

**Fachgutachterliche Stellungnahme zum Bericht  
des Bundesrechnungshofs zum 4-streifigen  
Ausbau der B10 zwischen AS  
B427/Hinterweidenthal - B 48 Wellbachtal und  
AS Godramstein**

**Auftraggeberin:**

**Bund Kreisgruppe Südpfalz  
in Kooperation mit der  
Bürgerinitiative Queichtal e.V.  
Vorsitzender Walter Herzog  
Zum Honigsack 9, 76855 Annweiler**

**Auftragnehmerin:**

**RegioConsult.  
Verkehrs- und Umweltmanagement**

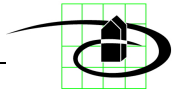
**Wulf Hahn & Dr. Ralf Hoppe GbR  
Fachagentur für Stadt- und Verkehrsplanung,  
Landschafts- und Umweltplanung**

**Am Weißenstein 7, 35041 Marburg  
Tel. 06421/68 69 00  
Fax 06421/68 69 10  
info@RegioConsult-Marburg.de  
www.RegioConsult-Marburg.de**

**Bearbeitung:**

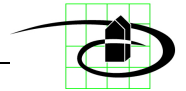
**Dipl.-Geogr. Wulf Hahn  
Dr. Ralf Hoppe  
Pascal Schleicher M.Sc.**

**Marburg, im März 2024**



## **Gliederung**

1. Einleitung.....	4
2. Projektbeschreibung und Entwicklung der Baukosten der B 10 .....	5
2.1 Projektbeschreibung.....	5
2.2 Entwicklung der Kosten 2015 bis 2021.....	6
2.3 Entwicklung der Kosten 2015 bis 2023.....	8
2.4 Entwicklung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses .....	9
2.5 Entwicklung der Nutzen.....	10
3. Zusammenfassung.....	18

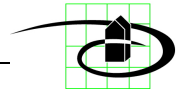


## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersicht über das Gesamtprojekt .....	5
Abbildung 2: Gesamt -Verkehrsbelastung im Bezugsfall.....	11
Abbildung 3: Gesamt-Verkehrsbelastung im Planfall.....	11
Abbildung 4: LKW-Verkehrsbelastung im Bezugsfall.....	12
Abbildung 5: LKW-Verkehrsbelastung im Planfall .....	13

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Dringlichkeit, Bauziel und Kosten (2015) der Teilvorhaben des Gesamtprojekts .....	6
Tabelle 2: Entwicklung der Kosten der Teilvorhaben des Gesamtprojekts von 2015 bis 2021 .....	7
Tabelle 3: Entwicklung der Kosten der Teilvorhaben des Gesamtprojekts von 2015 bis 2023.....	9
Tabelle 4: Entwicklung des NKV von 2015 bis 2023 – unter ausschließlicher Berücksichtigung der Investitionskosten.....	10
Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall und im Planungsfall 4.....	14
Tabelle 6: Verkehrsbelastungen im Planungsfall 4 und in der BVWP-Prognose .....	15
Tabelle 7: B 10 – Schwerverkehr im Prognose-Nullfall und im Planungsfall 4.....	16
Tabelle 8: B 10 – Schwerverkehr im Planungsfall 4 und in der BVWP-Prognose.....	17



## 1. Einleitung

RegioConsult wurde am 28.2.2024 vom BUND Südpfalz und der BI Queichtal e.V. beauftragt eine Stellungnahme zum Bericht des Bundesrechnungshofs vom 7.12.2023 anzufertigen, in dem der Ausbau der B 10 und der B 26n kritisch gewürdigt wird.<sup>1</sup>

*„Die beiden Bundesstraßen B 26n und B 10 wurden im Jahr 2016 in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 aufgenommen. Seitdem haben sich wesentliche Rahmenbedingungen erheblich verändert, nach denen sich der Bedarf und die Wirtschaftlichkeit der Projekte beurteilt. So sind u. a. Schwachstellen im Straßennetz beseitigt und die Verkehrsbelastung durch den Schwerverkehr reduziert worden. Der Verkehr insgesamt entwickelte sich geringer als erwartet. Die Kosten für die B 26n haben sich aber seitdem mehr als verdreifacht, die der B 10 fast verdoppelt.*

*Der Bundesrechnungshof hält es aber für unabdingbar, dass das BMDV das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) jeweils für beide Projekte wie auch deren Teile (Bauabschnitte) nachweist. Es muss dieses nach der Methodik des BVWP 2030 neu berechnen. Insbesondere umwelt- und klimarelevante Aspekte könnten dabei eine deutlich höhere Bewertung erfahren. Dies könnte sich auf die Wirtschaftlichkeit der Projekte auswirken. Der Bundesrechnungshof geht ungeachtet dessen davon aus, dass das BMDV die Planungsziele beider Projekte einfacher und kostengünstiger erreichen kann.“<sup>2</sup>*

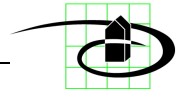
Aus der Zusammenfassung wird deutlich, dass vom Bundesrechnungshof darauf hingewiesen wird, dass sich nicht nur die Kosten der beiden Projekte erheblich erhöht haben sondern auch von wesentlich geringeren Nutzen auszugehen ist. In der Folge ändert sich das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) der Projekte.

