A-3 Antrag zur erneuten Prüfung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 – vor allem den vierspurigen Ausbaus 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); Irmel 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

B10

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

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

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

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

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

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

„In einem Resolutionstext haben 20 Verbände, darunter die großen Naturschutzverbände in Rheinland-Pfalz, die Unverträglichkeit eines solchen Fernstraßenprojektes mit den Bestrebungen der UNESCO zum Ausdruck gebracht. Für den BUND-Bundesverband zählt das Fernstraßengroßprojekt im Pfälzerwald zu den zwölf bedenklichsten im Bundesverkehrswegeplan 2030. Die einzelnen Ausbauabschnitte im Pfälzerwald haben darin unterschiedliche Dringlichkeitsstufen. Wie Sie sicher wissen, weist das Zustandekommen dieses

Bundesgesetzes erhebliche Verfahrensmängel auf: Es ist zustande gekommen ohne gesamtwirksame / substantielle Strategische Umweltprüfung (SUP nach EU-Recht) zum Bedarfsplangesetz vom 23. 12. 2016 und ohne die damit verknüpfte obligatorische Öffentlichkeitsbeteiligung mit Alternativprüfung. Es ist bestürzend, wie eigenartigerweise nicht dieses Vorhaben im Focus der Kritik um den Biosphärenstatus steht, sondern Jahr für Jahr einzig und alleine die Etablierung von Windkraftanlagen. Als wäre Fragmentierung durch autobahngleichen Straßenbau vernachlässigbar.

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

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

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

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

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

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

B 271

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

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

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

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

Die Straße ist ebenfalls als Vorfahrtsstrecke geplant, es wird eine Zunahme an Schwerlastverkehr erwartet, der bisher nur zu Anlieferzwecken erlaubt ist.

Beide Regionen sind als touristische Ziele sehr beliebt, die Pfälzer Kultur mit Weinfesten, die Hütten des Pflälzerwaldvereins und die vielen Angebote für Radler, Wanderer und andere Sportarten machen die Region um die Biosphäre Pfälzerwald zu einem einzigartigen Naturschatz, den es zu bewahren gilt.

Bei beiden Strecken sind weder Ladestellen für E-Mobilität oder Radkonzepte erkennbar.

Die Baukosten der B10 sind schon jetzt von den veranschlagten 370 Mio € auf bis zu 755 Mio € gestiegen.

Bei der B271 sind zur Überbrückung der Trasse und als Anschluß der vielen Verkehrswege für die Landwirte bis zu 17 Brückenmaßnahmen geplant, die Kostenschätzung liegt bei 43,7 Mio €. Schon das Teilstück um Kirchheim hat den Steuerzahler allerdings bereits 25 Mio € gekostet, mit nur einer Brücke.

Zukunftsweisend wäre der Ausbau der Schiene: Für die Südpfalz der Wiederaufbau des zweiten Gleises parallel zur B10, die Etablierung eines Schnellzuges für den Personenverkehr mit elektrifizierten Zügen, wie im Klimaschutzbericht Rheinland-Pfalz 2022 vorgeschlagen.

Auch für die Strecke Bad Dürkheim-Grünstadt gibt es eine Verbindung mit der Regionalbahn, die im Moment allerdings durch lange Takte von bis zu 60 min wenig attraktiv ist.

Wir beantragen die erneute Prüfung des Bundesverkehrwegeplanes 2030 im Hinblick auf das Erreichen der definierten Ziele im Klimaschutz bis 2045, lt Deutschem 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 Tranist – 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.