

Textbausteine B10-ROV

Die Textbausteine dienen dazu, dass Sie individuell Einwendungen erheben können. Sie können diese einfach per „drag and drop“ (markieren, kopieren, einsetzen) in ihr individuelles Schreiben einsetzen. Sie können auch nur Auszüge benutzen oder ganze Passagen übernehmen und / oder eigene Texte beifügen. Teilweise ähneln sich die Texte, dies ist durch die übergreifende Problematik des Ausbaus bedingt.

Die Themen gehen nicht immer im Einzelnen auf die in der ROV vorgestellten Varianten ein, sondern weisen auf die immer ohne Revision fortgeschriebenen Mängel und Fehlern in der Planung aus dem letzten Jahrtausend hin, die durch die Politik verursacht wurden. Die aktuelle ROV hat das Ziel die B10 vierspurig auszubauen, der Bürger ist hier lediglich bei der Variantenauswahl gefragt. Dies lehnen wir im Grundsatz ab.

Wir haben aus folgenden Themenbereiche Textbausteine zusammengestellt:

- 1. Falsche , veraltete, lückenhafte oder fehlende Grundlagen der Planung**
- 2. Klimaziele nicht eingepflegt**
- 3. Fragwürdiger Bundesverkehrswegeplan 2030**
- 4. Biosphärenreservat gefährdet**
- 5. Verkehr und Planrechtfertigung mangelhaft**
- 6. Gesundheit und Bürgerbetroffenheit**
- 7. Natur und Umweltschutz**

Zu 1: Falsche , veraltete, lückenhafte oder fehlende Grundlagen der Planung

Veraltete Verkehrszahlen

Im Vergleich zwischen der im ROV zugrunde gelegten Verkehrsuntersuchung 2014 (die im und den im Bundesverkehrswegeplan 2013 (BVWP 2013) prognostizierten Verkehrszahlen, sind die BVWP-Zahlen für den Schwerverkehrsbelastung deutlich höher.

Das Festhalten an der Verkehrsuntersuchung 2014 führt zwangsläufig zu fehlerhaften Bewertungen, die in der Folge Auswirkungen auf die Abwägungen haben. Diese sind bezogen auf das Schutzgut Mensch, Klima/Luft, Flora, Fauna und biologische Vielfalt sowie ggf. weiterer Schutzgüter zu korrigieren.

Darüber hinaus zeigen aktuelle Veröffentlichungen der B10-Verkehrszahlen für 2020 (Bundesanstalt für Straßenwesen, BAST) an der automatischen Zählstellen Godramstein eine Verkehrsbelastung von 25.604 Kfz/24h. Gegenüber 2019 ist die Verkehrsbelastung um 10% gesunken. An der automatischen Zählstelle Wilgartswiesen, die auch für große Teile der Tunnelstrecke relevant ist, wurden 2020 nur noch 16.117 Kfz/24h gezählt, der Rückgang gegenüber 2019 beträgt hier 11,7%.

Nach der Richtlinie für die Anlage von Straßen-Querschnitt (RAS-Q) sind für Verkehrsmengen in der v. g. Größenordnung die derzeit im Tunnelbereich vorhandenen Querschnitte RQ 10,5 und RQ 15,5 völlig ausreichend, so dass sich ein vierspuriger Ausbau erübrigt.

Die Verkehrsabnahmen sind ein weiteres Indiz, dass eine Aktualisierung der 8 Jahre alten Verkehrsuntersuchungen dringen geboten ist und neue Erhebungen für das B10-ROV notwendig sind.

Prüfung der Null-Variante (der Fall, dass kein 4-spuriger Ausbau erfolgt) fehlt

Im B10-ROV wird keine Null-Varianten-Betrachtung vorgenommen, welche das Planungsrecht aufgrund des Abwägungsgebotes impliziert.

Die in diesem Zusammenhang denkbare sogenannte „Trichterlösung“ aus der letzten Mediation bleibt unberücksichtigt wie auch die denkbare Kombination mit einer Sperrung der B10 für den Lkw-Transitverkehr und Ertüchtigungsmaßnahmen im Bestand (kreuzungsfreie Anschlüsse).

Fehlendes Schadstoffgutachten

Trotz Hinweisen im Erläuterungsbericht auf ein Schadstoffgutachten, welches für die Abwägung der Varianten von entscheidungserheblicher Bedeutung ist, liegt ein solches bisher nicht vor. Der Hinweis auf eine spätere Anfertigung eines Luftschadstoffgutachtens ist nicht zielführend, da dann die jeweilige Vorzugsvariante schon längst festgelegt ist.