Grundsätzlich sind nur Projekte bauwürdig, die ein NKV größer 1 aufweisen.

---

<sup>1</sup> Vgl. Deutscher Bundestag ( 07.12.2023): Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof, Bemerkungen 2023 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes (einschließlich der Feststellungen zur Haushaltsrechnung und zur Vermögensrechnung 2022), Drucksache 20/9700, S. 150f

<sup>2</sup> Vgl. Deutscher Bundestag ( 07.12.2023): Unterrichtung durch den Bundesrechnungshof, Bemerkungen 2023 zur Haushalts- und Wirtschaftsführung des Bundes (einschließlich der Feststellungen zur Haushaltsrechnung und zur Vermögensrechnung 2022), Drucksache 20/9700, S. 150



## 2. Projektbeschreibung und Entwicklung der Baukosten der B 10

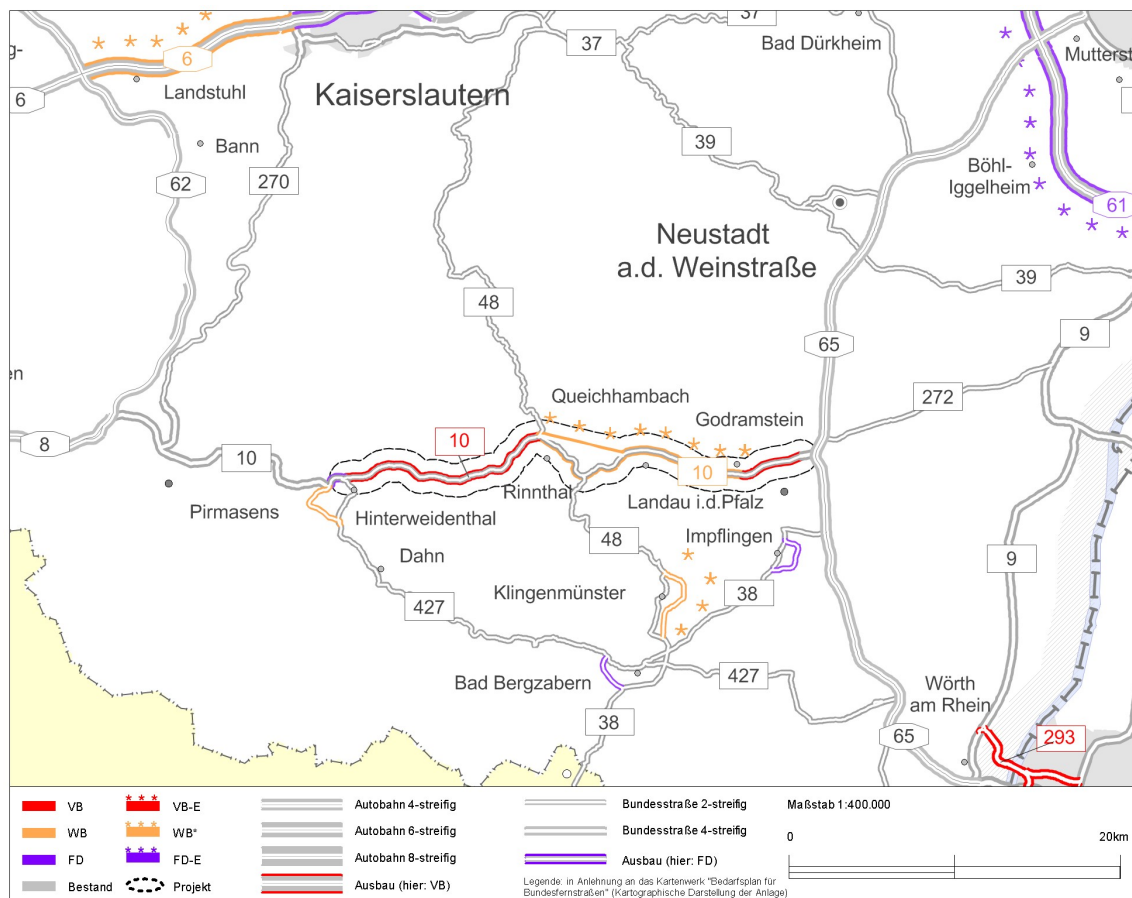
### 2.1 Projektbeschreibung

Das Gesamtprojekt B10-G11-RP B 10 Hinterweidenthal - Landau (A 65) ist im Projektinformationssystem des BVWP<sup>3</sup> in fünf Teilvorhaben unterteilt:

- B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein
- B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)
- B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O
- B 10, AS Annweiler-O - Godramstein
- B 10, Godramstein - Landau (A 65)

Der Abschnitt der B 10 von Wallmersbach – Hinterweidenthal ist im BVWP als fest disponiert ausgewiesen (vgl. Abb. 1, lila gekennzeichnete Streckenabschnitt FD).

