkehrliche/ physikalische Wirkungen, Extrem hoher LKW-Anteil**

Unter Pos. 1.6. wird die mittlere Kfz-Belastung von 27.000 Kfz/Tag im Planfall offenbar vom Prognosehorizont 2020 abgeleitet. Aufgrund der zu erwartenden Realisierungszeiten tatsächlicher Ausbauprojekte, wenn überhaupt erst im Zeithorizont weit nach 2020, ist die Anwendung der 2020-Prognose unlauter und grenzt an Nonsense.

Es wäre geboten die 2030-Prognose anzuwenden, die auf dem Niveau der aktuellen Ist-Verkehrsbelastung 2014 liegt und eine mittlere Kfz-Belastung von deutlich unter 27.000 Kfz/Tag erwarten lässt.

Beachtenswert für das Belastungskollektiv ist der deutliche Rückgang des PKW-Anteils, welcher durch einen Anstieg des LKW-Anteils kompensiert wird und zu dem extrem hohe LKW-Anteil von bis zu 29% führt. Bundesweit für eine Bundesstraße ein Rekordwert, mit gravierenden Auswirkungen auf Anwohner und Umwelt an der B10 infolge deutlich zunehmender Lärm- und Schadstoffemissionen (s. Pos.1.1 u. 1.8) sowie einer negative Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit durch den unfallträchtigeren LKW-Verkehr auf der Strecke.

## **Pos. 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse, Intransparente Ermittlung Nutzen-Kosten-Verhältnis**

Die Ermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses (NKV) ist in hohem Maße intransparent und für einen normalen einwendenden Bürger nicht nachvollziehbar. Es kann nicht sein, dass ein Einwender sich zunächst mit dem 500 Seiten starke Methodenhandbuch zum Bundesverkehrswegeplan 2030 beschäftigen muss, um überhaupt erst einmal einen Einblick in die Methodik der NKV-Berechnung zu erhalten. Dies ist eine unhaltbare Zumutung für jeden Einwender und soll ihn ganz offensichtlich davon abhalten überhaupt erst eine Stellungnahme abzugeben.

## **Pos. 1.7 Nutzen-Kosten-Analyse, Formale und Methodische Ermittlung Nutzen-Kosten-Verhältnis(NKV)**

Weder sind die Abkürzungen, z. B. NB, NW, NS näher erläutert noch ist deren Berechnung nachvollziehbar dargestellt. Völlig suspekt ist der Ansatz einen „Reisezeitnutzen aus Einzelreisezeitgewinnen < 1 min“ als Hauptnutzenbringer in die Berechnungen mit einzubeziehen. In der Realität sind solche minimalen vermeintlichen Zeitgewinne unter einer Minute für den Reisenden völlig belanglos und bringen faktisch keinerlei Nutzen. Es drängt sich nachhaltig der Eindruck auf, dass dieser groteske Ansatz, mangels sonstiger Positiv-Faktoren, dazu dienen soll den NKV zu schönen.

## **Pos. 1.8 Umwelt- u. Naturschutzfachliche Beurteilung,**

### **Nr. 1.1 Veränderung Anzahl Verkehrslärmbetroffener**

Die bisherigen Aussagen der Verantwortlichen aus Planung und Politik, dass mit einem 4-spurigen Ausbau der B10 eine Verbesserung des Lärmschutzes erreicht wird, wird im BVWP-Entwurf 2030 eindeutig widerlegt. Im Modul B, Beschreibung der Umweltauswirkungen, Nr. 1.1 wird erläutert, dass 1045 Einwohner neu belastet bzw. stärker betroffen werden, während im Gegensatz lediglich 825 Einwohner eine Entlastung erfahren.

## **Pos 1. 8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung,**

### **Nr. 1.4 Luftschadstoff-Emissionen**

Den Ausführungen unter Pos. 1.8 nach, werden die Schadstoffemissionen durch einen 4-streifigen Ausbau stark zunehmen und vor allem durch die topographisch bedingten Gegebenheiten (Tallagen, Westwinddrift) alle Anwohner in den Ortslagen an der B10 bis hinein in das Stadtgebiet von Landau deutlich stärker belasten als bisher.

