

A-3 Antrag zur erneuten Prüfung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 – vor allem den vierspurigen Ausbau der B10 im Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen und der B271 Teilstrecke Bad Dürkheim- Kirchheim

Antragsteller*in:

Werner Schreiner (KV Südliche Weinstraße); Andrea Schranck (KV Bad Dürkheim); Martin Bender (KV Bad Dürkheim); Dr. Conny Stump (KV Bad Dürkheim); Elke Hollmann (KV Bad Dürkheim); Dieter Kurzmeier (KV Bad Dürkheim); Thorsten Teschner (KV Bad Dürkheim); Bernd Rudolph (KV Bad Dürkheim); Paul Bunjes (KV Kaiserslautern); Hedwig Weiland (KV Neustadt/Wstr.); Volker Weinmann (KV Rhein-Pfalz); Imel Münch-Weinmann (KV Speyer); Gerd Gsottschneider (Südliche Weinstraße); Wolfgang Karch (Südliche Weinstraße); Rainer Wagner (Südliche Weinstraße); Natalie Cramme-Hill (KV Trier), Waltraud Blarr (KV Neustadt/Wstr.);

Tagesordnungspunkt: 9. Anträge

Antragstext

1 B10

2 Die B10 verbindet die Mittelzentren Pirmasens und Landau für Pendler und den LKW
3 - Güterverkehr. Die Straße wird allerdings auch als LKW Transit – Strecke
4 zwischen Atlantik und Osten genutzt, was eigentlich nur für sog. TEN Achsen der
5 Fall sein sollte.

6 Die Streckenführung schneidet quer durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald-
7 Nordvogesen und teilt das Schutzgebiet. Der Fachbegriff dazu aus dem Naturschutz
8 heißt Fragmentierung, d.h. ein grenzüberschreitendes Schutzgebiet, dessen
9 Schutzwürdigkeit in der vollständig und ununterbrochenen Bewaldung liegt, wird
10 mittig durch eine vierspurige autobahnähnliche Trasse geteilt.

11 Die Teilstrecke zwischen Hauenstein und Godramstein soll vierspurig ausgebaut
12 werden. Das Verfahren wurde in den 80 er Jahren begonnen, die Trassenführung
13 verläuft direkt an der besonders geschützten Kernzone „Quellgebiet Wieslauter“
14 vorbei, die als Referenzfläche komplett aus der Bewirtschaftung genommen wurde.

15 Wegen der geographischen Verwerfungen sind aufwändige Tunnellösungen geplant,
16 deren Bauzeit sehr lange in Anspruch nehmen wird und bei denen große Mengen
17 Abraum verfahren werden müssten. Das alleine wäre eine große Belastung für
18 Anwohner und Natur.

19 Die Tunnel liegen z.T. in der Pflegezone des Biosphärenreservates, ein
20 Naturschutzgebiet am Haardtrand und FFH Gebiete sind ebenfalls betroffen.

21 Das MAB Komitee hat den Status den Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen
22 erst erneuert mit der Vorgabe des Verschlechterungsverbot der Ökosysteme.

23 „In einem Resolutionstext haben 20 Verbände, darunter die großen
24 Naturschutzverbände in Rheinland-Pfalz, die Unverträglichkeit eines solchen
25 Fernstraßenprojektes mit den Bestrebungen der UNESCO zum Ausdruck gebracht. Für
26 den BUND-Bundesverband zählt das Fernstraßengroßprojekt im Pfälzerwald zu den
27 zwölf bedenklichsten im Bundesverkehrswegeplan 2030. Die einzelnen
28 Ausbauabschnitte im Pfälzerwald haben darin unterschiedliche

29 Dringlichkeitsstufen. Wie Sie sicher wissen, weist das Zustandekommen dieses
30 Bundesgesetzes erhebliche Verfahrensmängel auf: Es ist zustande gekommen ohne
31 gesamtwirksame / substantielle Strategische Umweltprüfung (SUP nach EU-Recht)
32 zum Bedarfsplangesetz vom 23. 12. 2016 und ohne die damit verknüpfte
33 obligatorische Öffentlichkeitsbeteiligung mit Alternativprüfung. Es ist
34 bestürzend, wie eigenartigerweise nicht dieses Vorhaben im Focus der Kritik um
35 den Biosphärenstatus steht, sondern Jahr für Jahr einzig und alleine die
36 Etablierung von Windkraftanlagen. Als wäre Fragmentierung durch autobahngleichen
37 Straßenbau vernachlässigbar.

38 Die Kritiker vor Ort stört insbesondere, wie abschnittsweise, gewissermaßen in
39 „Salami-Taktik“, der B 10-Ausbau vorangetrieben werden soll.“ [Olaf Bandt
40 Bundesvorsitzender BUND in einem Brief an Dr. Stefan Lütkes, Vorsitzender MAB
41 Komitee]

42 Neben vielen Varianten ist eine Null- Variante nicht geprüft worden.

43 In den letzten Jahren wurden mit den automatischen Zählstrecken ein
44 Verkehrsrückgang bis 10% gemessen. Die Basiszahlen für die Planung sind veraltet
45 aus dem Jahr 2016.

46 Die parallel verlaufende Bahnstrecke war einst zweigleisig und wurde wegen
47 Reparationszahlungen nach dem Weltkrieg abgebaut.

48 Zwischen Hauenstein und Wildgartswiesen ist außerdem ein LKW Rastplatz geplant,
49 die Planfeststellung ist schon abgeschlossen und die Bäume schon gerodet. Dazu
50 soll ein privatwirtschaftlicher Tank – und Rasthof entstehen, der weitere 3,5ha
51 Fläche in Anspruch nehmen würde.