Zu 2: Klimaziele nicht eingepflegt

Fehlende CO₂-Betrachtung

Eine anlässlich der Klimakrise dringend geboten CO₂-Bilanzierung als eigenständiges Kriterium in den Variantenbetrachtungen fehlt. Für alle Varianten inkl. der Nullvariante wäre hierbei eine CO₂-Betrachtung von der Bauphase bis in das anschließende Betriebsstadium zu erstellen.

Auswirkung auf Bahnlinie

Eine Auswirkungsbetrachtung im Hinblick auf ein zweites Gleis und die Elektrifizierung für die benachbarte Queichtalbahn, die in Zukunft als alternativer Verkehrsträger wichtiger denn je werden wird, fehlt in den Unterlagen für alle Varianten und kann nur anhand der Planskizzen vermutet werden.

Klimaschutzziele nicht eingebunden

Eine Prüfung der gesetzlich normierten Klimaschutzziele gemäß dem Bundesklimaschutzgesetz ist nicht erfolgt. Inwieweit durch das Bauvorhaben die heute verbindlichen Klimaschutzziele eingehalten werden können ist mehr als fraglich und muss geklärt werden.

Zu 3: Fragwürdiger Bundesverkehrswegeplan 2030

Bundesverkehrswegeplan unions- und rechtswidrig

In einem Gutachten hat der BUND bereits im letzten Oktober aufgezeigt, dass sowohl der Fernstraßenbedarfsplan (Anlage zum Fernstraßenausbaugesetz vom 23.12.2016) als auch der Bundesverkehrswegeplan 2030 insgesamt die EU-rechtlichen Vorgaben zur Strategischen Umweltprüfung nicht erfüllen.

Darüber hinaus beachten die Pläne die Belange des Klimaschutzes nicht entsprechend dem Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 23.04.2021 und sind deshalb als unions- und verfassungsrechtswidrig einzuschätzen.

Überprüfung Bauwürdigkeit u. Aktualisierung Kostensituation

Die im ROV ermittelten Baukosten für die jeweiligen Varianten überschreiten den Kostenansatz im BVWP 2030 (159 Mio. Euro, Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) 1,4) je nach Variante bis fast zum Dreifachen. Eine Überprüfung, ob das NKV noch über 1 und damit das Projekt überhaupt noch bauwürdig ist wäre in der Verantwortung gegenüber dem Steuerzahler mehr als angebracht.

Ampel-Koalitionsvertrag zum Bundesverkehrswegeplan

Im Koalitionsvertrag der derzeitigen Ampelregierung ist vereinbart, dass der Bundesverkehrswegeplan im Sinne des Klimaschutzes überarbeitet werden soll und daraus nach einem Dialogprozess in einen Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 münden soll. Vor diesem

Hintergrund und insbesondere auch angesichts der sich immer mehr verschärfenden Klimakrise wäre es angebracht diesen Dialogprozess abzuwarten, um dann auch konkrete Auswirkungen auf die B10-Ausbauplanungen im weiteren Verfahren zu berücksichtigen. Hinsichtlich B10-Ausbaus wäre ein Moratorium angebracht, bis der neue Bundesverkehrswege- und -mobilitätsplan 2040 aufgestellt ist.

Zu 4: Biosphärenreservat gefährdet

Entwicklungskonzept Biosphärenreservat

Die im Entwicklungskonzept (S. 18) formulierten allgemeinen Forderungen nach Verringerung des Güterverkehrs und Stärkung des ÖPNV im BR werden in der Stellungnahme nicht berücksichtigt.

Zitat: „Im BR-Teil Pfälzerwald steht der geplante vierspurige Ausbau der B 10 dazu nicht im Einklang, der die schon jetzt sehr hohe Belastung durch LKW-Fernverkehr weiter erhöhen wird.“

Die Verkehrsprognosen des BVWP 2030 bestätigen diese Befürchtungen eindringlich, indem der Lkw-Verkehr von derzeit ca. 3.900 auf 10.000 Lkw/Tag anwachsen wird.

Auch beeinträchtigt die durch den Ausbau zunehmende Zerschneidung und Versiegelung, nicht nur in diesem Teilbereich des Ausbaus der B10 sondern vor allem auch in den sich anschließenden Bereichen im Westen und Osten, den Austausch der Tierwelt von Norden nach Süden und umgekehrt. Wildbrücken sind nur ein unzulänglicher Ersatz. Insgesamt wird die hohe naturschutzfachliche Wertigkeit des internationalen Biosphärenreservates Pfälzerwald-Nordvogesen nur unzureichend gewürdigt.

Welche Rolle spielt das MAB-Komitee?

Wie bei der Windkraftdiskussion von vor 10 Jahren, wäre aktuell eine Einbindung des MAB-Komitees auch beim B10-Ausbau, insbesondere auch vor dem Hintergrund des letzten Evaluierungsberichtes, mehr denn je angebracht.