Die Aussagen, dass sich durch einen 4-streifigen Ausbau und dem daraus resultierenden angeblichen optimierten Verkehrsgeschehen eine Verringerung der Schadstoff-Emissionen einstellt erweisen sich damit als haltlos. Vielmehr wird die Gesundheit vieler tausender Menschen im Einflussbereich der B10 deutlich stärker negativ belastet als bisher.

## **Pos. 1.8 Umwelt- und Naturschutzfachliche Beurteilung,**

### **Nr. 2.5 Flächeninanspruchnahme**

Die für das Gesamtprojekt dokumentierte Flächeninanspruchnahme von lediglich 29,6 ha erscheint mit dem Blick auf bisher umgesetzte Baumaßnahmen völlig unrealistisch und viel zu niedrig angesetzt.

Zum Vergleich: Die derzeitige nur ca. 3,5 km lange B10-Baumaßnahme westlich Hinterweidenthal nimmt alleine schon eine Eingriffsfläche in das Biosphärenreservat Pfälzerwald von ca. 35 - 40 ha in Anspruch. Für die 30,1 km lange Strecke von Hinterweidenthal nach Landau wird deshalb mit Sicherheit ein Vielfaches der im BVWP-Entwurf genannten 29,6 ha Flächeninanspruchnahme benötigt werden.

## **Pos. 1.10 Städtebauliche Beurteilung,**

### **Belastungswirkungen**

Sowohl in den Erläuterungen der Entlastungs- als auch der Belastungswirkungen ist neben den Orten Annweiler am Trifels und Annweiler am Trifels-Queichhambach eine Ortslage **Grünstadt** erwähnt. Den Ort Grünstadt gibt es nirgendwo entlang der B10 zwischen Hinterweidenthal und Landau.

Andere, mindestens genau so betroffenen Ortslagen entlang der Strecke, wie z. B. Wilgartswiesen, Rinntal, Sarnstall, Gräfenhausen, Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Godramstein, Landau, fehlen in den Betrachtungen gänzlich.

- **Ebene Teilprojekte**

**Teilprojekt 3, Pos. 4.2 Grunddaten, Kostenbestandteile**

Die Gesamtprojektkosten für das Teilprojekt Wellbachtal (B48) - AS Annweiler Ost (Projekt B10-G11-RP-T3-RP) werden im BVWP-Entwurf mit Kosten in Höhe von lediglich **158,7 Mio. €** angegeben. Im Gegensatz hierzu bezifferte der Leiter der zuständigen LBM-Dienststelle Speyer im Januar 2016 die Baukosten für diesen Tunnelabschnitt auf **260 Mio. €**. (Quelle: Die Rheinpfalz - Pirmasenser Rundschau - Nr. 13 v. 16.01.2016, Seite 17).

Der um 101 Mio. € zu niedrige Kostenansatz (64% der ursprünglichen Gesamtprojektkosten) soll offensichtlich das Nutzen-Kosten-Verhältnis schönen. Eine entsprechende Korrektur mit Neuermittlung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses ist deshalb erforderlich.

**Teilprojekt 3, Pos. 4.2 Grunddaten, Länge Teilprojekt**

Für das Teilprojekt 3 erscheint die unter Pos. 4.2 Grunddaten angegebene Länge des Projektes vom 5,2 km unrealistisch kurz. Im Bundesverkehrswegeplan selbst ist im Umweltbericht - Anhang 1 eine mehr als doppelt so lange Eingriffslänge von 12,0 km angegeben.

Diese wesentlich realitätsnähere Angabe sollte auch auf der Teilprojektebene Berücksichtigung finden. Entsprechend sind auch die Projektkosten auf diese 12,0 km Eingriffslänge neu zu bewerten.