**Abbildung 1: Übersicht über das Gesamtprojekt**



Quelle: [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_uebersicht](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_uebersicht)

<sup>3</sup> Vgl. <https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html>



Im Projektdossier wird angegeben, dass in den fünf Abschnitten ein 4-streifiger Ausbau geplant ist (vgl. Tab. 1), um die prognostizierten Verkehrsmengen zu bündeln und die Verkehrssicherheit zu erhöhen<sup>4</sup>. Zwei der fünf Abschnitte (Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O und AS Annweiler-O - Godramstein) sind in den Weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft (WB\*). Die Kosten für die fünf Abschnitte wurden im BVWP mit Beträgen zwischen 27,3 und 158,7 Mio. € angegeben (Stand 2015, vgl. Tab. 1).

Für das gesamte Projekt wird im Projektinformationssystem ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 1,4 ausgewiesen.<sup>5</sup>

**Tabelle 1: Dringlichkeit, Bauziel und Kosten (2015) der Teilvorhaben des Gesamtprojekts**

Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben	Dringlichkeit	Bauziel	Kosten Gesamt im BVWP Bezugsjahr 2015
B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein	VB	E4	29,4
B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	VB	E4	69,3
B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	WB*	E4	158,7
B 10, AS Annweiler-O - Godramstein	WB*	E4	85,3
B 10, Godramstein - Landau (A 65)	VB	E4	27,3
<i>B 10, Wallmersbach - Hinterweidenthal</i>	<i>FD</i>	<i>E4</i>	<i>13,8</i>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016):

Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 135

Anmerkung: Für die Ermittlung der Nutzen und Kosten wurde das Bezugsjahr 2015 gewählt (vgl. BVWP, S. 60)

## 2.2 Entwicklung der Kosten 2015 bis 2021

Im Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße werden die Kosten für die fünf Abschnitte der B 10 mit dem Preisstand 2021 angegeben (vgl. Tab. 2).<sup>6</sup> Wie aus der folgenden Tabelle ersichtlich ist, ist es in den sechs Jahren zwischen 2015 und 2021 teilweise zu exorbitanten Preissteigerungen gekommen. So haben sich die Kosten für den Bauabschnitt **Hinterweidenthal – Hauenstein** von

<sup>4</sup> Vgl. [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_grunddaten](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_grunddaten)

<sup>5</sup> Vgl. [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_nutzen](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_nutzen)

<sup>6</sup> Vgl. Bundesministerium der Finanzen (6.9.2023): Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße, Anschreiben an den Vorsitzenden des Haushaltsausschusses



29,4 Mio. € auf 117 Mio. € erhöht und damit fast vervierfacht. Im Abschnitt **Godramstein - Landau (A 65)** haben sich die Kosten von 27,3 Mio. € auf 50 Mio. € erhöht (+83,2 %).

Diese Kostensteigerungen für diese beiden Abschnitte lassen sich nur dadurch erklären, dass die Kostenschätzungen des BVWP nicht korrekt ermittelt wurden oder veraltete Kostenschätzungen in das BVWP-Verfahren eingebracht wurden.

Bei den anderen drei Abschnitten des Gesamtprojekts haben sich die Kosten im Zeitraum von 2015 bis 2021 „nur“ um etwa 27 % erhöht (vgl. Tab. 2).

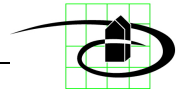
Betrachtet man die Gesamtkosten für die fünf aufeinanderfolgenden Abschnitte des Gesamtprojekts so haben sich die Kosten von 370,0 Mio. (2015) auf 572,7 Mio. € erhöht (+202,7 Mio. €, + 54 %).

**Tabelle 2: Entwicklung der Kosten der Teilvorhaben des Gesamtprojekts von 2015 bis 2021**

<b>Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)</b>	<b>Kosten im BVWP 2015</b>	<b>Preisstand 2021</b>	<b>Zunahme von 2015 bis 2021</b>	<b>Veränderung 2021 zu 2015 in %</b>
B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein	29,4	117	87,6	298,0%
B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	69,3	88	18,7	27,0%
B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	158,7	201,4	42,7	26,9%
B 10, AS Annweiler-O - Godramstein	85,3	108,3	23,0	27,0%
B 10, Godramstein - Landau (A 65)	27,3	58 <sup>7</sup>	30,7	124,54 %
<b>Summe (fünf Abschnitte)</b>	<b>370,0</b>	<b>572,7</b>	<b>202,7</b>	<b>54%</b>
<i>B 10, Wallmersbach - Hinterweidenthal</i>	<i>13,8 38,9*</i>	<i>58,5</i>	<i>44,7 19,6*</i>	<i>323,9% 50,4%*</i>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016):  
Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 135  
Bundesministerium der Finanzen (6.9.2023): Bericht des Bundesministeriums für  
Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße  
und Wasserstraße, S. 89  
Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2.7.2003):  
Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 132

<sup>7</sup> Vgl. Bericht der Rhein-Pfalz vom 14.2.2024.



