



**Bund für Umwelt und
Naturschutz Deutschland
Landesverband
Rheinland-Pfalz e. V.
Friends of the Earth Germany**

BUND Rheinland-Pfalz Postfach 1565 55005 Mainz

Herrn
Dr. Volker Wissing
Staatsminister für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft . . .
Stiftsstr. 9
55116 Mainz

Dr. Holger Schindler
Landesvorsitzender
Schwarzbach 61
67471 Elmstein
Telefon (06306) 701505

info@bund-rlp.de
www.bund-rlp.de

holger.schindler@bund-rlp.de

21. März 2017

Umleitung des Schwerverkehrs im Europatransit auf der Bundesstraße 10; hier: Ihre Antwort vom 28. Februar 2017

Sehr geehrter Herr Staatsminister Dr. Wissing,

wie bereits signalisiert, sind wir zu o. b. Thema an einem vertieften Dialog interessiert. Ihr Antwortschreiben vom 28. Februar, für das wir Ihnen danken, wirft eine Reihe von Fragen auf.

Zunächst: Beim Thema Umleitung sprechen Sie von „**Zumutungen**“ bzgl. Mehrkosten und Zeitverlust. Gibt es denn in Ihrer Behörde überhaupt keine Abwägung zwischen den rein quantitativen Zumutungen für Speditionen einerseits und andererseits den qualitativen Zumutungen für die Menschen im engen Queichtal, vor allem durch Feinstäube, die nicht durch Lärmschutzwände abzuwehren sind; und wie gewichten Sie eigentlich die Interessen von Weinbau und Tourismus in der Südpfalz und im Biosphärenreservat? Dieser nicht unerhebliche Anteil an Wertschöpfung spielte bereits in den gutachterlichen Beiträgen der ersten Mediationsrunde eine entscheidende Rolle.

Ist Ihnen wirklich nicht bekannt, dass die von uns geforderte Rücksichtnahme auf Mensch und Natur sowie die Hinnahme von Umwegen anderwärts durchaus umgesetzt wird? So nur zum Beispiel auf der B 4 im Bereich Lüneburg – Braunschweig oder im Bereich der B 25 zwischen Augsburg und Feuchtwangen oder bei der B 239 zwischen Heilbronn und Karlsruhe, wo überall die Dinge ähnlich liegen wie am pfälzischen Abschnitt der B 10. Dort ist es selbstverständlich, mit LKW-Transitsperren Rücksicht auf die Bevölkerung zu nehmen. Dort werden selbstverständlich Umwege von bis zu 70 Kilometern in Kauf genommen. Und das sind nur Beispiele. Neben vielen anderen neuralgischen Punkten an der B 10 denken wir z. B. an die Querung der Ortslage Siebeldingen/Birkweiler, deren Problematik auch durch einen Basistunnel für Annweiler nicht zu mildern ist. Ganz zu schweigen von der Tunnelsituation bei Annweiler.

Im Übrigen zeigt ein Blick auf den Google-Routenplaner, dass uns ein behaupteter Umweg von 85 Kilometern als zu hoch gegriffen erscheint. In der Relation Landau Nord - AK Neunkirchen A 6/A 8 beispielsweise wird lediglich ein Mehrweg von 49 Kilometern erkennbar.

Landesgeschäftsstelle:
Hindenburgplatz 3
55118 Mainz

Spendenkonto:
Volksbank
Worms-
Wonnegau
BLZ 553 900 00
Konto 60 501 009

Geschäftskonten:
Volksbank Worms-
Wonnegau
BLZ 553 900 00
Konto 63630

Postbank
Ludwigshafen
BLZ 545 100 67
Konto 1262 02-674

Vereinsregister:
Mainz VR 3220
Steuernummer:
26/674/0190/0

Anerkannter Naturschutzverband nach § 3 Abs. 3
URBG und § 63 Abs. 2 BNatSchG.
Denkmalpflegeorganisation nach § 28
Denkmalschutzgesetz. Spenden sind
steuerabzugsfähig. Erbschaften und Vermächtnisse an
den BUND sind von der Erbschaftssteuer befreit.

Wenn Sie schon die Forderung eines Umwegs im Interesse von Mensch, Natur und Regionalwirtschaft als eine „Zumutung“ einordnen, warum setzen Sie diesen Umweg nicht in Relation zu den selbstverständlich hingegenommenen zahlreichen Staus, Wartezeiten sowie Be- und Entladezeiten, die der LKW-Transit auf Routen von manchmal mehr als 1.000 Kilometer monetär zu verkraften hat?