Zu 5: Verkehr und Planrechtfertigung

Der B10-Ausbau zur Autobahn sorgt insgesamt nicht für mehr Ruhe im Queichtal, da die Verkehrsbelastung, insbesondere die Lkw-Belastung von 3.500 auf 10.000 Lkw/Tag erhöht wird. Die richtige Lösung dieses Problems ist eine schon jetzt erforderliches striktes LKW-Transitverbot für die B10.

Der B10-Ausbau bringt in der Summe mehr Verkehr ins Queichtal, weil jede neue Straße neuen Verkehr anzieht. Folgen sind: Mehr Lärm, mehr Schmutz, mehr Abgase und Feinstaub, unter denen wir zu leiden haben.

Eine Verbesserung der regionalen Verkehrssituation wäre durch eine Lkw-Transitsperrung, eine Ertüchtigung der B10 im Bestand (kreuzungsfreie Anschlüsse, stationäre Geschwindigkeitsüberwachungen) und vor allem durch Ausbau der deutlich klimafreundlicheren Queichtalbahn (2. Gleis, Elektrifizierung) erreichbar.

Ohne diese Maßnahmen ist unsere Wohn- und Lebensqualität massiv beeinträchtigt.

Der demographische Wandel, Corona-Pandemie, Homeoffice und stark steigende Energiepreise führen dazu, dass insbesondere der Pkw-Verkehr abnehmen wird. Dies zeigt sich deutlich an den B10-Zählstellen Wilgartswiesen und Godramstein, dort sind die Verkehrszahlen in 2020 um 10 – 12 % gesunken. Die derzeitigen B10-Ausbauplanungen sind demnach nicht mehr zeitgemäß und überdimensioniert. Dennoch ist es wichtig den Schallschutz auf den bestehenden Straßen auszubauen, um die Lärmbelastung zu verringern und die Gesundheit der Bürger zu schützen.

Eine Prüfung der gesetzlich normierten Klimaschutzziele gemäß dem Bundesklimaschutzgesetz ist nicht erfolgt. Inwieweit durch das Bauvorhaben die heute verbindlichen Klimaschutzziele eingehalten werden können ist mehr als fraglich und muss geklärt werden.

Nullvariante/Trichterlösung

Zusätzlich sollte geprüft werden, ob der Kompromissvorschlag aus der Mediation nicht umgesetzt werden kann, der auf den vierspurigen Tunnelausbau verzichtet, und vor den bestehenden Tunneln eine Trichterlösung zur Abmilderung der Geschwindigkeit im Übergang auf den zweistreifigen Querschnitt vorsieht.

Zu 6: Gesundheit - Bürgerbetroffenheit

Wirtschaft und Beruf

Der immense Flächenverbrauch des B10-Ausbaus im engen Queichtal verhindert die Ausweitung weiterer Gewerbeflächen und führt dadurch nicht zu positiven Arbeitsplatzeffekten. Stattdessen werden Abzugs- und Entleerungseffekte in Richtung Rheinschiene gefördert.

Der B10-Ausbau behindert die Ansiedlung von hochwertigen Industriezweigen und Dienstleistungsanbietern, weil die weichen Standortfaktoren (Lebensqualität, Freizeitmöglichkeiten, gesunde Umwelt) zerstört werden. So entstehen keine qualifizierten Arbeitsplätze für uns.

Der demographische Wandel führt dazu, dass Verkehre eher abnehmen. Grund dafür sind der Rückgang des Bevölkerungswachstums und ein Rückgang der Aktivität als Folge der immer älter werdenden Gesellschaft. Die Planung der autobahnähnlichen B10 ist demnach nicht zeitgemäß und überdimensioniert. Dennoch ist es wichtig den Schallschutz auf den bestehenden Straßen auszubauen, um die Bürger vor den Mehrverkehren ausreichend zu schützen.

Lärm und Luftverschmutzung

Der B10-Ausbau führt zu einer starken Verlärmung und Luftverschmutzung in der betroffenen Region, welche sich negativ auf meine und die Gesundheit meiner Kinder auswirkt.

Gesundheit & Tourismus

Der B10-Ausbau vernichtet wertvolle Naturräume, die unserer Gesundheit dienen. Asthma, Pseudokrupp und ähnliche Krankheitsbilder werden zunehmen, besonders bei Kindern. Dergleichen Herz- und Kreislauferkrankungen bei uns Erwachsenen.

Der B10-Ausbau verschlechtert die Qualität der im Queichtal fließenden Kaltluft. Folgen: Überschreitung der CO-, NOx- und Feinstaubgrenzwerte und damit erhöhte Belastung der Wohnbevölkerung im Queichtal wie auch in der Stadt Landau.