52 Bundesverkehrswegeplan Kosten Nutzung Rechnung bei 1,4 auf Basis veralteter
53 Berechnungen zur Verkehrsdichte und gestiegenen Kosten. Damit hat sich die Basis
54 dieser Berechnungsgrundlage verschoben.

55 B 271

56 Die B271 läuft als „Weinstraße“ entlang des Haardtrandes und verbindet als
57 Verkehrsweg die beiden Autobahnen A6 im Norden mit der A65 im Süden.

58 Der bisherige Ausbau verläuft von der A65 bis in Gewerbegebiet Bruch in Bad
59 Dürkheim und wurde schon vor ca. 30 Jahren fertiggestellt. Das Geländeprofil ist
60 eben und die Straße ist als zweispurige Vorfahrtsstraße ausgebaut.

61 Das Teilstück ab Bad Dürkheim verläuft über hügeliges Geländeprofil, mehrere
62 Streckenvarianten wurden geprüft. Eine Teilstrecke von Grünstadt A6 an Kirchheim
63 vorbei wurde vor einigen Jahren realisiert. Auch hier wieder Salami Taktik.

64 Die verbleibende Strecke führt gleich durch mehrere Schutzgebiete und streift
65 das Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen und das Naturschutzgebiet
66 Berntal, durchschneidet das FFH Vogelschutzgebiet Haardtrand und quert mit einem
67 Damm und einer weißen Wanne das Schutzgebiet Bruch, eine Retentionsfläche, die
68 erst vor wenigen Jahren mit sehr viel Steuergeld der Auenrenaturierung und
69 Regenrückhaltung gewidmet wurde. Den Anschluß an die bestehende Trasse der B271
70 bei Kallstadt soll zudem durch eine teure Brückenlösung mit tiefem Einschnitt in
71 den Felsenberg erfolgen.

- 72 Die Straße ist ebenfalls als Vorfahrtsstrecke geplant, es wird eine Zunahme an
73 Schwerlastverkehr erwartet, der bisher nur zu Anlieferzwecken erlaubt ist.
- 74 Beide Regionen sind als touristische Ziele sehr beliebt, die Pfälzer Kultur mit
75 Weinfesten, die Hütten des Pfälzerwaldvereins und die vielen Angebote für
76 Radler, Wanderer und andere Sportarten machen die Region um die Biosphäre
77 Pfälzerwald zu einem einzigartigen Naturschatz, den es zu bewahren gilt.
- 78 Bei beiden Strecken sind weder Ladestellen für E-Mobilität oder Radkonzepte
79 erkennbar.
- 80 Die Baukosten der B10 sind schon jetzt von den veranschlagten 370 Mio € auf bis
81 zu 755 Mio € gestiegen.
- 82 Bei der B271 sind zur Überbrückung der Trasse und als Anschluß der vielen
83 Verkehrswege für die Landwirte bis zu 17 Brückenmaßnahmen geplant, die
84 Kostenschätzung liegt bei 43,7 Mio €. Schon das Teilstück um Kirchheim hat den
85 Steuerzahler allerdings bereits 25 Mio € gekostet, mit nur einer Brücke.
- 86 Zukunftsweisend wäre der Ausbau der Schiene: Für die Südpfalz der Wiederaufbau
87 des zweiten Gleises parallel zur B10, die Etablierung eines Schnellzuges für den
88 Personenverkehr mit elektrifizierten Zügen, wie im Klimaschutzbericht Rheinland-
89 Pfalz 2022 vorgeschlagen.
- 90 Auch für die Strecke Bad Dürkheim-Grünstadt gibt es eine Verbindung mit der
91 Regionalbahn, die im Moment allerdings durch lange Takte von bis zu 60 min wenig
92 attraktiv ist.
- 93 Wir beantragen die erneute Prüfung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 im Hinblick
94 auf das Erreichen der definierten Ziele im Klimaschutz bis 2045, lt Deutschem
95 Klimaschutzgesetz 2021 für den Sektor Verkehr:

Begründung

Wir sehen in beiden Vorhaben die Ziele des Klimaschutzes verletzt. Durch den Bau und die Nutzung der beiden Straßenausbaumaßnahmen wird geschützter Naturraum zerstört, Ökosystemleistung, Wasserschutz gefährdet, Biodiversität – Genvielfalt-Austausch verhindert. Zudem trägt der erwartete Zuwachs an Transit – und Schwerlastverkehr zur Versauerung der unmittelbaren Region durch Stickstoffeinträge und NOX bei, von dem Schadeintrag abgesehen, der durch Herstellung, Verarbeitung und den Transport der Menge an Beton für die vielen Brücken- Wannen und Tunnelbauwerke während der Bauzeit entsteht.

Zudem ist durch beide Maßnahmen der Schutzstatus des Biosphärenreservates Pfälzerwald-Nordvogesen gefährdet, der Erhalt der Ökosysteme in einer Landschaft, die von Obst - Weinbau und Landwirtschaft geprägt ist, sollte oberste Priorität haben, da sich ein Verlust an Biodiversität nicht wieder herstellen läßt und das Erreichen weiterer SDG Ziele unmöglich macht.

Quelle:

Deutsches Klimaschutzgesetz 2021, §3 Nationale Klimaschutzziele

(2) Bis zum Jahr 2045 werden die Treibhausgasemissionen so weit gemindert, dass Netto-Treibhausgasneutralität erreicht wird. Nach dem Jahr 2050 sollen negative Treibhausgasemissionen erreicht werden.