Die Kosten für den am 30.10.2015 freigegebenen Abschnitt **Wallmersbach – Hinterweidenthal**, der nicht Bestandteil des Gesamtprojekts ist, sind im Vergleich zu den Angaben im BVWP 2030 um mehr als das Vierfache von 13,8 Mio. € auf 58,5 Mio. € gestiegen (+323,9 %). Im Bundesverkehrswegeplan 2003 wurden sie mit 38,9 Mio. € angegeben.<sup>8</sup> Wenn man diesen Wert zugrunde legt, dann ergibt sich eine Kostensteigerung um 19,6 Mio. € (+50,4 %). Die widersprüchlichen Angaben beruhen vermutlich darauf, dass sich die Kostenangaben auf unterschiedliche Strecken beziehen. Im BVWP 2030 wird die Streckenlänge mit 2km angegeben, im BVWP 2003 mit 3,8 km).

### 2.3 Entwicklung der Kosten 2015 bis 2023

Von 2021 bis 2023 ist es zu weiteren Kostensteigerungen gekommen. In Tabelle 3 wurde auf der Grundlage der vom statistischen Bundesamt veröffentlichten Baupreisindizes die Zunahme der Kosten in diesem Zeitraum ermittelt.<sup>9</sup> Für die Hochrechnung wird die Entwicklung des Baupreisindex für Bauleistungen am Tiefbau für Straßenbau verwendet. Dieser Baupreisindex (2015 = 100) hat zwischen 2021 und 2023 von 124,8 auf 160,4 und damit um 35,6 % zugenommen. Die anderen Baupreisindizes haben ähnlich oder noch stärker zugenommen.

Die Kosten für den Abschnitt Hinterweidenthal – Hauenstein sind im Zeitraum 2015 bis 2023 um mehr als das **Fünffache** gestiegen. Bei den drei Abschnitten zwischen Hauenstein und Godramstein beträgt die Zunahme **etwa 72 %**. Im Abschnitt zwischen Godramstein - Landau (A 65) haben sich die Kosten mehr als **verdoppelt**.

Insgesamt haben sich die **Kosten für das Gesamtprojekt in der Zwischenzeit mehr als verdoppelt** und sich von 370,0 Mio. € auf 765,7 Mio. € erhöht (vgl. Tab. 3). Bis zum tatsächlichen Bau der Teilvorhaben ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

<sup>8</sup> Vgl. Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (2.7.2003): Bundesverkehrswegeplan 2003, S. 132

<sup>9</sup> Vgl. Baupreisindizes: Deutschland, Jahre, Messzahlen mit/ohne Umsatzsteuer, Ingenieurbau, Bauarbeiten (Tiefbau), Online-Abfrage unter Destatis.de





**Tabelle 3: Entwicklung der Kosten der Teilvorhaben des Gesamtprojekts von 2015 bis 2023**

Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	Kosten im BVWP 2015	Kosten 2023 (*2021)	Differenz BVWP zu 2023	Veränderung 2023 zu 2015 in %
B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein	29,4	158,7	129,3	439,6%
B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	69,3	119,3	50,0	72,2%
B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	158,7	273,1	114,4	72,1%
B 10, AS Annweiler-O - Godramstein	85,3	146,9	61,6	72,2%
B 10, Godramstein - Landau (A 65)	27,3	67,8	40,5	148,4%
<b>Summe</b>	<b>370,0</b>	<b>765,7</b>	<b>395,7</b>	<b>107,0%</b>

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016): Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 134 bis 136, Bundesministerium der Finanzen (6.9.2023): Bericht des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmitelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße, S. 89, \* Für den Abschnitt Wallmersbach – Hinterweidenthal erfolgte keine Hochrechnung auf 2023, da der Abschnitt schon fertiggestellt ist.

## 2.4 Entwicklung des Nutzen-Kosten-Verhältnisses

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wird im BVWP 2030 für jeden der fünf Abschnitte des Gesamtprojekts mit 1,4 angegeben. Auf der Grundlage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde der Nutzen berechnet. Unter der vereinfachten Annahme, dass sich der Nutzen seit der Ermittlung in 2015 nicht verändert hat, wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf der Basis der Kosten für 2021 und 2023 neu ermittelt.

