

B 10-Ausbau: Forderungsliste der Ausbaukritiker nach Abschluss des Mediationsverfahrens 2012 – 2013

Die Ausbaukritiker lehnen wegen der beträchtlichen Nachteile für Umwelt und Bürger die Anmeldung eines durchgängig vierspurigen Ausbaus der B 10 durch Biosphärenreservat und Naturpark Pfälzerwald zwischen Landau und Pirmasens zum Bundesverkehrswegeplan ab. Denn beide Mediationsverfahren haben ergeben, dass ein durchgängig vierstreifiger Ausbau weder nötig noch verantwortbar ist.

Im Interesse von Lebensqualität der Menschen im Queichtal, im Interesse von Weinbau und Tourismus, im Interesse einer zu verbessernden Verkehrssicherheit und nicht zuletzt auch im Interesse der Menschen im Raum Pirmasens ist eine maßvolle und bezahlbare Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zwischen Landau und Pirmasens ohne einen vierstreifigen Ausbau erreichbar.

Diese Forderung stützt sich auf die zahlreichen, im Konsens zustande gekommenen Vorschläge während des am 23. Februar 2013 zu Ende gegangenen zweiten Mediationsprozesses. Es sind dies Vorschläge, deren Umsetzung – gemäß Aussagen des LBM – 35 Millionen Euro nicht übersteigen dürften gegenüber dem Aufwand für einen vierstreifigen Basistunnel. **Sie sind zeitnah umsetzbar.** Sie dürfen mit dem Ende der Mediation nicht verloren gehen.

Die Vorschläge lauten im Einzelnen:

- Gemäß Koalitionsvertrags Sperrung der B 10 für den **Schwerlastverkehr im Europatransit** nach umgehender rechtlicher Prüfung. Dabei sofortige Umsetzung der von Alexandra Fridrich (Kanzlei Schotten Friedrich Bannasch, Freiburg) in ihrer Schwachstellenanalyse geforderten umfassenden **Sachverhaltsaufklärung** zu betroffener Wohnbevölkerung, Verkehrslärm, Mautflucht und Gefahrenlage.
- Ausbau der Strecke in **Trichterstruktur** entsprechend abnehmendem / zunehmendem Verkehr entlang der Gesamtstrecke: Ab Hinterweidenthal Reduktion auf 3 Streifen und in einem erforderlichen Abstand (mindestens mehrere Kilometer vor den Tunneln) Reduktion auf 2 Streifen. Ob östlich Annweiler der Abschnitt zwischen K 13 und K 12 vierstreifig werden muss (höchstens RQ 21), hat erst **eine noch durchzuführende gutachterliche Überprüfung** zu zeigen. Klarheit darüber ergibt erst die Umsetzung einer Transitsperrung.
- Die Verjüngung von vier auf drei und dann auf zwei Fahrstreifen ist zu steuern durch **moderne Verkehrsleitsysteme** (Streckenbeeinflussungsanlagen, Netzbeeinflussungsanlagen, dynamisches Verkehrsmanagement).
- Auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau, insbesondere an den Knotenpunkten sind dauerhafte, stationäre und darüber hinaus zusätzlich mobile **Geschwindigkeitsüberwachungen** einzurichten. Dies gilt in verstärktem

Maß für Streckenabschnitte mit erhöhtem Gefährdungspotenzial durch Unfallrisiko (Knotenpunkte, Auf- und Abfahrten, Tunnelstrecken, Übergänge von 2 auf 1 Fahrstreifen).

- Die Verkehrssicherheit ist weiter zu steigern durch befestigten und nach der neuen RAL **farblich gestalteten Mittelstreifen**, wo dies möglich ist.
- Höchstgeschwindigkeit 100 km / h.
- **Höchstgeschwindigkeit 70 km / h** ist in Analogie zur Tunnelstrecke zwecks Kapazitätssteigerung , aus Lärmschutzgründen Krankenhaus) und zum kurzfristigen Auffangen von Verkehrsspitzen auf der Strecke **zwischen Abfahrten LD-Kreisverwaltung (K 12) und LD-Krankenhaus (K 13)** anzuordnen. Dieser in Richtung Osten bereits zweistreifige Abschnitt hat eine Länge von ca. 1 Kilometer. Östlich davon sinkt die Verkehrsbelastung bereits deutlich wieder ab.
- Der mit diesen Maßnahmen verbundene **Lärmschutz** muss mit „4 dB besser“ deutlich über den gesetzlich geforderten Grenzwert hinausgehen.
- Zur Steigerung der Verkehrssicherheit und zur Stauvermeidung sind im Einzelnen folgende **straßenbauliche Maßnahmen** alsbald durchzuführen:
 1. **Kreuzungsfreie Umgestaltung von Knoten**; dazu zählen der Knoten B 48 (Auf- und Abfahrt Wellbachtal), der Knoten B 48 (Annweiler West), der Knoten L 490/ L505 (Queichhambach), der Knoten L 508 (Birkweiler/Siebelingen);
 2. **Verlängerung von Auffahrten / Abfahrten**; dazu zählen in Queichhambach die Auffahrt in Richtung Pirmasens Straße „Am Bahnhof“; in Birkweiler/Siebelingen die Auffahrt in Richtung Landau; in Godramstein die Abfahrt in Richtung Landau (K 12).
 3. **Vorfahrtsänderung** an der Kreuzung B 10 / K12 / L511 (Godramstein) mit der Wirkung, dass der von der B 10 kommende Verkehr Vorfahrt vor dem Verkehr auf der L 511 erhält.
 4. **Ersatz der Ampelanlage** an der Kreuzung B 10-Abfahrt Landau Nord/L 516.
 5. Ausstattung der Dammheimer Kreuzung mit einer **Kreisverkehrsanlage** ähnlich der Abfahrt Landau Mitte auf die A 65.
 6. **Kreisverkehrsanlage** an der K 12 bei Godramstein in Richtung Landau zur Vermeidung von Stausituationen im Berufsverkehr.

Im Interesse der südpfälzischen wie der westpfälzischen Bevölkerung ist eine merkliche und zeitnahe Verbesserung im **Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)** beschleunigt zu ermöglichen. Es bedarf – vor allem weiter westlich – eines entschiedenen Ausbaus des **Regionalbahnangebots (RB)**.

Die anzustrebende **schnelle und umsteigefreie Schienenverbindung zwischen Saarbrücken und Karlsruhe über einen Regionalexpress (RE)** wäre ein Gewinn für beide Regionen. Haltepunkte für einen schnellen RE wären im pfälzischen Bereich neben Landau Annweiler, Hauenstein, Hinterweidenthal, Pirmasens-Nord, Zweibrücken etc.

Voraussetzung für Verbesserungen im schienengebundenen Verkehr ist:

- eine Ertüchtigung im Gleisbett zur Erreichung einer **Reisgeschwindigkeit von 120 km/h**,
- die Wiederherstellung der **Zweigleisigkeit zwischen Winden und Wörth**,
- die Reaktivierung des zweiten Gleises zwischen Pirmasens Hbf und Pirmasens-Nord,
- die Einrichtung von zwei **Kreuzungsbahnhöfen**, zumindest von zwei Ausweichstellen.