Die Formulierungen Ihres Schreibens zum **TEN-Netz** sind uns undurchsichtig. Direkt gefragt: Wollten Sie sagen, dass die B 10 genauso wie die A 6 oder die französische A 4 ein Teil der Atlantikachse ist? Können Sie das belegen? Wäre eine solche Interpretation noch in Einklang mit der Zweckbestimmung der EU-Verordnung Nr. 1315/2013? Was bliebe von der **Bündelfunktion** des TEN-Netzes noch übrig, wenn jede Bundesstraße zur TEN-Achse deklariert werden kann? Wofür wäre das Netz dann überhaupt noch da? Wie ernst genommen wäre dann noch der Europagedanke?

In Ihrem Schreiben fällt der lapidare Satz **„Der europäische Transitgüterverkehr macht dabei nur einen sehr geringen Anteil aus“**. Bei der Verkehrsuntersuchung vom 20. März 2014 heißt es bei MODUS CONSULT zu der Zählstelle Wilgartswiesen: „Betrachtet man nur den Güterschwerverkehr, so hat hier der Fernverkehr einen höheren Anteil. . . . Der Anteil des Güterverkehrs im Fernbereich lag etwa bei 53 % aller Tagesfahrten“.

Einen weiteren Hinweis für eine kritische Betrachtung der Aussage von der Geringfügigkeit des Anteils des Transitgüterverkehrs am Gesamtverkehr liefern die **Tunnelsanierungen in den Jahren 2010 und 2011**, als die Strecke für den LKW-Transitverkehr gesperrt war. Bei Wilgartswiesen reduzierte sich der LKW-Verkehr um 62 bis 64 Prozent bzw. um 56 bis 58 Prozent bei einer Reduktion des Gesamtverkehrs um 21 bis 26 Prozent bzw. 22 bis 23 Prozent. Bei Godramstein ging der LKW-Verkehr um 54 bzw. 51 bis 54 Prozent zurück bei einer Abnahme des Gesamtverkehrs um 12 bzw. 16 bis 19 Prozent. All dies trotz eher seltener Kontrollen und großzügiger Erteilung von Ausnahmegenehmigungen.

Wie kann angesichts vorliegender Zahlen eine Bündelungs- oder Sammelfunktion der B 10 für das **nachgeordnete Straßennetz** behauptet werden? Es gibt diese Funktion für den Pendlerstrom lediglich auf den Abschnitten zwischen Annweiler und Landau im Osten und zwischen Hinterweidenthal (B 48) und Pirmasens im Westen; aus Pirmasens ist die Pendlerzahl nach Landau eine vernachlässigbare Größe. Hier geht der Trend in Richtung Kaiserslautern. Die Verkehrsbelastung auf dem Mittelstück zwischen Hinterweidenthal und Annweiler spiegelt somit überwiegend den Transitanteil am Verkehrsaufkommen.

Haben Sie im Übrigen belastbare Fakten für die Behauptung, dass mit der Sperrung eines Verkehrsanteils Verkehr **auf Ortsdurchfahrten ausweichen** wird?

Wie sollen wir uns Ihre Aussage erklären, bei einer Bemaunung der B 10 werde eine **„Rückverlagerung“** stattfinden? Der Weg über die B 10 wird auch dann kürzer bleiben und Einsparungen einbringen, indem den – wie Sie sagen – „Zumutungen“ weiter ausgewichen wird: Durch **Mautflucht von der teureren Maut zu der günstigeren Maut**. Hier schulden Sie uns eine nachvollziehbare Erklärung.

Wir hatten in der Vergangenheit nicht ohne Grund auf Paragraph 45 Straßenverkehrsordnung hingewiesen. Warum wird dessen Anwendbarkeit angesichts der **äußerst kritischen Sicherheitslage bei den vier Annweilerer Tunnels nicht wahrgenommen – zumal die dortigen Zustände unsere populäre Forderung nach einer Umleitung des Schwerverkehrs nahelegen**? Der Handlungsbedarf in Form einer Sperrung für den LKW-Transit zur Verringerung des LKW-Anteils von bis zu 26 Prozent ist mehr als gegeben. Fast wöchentlich ist dieser Abschnitt in den Medien mit Unfällen und Beinahe-Unfällen, mit abgerissenen Spiegeln – all das unter einer hohen LKW-Beteiligung an diesen Vorkommnissen. Die Temporeduzierung um 10 km/h hat keine positive Auswirkung auf die Unfallstatistik. Sie offenbart nur Mangel an Entschlusskraft bei den Verantwortlichen. Unfälle mit Gefahrgut werden dadurch nicht verhindert.

Sehr geehrter Herr Staatsminister, eine nochmalige Bemühung um detaillierte, nachvollziehbare und widerspruchsfreie Auskunft zu unserem Anliegen, worum wir hiermit bitten, wäre sehr hilfreich.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Holger Schindler
Landesvorsitzender RLP

gez. Ulrich Mohr