Das Thema Kaltluftzufuhr wird in der Planung nicht ausreichend betrachtet, sodass mit einer weiteren Verschlechterung der Luftqualität zu rechnen ist.

Ich befürchte, dass durch zusätzliche Schadstoffeinträge aus der Luft die Qualität meines/unseres im Garten angepflanzten Obst/Gemüse abnimmt und ich/wir vermehrt Schadstoffe über die selbst angepflanzten Lebensmittel aufnehmen.

Die B10-Autobahn mindert unsere Lebensqualität und den Freizeitwert durch Vernichtung wichtiger Erholungs- und Rückzugsräume für uns und für Freizeit- und Feriengäste.

Die B10-Autobahn verhindert einen nachhaltigen Ausbau des Tourismus in der Region, da sie die Landschaft zerteilt und Unruhe sowie Lärm und Schadstoffbelastung bringt. Der Erholungswert der Region wird zerstört.

Insgesamt würde der geplante 4-spurige Ausbau meine grundgesetzlich geschützten Rechte, insbesondere mein Recht auf Gesundheit, Eigentum und freie Entfaltung der Persönlichkeit unzumutbar beeinträchtigen.

Der B10-Ausbau steht im Widerspruch zu den Bemühungen der Region Trifelsland, die klimafreundliche Mobilität auszubauen. Anstelle eines nachhaltigen und sanften Tourismus, bei dem Wanderer und Fahrradfahrer die Region aufsuchen, wird lediglich der Durchgangsverkehr gefördert.

Tipp: → Berichten Sie wie sich die Planung auf Ihre Freizeitbeschäftigungen auswirkt. Nutzen Sie beispielsweise die Flächen zum Wandern, Reiten, Walken, Inliner fahren, ...? Nennen Sie besondere Wanderrouten oder wichtige Plätze für ihr Picknick mit der ganzen Familie. Wie oft nutzen Sie diese Routen für beispielsweise Ihre Fahrradtouren am Wochenende oder gehen Sie mit Ihrem Hund dort häufiger spazieren?

Immobilien

Durch die B10-Autobahn wird der Wert meiner Immobilien und Grundstücke beträchtlich vermindert und diese möglicherweise sogar unverkäuflich. Mühsam von Generationen geschaffene Werte werden damit unwiderruflich vernichtet.

Zu7: Natur- und Umweltschutz

In den Planungen wird der Schutz der Biodiversität zu wenig berücksichtigt. Der Erhalt der Artenvielfalt ist mir jedoch besonders wichtig und ich fordere, dass die Belange des Naturschutzes stärker gewichtet werden.

Auch beeinträchtigt die durch den Ausbau zunehmende Zerschneidung, nicht nur in diesem Teilbereich des Ausbaus der B10 sondern vor allem auch in den sich anschließenden Bereichen im Westen und Osten, den Austausch der Tierwelt von Norden nach Süden und umgekehrt. Wildbrücken sind nur ein unzulänglicher Ersatz. Insgesamt wird die hohe naturschutzfachliche Wertigkeit des internationalen Biosphärenreservates Pfälzerwald-Nordvogesen nur unzureichend gewürdigt.

Durch die Zerstörung der Wälder geht der Wald mit seinen wichtigen Schutzfunktionen für das Klima verloren. Dies hätte bei der Variantenwahl stärker berücksichtigt werden müssen.

Man darf den Ausbau der B 10 nicht nur in den im aktuellen ROV vorgesehenen Teilbereichen sehen, sondern muss eine Folgebetrachtung für alle Teilstrecken vor und nach den Tunnel einbeziehen. Durch den Eingriff werden wertvolle Wälder zerstört. Gerade im Hinblick auf den Klimawandel ist dieses Handeln nicht mehr zeitgemäß. Die lebensnotwendige Funktion der Wälder als CO₂ Speicher, als Schutz des Trinkwassers und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen müssen erhalten bleiben, um die Klimaschutzziele erreichen zu können. Eine weitere unnötige Versiegelung muss gestoppt werden.

Eine Prüfung der gesetzlich normierten Klimaschutzziele gemäß dem Bundesklimaschutzgesetz ist nicht erfolgt. Inwieweit durch das Bauvorhaben die heute verbindlichen Klimaschutzziele eingehalten werden können ist mehr als fraglich und muss geklärt werden.

Wasser

Der B10-Ausbau hat erhebliche Auswirkungen auf das Trinkwasserschutzgebiet in den Queichauen. Ich fordere weitere Untersuchungen, in denen mögliche negative Auswirkungen auf die Trinkwasserbrunnen ausreichend untersucht werden.

Klimaschutzgesetz

Die Minderungsvorgaben des aktuellen Klimaschutzgesetzes, entsprechend § 3 und 13 KSG von 2021 sind nicht eingehalten, die Planung ist daher einzustellen.