Das NKV hat sich im Abschnitt Hinterweidenthal – Hauenstein aufgrund der enormen Kostensteigerung von 1,4 im Jahr 2015 auf 0,4 im Jahr 2021 bzw. 0,3 im Jahr 2023 verringert. Im Abschnitt Godramstein - Landau (A 65) erreicht das NKV 2021 einen Wert von 0,8 und 2023 von nur noch 0,6. In diesen beiden Abschnitten wird also seit 2021 der Wert von 1 unterschritten. Das bedeutet, dass beide Abschnitte seit 2021 nicht mehr bauwürdig sind (vgl. Tab. 4).



In den anderen drei, der insgesamt fünf Abschnitte war das NKV zwar 2021 mit 1,1 noch größer als 1. Durch die Preissteigerungen im Bausektor ist es bis 2023, aber in allen drei Abschnitten auf 0,8 gesunken (vgl. Tab. 4).

**Das bedeutet, dass keiner der Abschnitte bauwürdig ist. Die Kritik des Rechnungshofs am gesamten Projekt ist also vollkommen berechtigt.**

**Tabelle 4: Entwicklung des NKV von 2015 bis 2023 – unter ausschließlicher Berücksichtigung der Investitionskosten**

Bedarfsplanvorhaben Teilvorhaben (Projektstand)	NKV 2015	NKV 2021	NKV 2023	
B 10, Hinterweidenthal - Hauenstein	1,4	0,4	0,3	NKV 2021 und 2023 unter 1
B 10, Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	1,4	1,1	0,8	NKV 2023 unter 1
B 10, Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	1,4	1,1	0,8	NKV 2023 unter 1
B 10, AS Annweiler-O - Godramstein	1,4	1,1	0,8	NKV 2023 unter 1
B 10, Godramstein - Landau (A 65)	1,4	0,8	0,6	NKV 2021 und 2023 unter 1

Quelle: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2016):  
Bundesverkehrswegeplan 2030, S. 135, 136

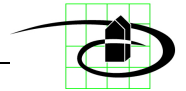
## 2.5 Entwicklung der Nutzen

In der Realität ist entgegen der in Kapitel 2.4 getroffenen Annahme eines nicht veränderten Nutzens nicht auszuschließen, dass der Nutzen aufgrund einer möglicherweise zu hohen Verkehrsprognose für den Gesamtverkehr bzw. den LKW-Verkehr geringer ist.

Im **Jahr 2021** betrug die Gesamtverkehrsbelastung an der Zählstelle Wilgartswiesen 15.215 Kfz/24h (DTV) und an der Zählstelle Godramstein 25.396 Kfz/24h (DTV).<sup>10</sup> Die werktägliche **Gesamtverkehrsbelastung** ist in der Regel etwa 10 % größer als die DTV-Werte.

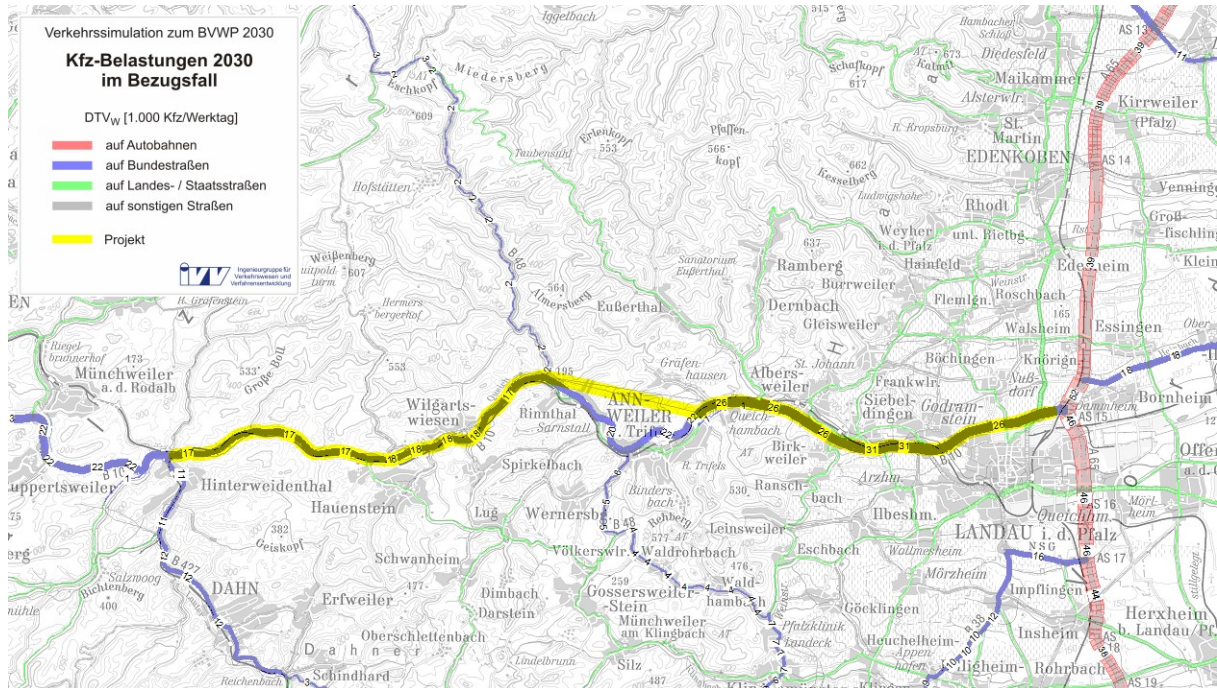
In der BVWP-Prognose wird die **werktägliche Gesamtverkehrsbelastung** im **Bezugsfall 2030** mit 17.000 Kfz/24h bei Hinterweidenthal bis 31.000 Kfz/24h westlich von Godramstein angegeben (vgl. Abb. 2).

