

Presseinformation

Datum

Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2015:

BUND-Südpfalz meldet Alternativen an

Leitgedanken: Kostenbewusstsein – Umweltbewusstsein

Aus Anlass des neu aufzustellenden Bundesverkehrswegeplans hat sich die BUND-Kreisgruppe Südpfalz unter Federführung der Kreisvorsitzenden Karin Marsiske und Vorstandsmitglied Armin Osterheld mit konkreten Alternativvorschlägen zu Ausbaumaßnahmen auf zwei B 10-Abschnitten (Hinterweidenthal – Hauenstein und Godramstein – A 65) sowie zur geplanten 2. Rheinbrücke bei Wörth zu Wort gemeldet.

Damit nutzt der Umweltverband die neue Möglichkeit, die Bundesverkehrsminister Ramsauer mit Schreiben vom 16. Juli 2012 an die Bundesländer gemäß „Grundkonzeption für den Bundesverkehrswegeplan 2015“ eröffnet hat. Demnach können neben den Bundesländern „Dritte“, also z. B. Umweltverbände, ihre Vorstellungen zum nächsten Bundesverkehrswegeplan einbringen. Sie können dabei Bezug nehmen auf Wirtschaftlichkeit und Finanzbedarf sowie auf Umweltwirkung, demographischen Wandel und die Möglichkeit intermodal integrierter Verkehrsplanung.

Alternativvorschläge des BUND für den geplanten Ausbau der B 10 im Bereich Pfälzerwald und Queichtal sind:

- Wiederherstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit und Elektrifizierung auf der parallelen Schienenstrecke Saarbrücken – Landau – Karlsruhe, z. B. zur Einrichtung eines **Queichtal-Regionalexpress**;
- Eine **weiträumige Verkehrslenkung** des europäischen Schwerlastverkehrs im Transit über die parallel verlaufende – z. T. in 6-spurigem Ausbau befindliche – A 6 oder die französische A 4;
- **Optimierungsmaßnahmen in der Verkehrsführung und an den Anschlussstellen** der bestehenden B 10 zwischen Landau und Hinterweidenthal, wie zuletzt in

der Mediation gemeinsam erarbeitet. Derartige Maßnahmen bedeuten eine deutliche **Kosteneinsparung**: Kosten von ca. 35 Mio. Euro würden ca. 80 Mio. Euro für das offizielle Projekt bzw. 400 – 500 Mio. Euro für durchgängige Vierspurigkeit gegenüberstehen.

Für die **Rheinquerung bei Wörth** schlägt die Kreisgruppe eine **Ersatzbrücke** vor, bestehend - im Unterschied zur existierenden und sanierungsbedürftigen Rheinbrücke - aus zwei selbständig tragenden Brückenkörpern, jeweils mit drei Fahrspuren plus Standspur plus Geh- und Radweg. Hiermit würde die Ersatzbrücke im Gegensatz zur bestehenden Brücke die Bedingung der sog. Redundanz im Vollsperrungsfall erfüllen. Verkehrsabwicklung könnte auf dem jeweils nicht gesperrten Brückenkörper erfolgen. Unnötig wäre dadurch die Erweiterung der Straßeninfrastruktur durch eine Nordbrücke, die eine Totalsperrung der bestehenden Brücke sowieso nicht verkraften kann. Zusätzlich ermöglicht eine Ersatzbrücke **Lärmschutzvorrichtungen für die Bürger von Maximilansau**. Eine Möglichkeit, die sich bei der Errichtung einer Nordbrücke nicht ergäbe.

Wegen Wegfalls der Zufahrtsstraßen durch sensibelste Schutzgebiete und der damit ausbleibenden Ausgleichsmaßnahmen für Artenschutz und Landwirtschaft hat eine Ersatzbrücke einen **spürbaren Kostenvorteil** gegenüber der geplanten Nordbrücke. Außerdem ergibt sich **Planungssicherheit** durch unterbleibende Klagen gegen Verletzung europäischen Naturschutzrechtes.

Für das Einzugsgebiet des Brückenthemas wird ergänzend ein sinnvoller Ausbau der **Schieneinfrastruktur vorgeschlagen**:

- Wiedererrichtung eines **zweiten Gleises** zwischen Winden und Wörth, verknüpft mit Elektrifizierung der Strecke Neustadt – Wörth;
- Wiederaufbau des zweiten Gleises und Elektrifizierung auf der Strecke **Wörth – Lauterbourg**. (Dies wäre eine elegante Maßnahme für den Nord-Süd-Güterverkehr durch das Elsass bis zum bald fertig gestellten Gotthard-Tunnel)
- Wiederinbetriebnahme und Elektrifizierung der Strecke **Landau – Germersheim** mit späterer Zweigleisigkeit;
- Durchgängig linksrheinische Verlängerung der **Rhein-Neckar-S-Bahn** über Germersheim hinaus bis Karlsruhe.

Ulrich Mohr für BUND Südpfalz