

Presseinformation

17. März 2016

Einige Gedanken zum gestern bekannt gewordenen Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2015:

- Der Entwurf ist die Fortschreibung der alten kopflosen Verkehrspolitik. „Sie haben nichts vergessen und nichts dazugelernt“. Versprochen wurde eine bundesweite Netzplanung, die sich auf Engpässe konzentriert, Zerschneidung vermeidet, Flächenverbrauch minimiert, keine hohen Umweltrisiken aufweist. Priorisiert wurde „Erhalt vor Neubau“. Das autobahngleiche Konzept für die B 10 ist **Neubau**; es hat (s. westlich Hinterweidenthal) enorme zerschneidende Wirkung und beansprucht einen ungewöhnlichen Landschaftsverbrauch.
- Den Menschen im engen und smoganfälligen Queichtal wird die vierspurige, neue LKW-Massen induzierende, B 10 nicht nur vermehrten Lärm, sondern auch durch keine Lärmschutzmaßnahme zu mildernde Schadstoffe und lungengängige Feinstäube beschern. In der Südwestpfalz jedoch wird die wesentlich siedlungsferner verlaufende Straße sich weniger gesundheitsbedrohlich auswirken.
- Der Abschnitt Hinterweidenthal – Hauenstein hat in einem **siedlungsleeren Raum keinerlei verkehrliche Erschließungsfunktion**. Er ist eine Bedrohung für den Arten- und Naturschutz; er berührt unmittelbar die größte Kernzone des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen („Quellgebiet der Wieslauter“). Dennoch enthält der Planentwurf keinerlei „Umwelt- und naturschutzfachliche Beurteilung“. Erklärbar ist dieser Abschnitt lediglich, weil er als Sachzwang für den vierspurigen Gesamtausbau benötigt wird.
- Frage: Warum führt ein derart schlechtes Nutzen-Kostenverhältnis nicht zu einer Priorisierung des Umwelt-, Klima- und Naturschutzes?
- Das von den Befürwortern verfolgte Ziel einer durchgängigen autobahngleichen Verbindung zwischen PS und LD verlangt endlich eine ehrliche **Nutzenkosten-Analyse für die Gesamtstrecke – statt einer unehrlichen Zerstückelung in Salamischeiben. Dies leistet der Entwurf erkennbar nicht.**
- Verkehrspolitisch korrekt und ehrlich gegenüber Steuerzahlern wäre eine Einbettung der Planungen in eine **integrative Verkehrsplanung** mit Einbeziehung von Alternativen und Wirtschaftlichkeitsanalysen für den Großraum SB – KL – LD – Nordelsass – KA. Dies hätte zu berücksichtigen,

dass dieser Raum für die internationale Einbindung bereits von einem ganzen Fernstraßennetz überzogen ist: A 6, A 62, A 63, A 65, frz. A 4; dass verkehrliche Erschließung für Pendler und Wirtschaft auch über die Wiederherstellung von Schienenstrukturen möglich ist, fällt ganz unter den Tisch. Besonders ärgerlich ist, dass noch nicht einmal der **Schienenlückenschluss** zwischen Winden und Wörth findet Gnade, obwohl er schon einmal in den BVWP aufgenommen und wieder daraus entfernt worden war.

- Warum soll die B 10 zur „europäischen Transversale“ „aufgemotzt“ werden, wenn sie gar **nicht zu den Korridoren des EU-Kernetzes in Deutschland zählt?**
- Ziel des neuen BVWP's soll eine „Verstärkung des Gesamtnetzes“ durch „Stärkung von Hauptachsen“ sein; dazu passt überhaupt nicht, dass ausgerechnet **der prekärste Abschnitt (Tunnelsituation bei Annweiler) ausgespart** bleiben soll und dadurch mit einem vierspurigen Betonband von zwei Seiten her auf vier zweispurige Tunnels auf Jahrzehnte zum wachsenden Stauproblem für Mensch und Natur etabliert wird. Sollte das kommen, würde sich die Südpfalz gegen ihren Willen als „**Neu-Schilda**“ einen Namen machen.
- Wenn Straßenplaner und Straßenbauer endlich sinnvolles Geld investieren wollen, dann sollten sie sich so rasch wie möglich an **Optimierungsmaßnahmen für die B 10** machen, mit denen z. B. an Auf- und Abfahrten die Straße flüssigeren und sicheren Verkehr bekäme. Die letzte Mediation hat dazu mehr als ein Dutzend Vorschläge gemacht, die noch den Vorteil hätten, kostengünstig und bezahlbar zu sein. Zusammen mit einer Umleitung des Schwerlastverkehrs im Europatransit gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung würden sich alle überdimensionierten Straßenpläne durch eine der schönsten Landschaften der Pfalz erübrigen.
- Es ist noch nicht aller Tage Abend, da **die Berliner Ministerien – darunter das Umweltministerium - sich dadurch dupiert fühlen, dass der Verkehrsminister absprachewidrig seinen Entwurf ohne deren vorherige Kenntnisnahme veröffentlicht hat.**

Ulrich Mohr, BUND Südpfalz