<sup>10</sup> Vgl. Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (<https://www.bast.de>, Verkehrstechnik, Statistik, Straßenverkehrszählungen, Automatische Zählstellen)



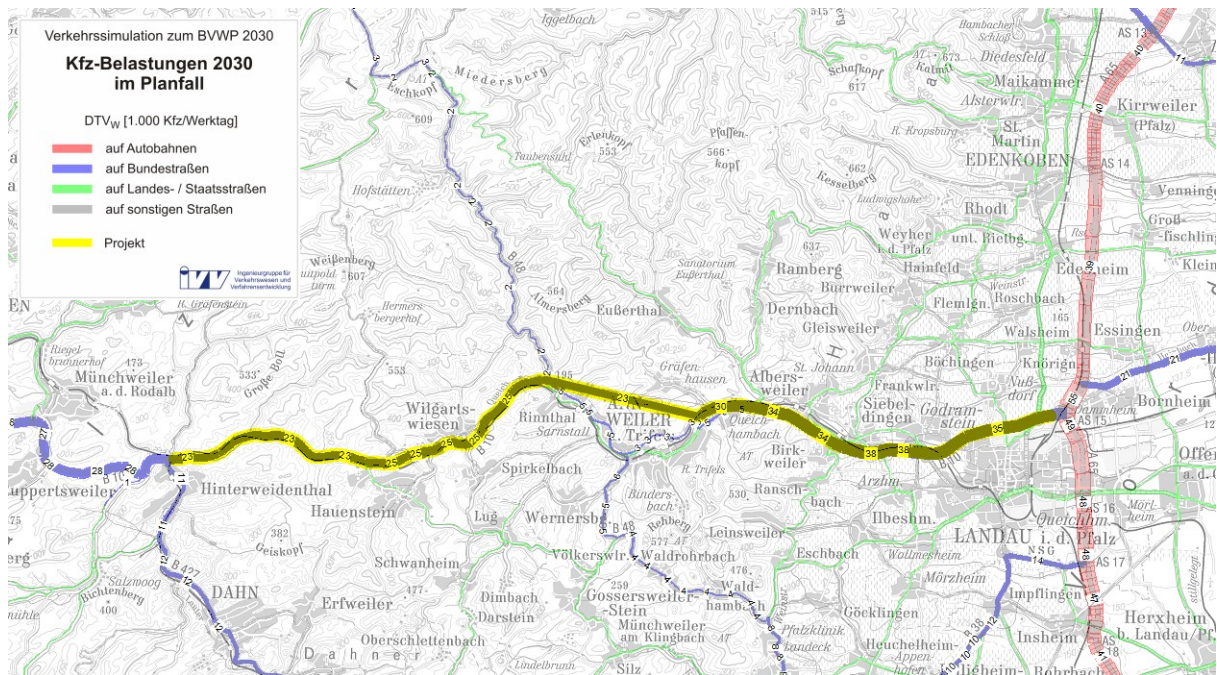
Im **Prognosefall 2030** soll die Belastung auf 23.000 Kfz/24h bei Hinterweidenthal und 38.000 Kfz/24h westlich von Godramstein zunehmen (vgl. Abb. 3).

**Abbildung 2: Gesamt -Verkehrsbelastung im Bezugsfall**

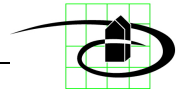


Quelle: [https://www.bvwp-projekte.de/strosse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_VG\\_DTVw\\_Kfz.png](https://www.bvwp-projekte.de/strosse/karten/ivv/B10-G11-RP_VG_DTVw_Kfz.png)

**Abbildung 3: Gesamt-Verkehrsbelastung im Planfall**



Quelle: [https://www.bvwp-projekte.de/strosse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_PL\\_DTVw\\_Kfz.png](https://www.bvwp-projekte.de/strosse/karten/ivv/B10-G11-RP_PL_DTVw_Kfz.png)



