

Presseinformation

02. Mai 2016

Entwurf Bundesverkehrswegeplan 2030

BUND Rheinland-Pfalz: Pfälzerwald-Autobahn nicht „bauwürdig“

„Die Einstufung in den Vordringlichen Bedarf muss revidiert werden, wie die Kontrollrechnung zum Nutzen-Kosten-Verhältnis ergeben hat. Das Projekt ist nicht bauwürdig. Die naturschutzfachliche Betroffenheit ist wesentlich größer als angegeben. Die Flächeninanspruchnahme ist um ein Vielfaches höher“.

Dieses Fazit zum B 10-Ausbau im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2030 zieht eine 70 Seiten umfassende Analyse, die der BUND Rheinland-Pfalz in Zusammenarbeit mit einem renommierten Planungsbüro hat erstellen lassen.

Die Qualität des BVWP-Entwurfs wird sichtbar alleine schon an dem kleinen Detail, dass der Planentwurf beim Thema städtebauliche Bedeutung des B 10-Projektes die Stadt Grünstadt im Queichtal angesiedelt sieht; ansonsten wird außer Annweiler die ganze Kette betroffener Gemeinden keiner Erwähnung gewürdigt.

Die auffälligsten Mängel der Planungsunterlagen sind im Folgenden zusammengestellt:

- Die negativen Auswirkungen auf die **Wohn- und Aufenthaltsqualität**, insbesondere für den Tourismus, sind offenbar nicht erfasst worden.
- Belastbare, nachvollziehbare **Aussagen zu den tatsächlichen Kosten** des B10-Projektes liegen nicht vor. Dies deckt sich mit dem aktuellen Bericht des Bundesrechnungshofes an den Haushaltsausschuss des Dt. Bundestages vom 23. März dieses Jahres.
- Das an sich schon extrem niedrige **Nutzen-Kosten-Verhältnis** von 1,38 würde weiter auf 0,8 sinken, wenn die Planungskosten und die signifikant hohen Kosten des Abschnittes Wellbachtal – Godramstein eingerechnet sowie der methodisch mehr als fragwürdige sog. „implizite Nutzen“ weggelassen worden wären. Generell künstlich hoch gehalten wird das Nutzen-Kosten-Verhältnis dadurch, dass die Umweltkosten auffällig unvollständig monetarisiert werden. **Natur, Umwelt und Lebensqualität** gehen kaum in die Berechnungen ein.
- Der Vergleich zwischen Bezugsfall 2030 und Prognosefall 2030 lässt erkennen, dass über alle Abschnitte betrachtet zusätzlich etwa 6.500 Kfz/24h **großräumig auf die B 10 verlagert werden sollen, davon etwa 3.200**

LKW/24h. Maximal sind es insgesamt bis zu 9000 Kfz/24h im Abschnitt Godramstein – A 65. Aus der Region selbst sind strukturell und demographisch keine Verkehrszuwächse zu erwarten. Ohne Ausbau hätte die Region im Jahr 2030 ein Gesamtverkehrsvolumen, das kaum anders wäre als das im Jahr 2014 ermittelte. Lediglich die Verkehrsarten werden sich verschieben: Der Mensch und Natur belastende LKW-Verkehr wird zunehmen. **Es ist einzig und alleine der Ausbau, der die Verkehrsmengen ansteigen lässt.**

- Die Kritik des BUND lautet daher: Es kann doch kein vernünftiges Ziel des B10-Ausbaus sein, von der nur 30 Kilometer weiter nördlich verlaufenden europäischen TEN-Achse Paris - Mannheim (sechstreifig konzipierte A 6) internationalen LKW-Transitverkehr auf die B 10 zu verlagern. Dies widerspräche den **Vorgaben der EU, die eine Bündelung des Transitverkehrs auf den TEN-Achsen fordert und finanziell fördert.** Diese EU-Vorgabe würde konterkariert durch eine mit viel Geld als Autobahn ausgebaute B 10. **Es entstünde am falschen Ort eine LKW-Flotte, die u. a. auch über die überlastete B 272 in Richtung Osteuropa Anschluss an die A 6 bei Hockenheim sucht.**
- Alle „**sinnvollen Alternativen**“, die eingereicht werden sollten und eingereicht worden sind, fanden keine Berücksichtigung, obwohl eine systembezogene Alternativprüfung das Herzstück der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist.
- Angesichts der Betroffenheit von **mehreren Natura 2000-Gebieten**, die angeschnitten oder durchquert werden, ist die Einstufung als „mittlere Umweltbetroffenheit“ als grob fehlerhaft zu bezeichnen. So liegen z. B. zur Wildkatze als Leitart ausreichend Daten zur Bewertung vor. Diese wurden wohl schon deswegen nicht zur Kenntnis genommen, weil das Nutzen-Kosten-Verhältnis „stimmen“ soll.
- Die Umweltgutachter gehen von einem **extrem niedrig gehaltenen Flächenbedarf** von gerade mal **mickrigen 29,6 ha** aus. Das ist angesichts von erforderlichen Nebenanlagen und der autobahngleichen Kurvenradien eine nicht mehr überbietbare Irreführung. Bezüglich Baulänge ergibt sich ganz im Gegenteil eine Summe von **57,6 ha** alleine für die Trasse und von **171,6 ha** für Ausgleich und Kompensation, wenn man die üblichen Kennwerte zugrunde legt. Dies bedeutet somit einen Bedarf von **228,8 ha** und sogar von **282 ha** auf der Basis einer Baulänge, die abweichend im Umweltbericht aufgeführt ist. Dieses Thema lädt zur Besichtigung des für jedermann zugänglichen Ausbaubereichs westlich Hinterweidenthal ein, zur Besichtigung eines echten naturschutzfachlichen Lernorts für alle Freunde der Pfälzerwaldlandschaft.
- Zu diesen Versuchen, eine Ausbaunotwendigkeit durch Schönung und Aufpolieren der Fakten herbeizuarargumentieren, steht in auffälligem Kontrast die Aussage, dass unter **raumordnerischer Betrachtung** die Relation der Oberzentren Saarbrücken - Karlsruhe als „**ausreichend ohne Ausbaubedarf**“ bewertet ist.
- Das Ausbauarargument **Verkehrssicherheit** kann für das Millionenprojekt nicht ins Gewicht fallen: Wie aus der Drucksache 16/6234 vom 2. März dieses Jahres (Landtag RLP) hervorgeht, ergibt sich auf den dreistreifigen Abschnitten eine niedrigere Unfalldichte als auf den bereits vierstreifig ausgebauten; lediglich die zweistreifig ausgebauten Abschnitte sind unfallträchtiger.