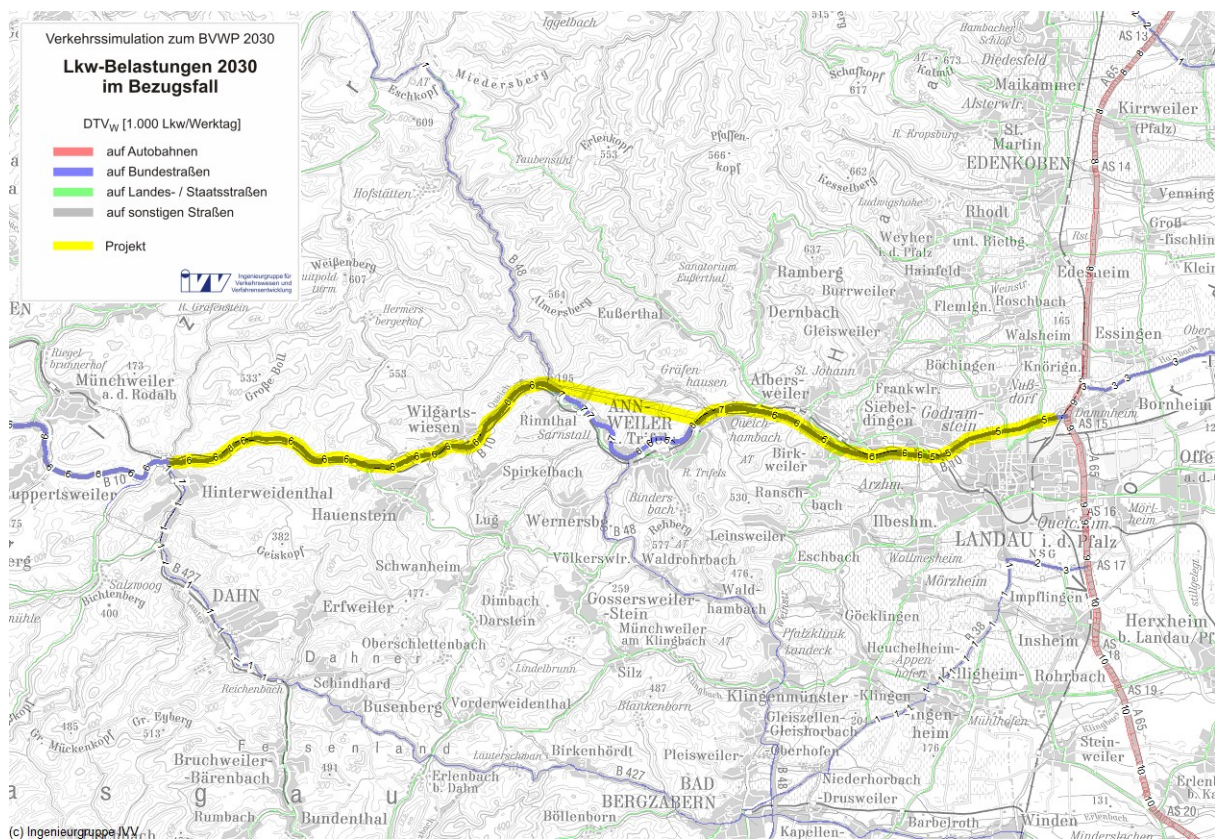
Im **Jahr 2021** betrug die Schwerverkehrsbelastung an der Zählstelle Godramstein 3.763 SV/24h (DTV) und an der Zählstelle Wilgartswiesen 3.172 SV/24h (DTV).<sup>11</sup>

Die **werktägliche LKW-Belastung** wird im **Bezugsfall 2030** mit 5.000 bis 7.000 SV/24h (bei Queichhambach) angegeben (vgl. Abb. 4).

Im **Planfall 2030** soll die Verkehrsbelastung von 6.000 SV/24 westlich der A 65 auf 10.000 SV/24h westlich der Anschlussstelle Godramstein zunehmen (vgl. Abb. 5).<sup>12</sup> Westlich der Anschlussstelle Godramstein beträgt die Belastung bis Hinterweidenthal 9.000 bis 10.000 SV/24h.

Die werktägliche Schwerverkehrsbelastung ist in der Regel etwa 20 % größer als die DTV-Werte.

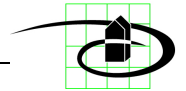
#### Abbildung 4: LKW-Verkehrsbelastung im Bezugsfall



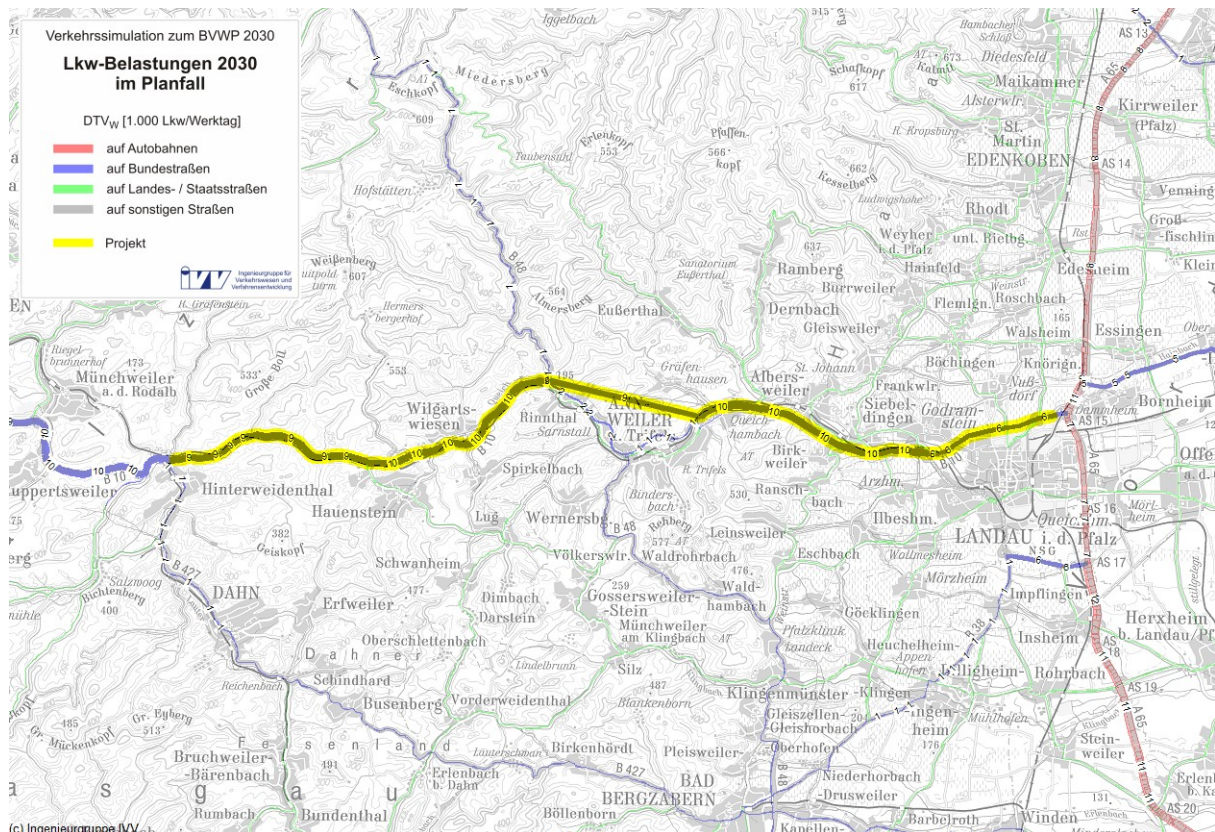
Quelle: [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_PL\\_DTVw\\_Lkw.png](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP_PL_DTVw_Lkw.png)

<sup>11</sup> Vgl. Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen (<https://www.bast.de>, Verkehrstechnik, Statistik, Straßenverkehrszählungen, Automatische Zählstellen)

<sup>12</sup> Anmerkung: Offensichtlich wird im Verkehrsmodell davon ausgegangen, dass Verkehre von der AS Godramstein über die K 12 von der Annweiler Straße, über die Zweibrücker Straße und die Weißenburger Straße zum Anschluss an die B 38 fahren und von dort zur AS Landau-Süd (bzw. in umgekehrter Richtung). Anders lässt sich diese enorme Verkehrszunahme des LKW-Verkehrs von 1.000 Fahrzeugen/24h westlich der AS Godramstein nicht erklären.



## Abbildung 5: LKW-Verkehrsbelastung im Planfall



Quelle: [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_PL\\_DTVw\\_Lkw.png](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP_PL_DTVw_Lkw.png)

In der folgenden Tabelle werden die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von Modus Consult von 2014 für den Prognose-Nullfall 2030 und den Planungsfall 4 im Jahr 2030 angegeben.

Für das Straßennetz des Planungsfalls 4 werden folgende Maßnahmen unterstellt:

- „B 10 mit durchgehend zweibahnigem Ausbau von Pirmasens bis zur A 65 AS Landau-Nord
- Ortsumgehungen B 38 Impflingen, B 48 Klingenmünster<sup>13</sup>, B 427 Bad Bergzabern (Tunnel)<sup>14</sup> wie bereits im Planungsfall 1 enthalten.“<sup>15</sup>

Die Verkehrsbelastungen werden als **werttägliche Verkehrsbelastung** angegeben und werden in der folgenden Tabelle für den Prognose-Nullfall und den Planungsfall

<sup>13</sup> Die OU Klingenmünster wurde fallengelassen, und die Planung eingestellt, vgl. RegioConsult (2013): Stellungnahme zur VU B48n, S. 36. Ein verkehrlicher Bedarf für die OU konnte nicht nachgewiesen werden infolge unzureichender Verkehrsmengen.

<sup>14</sup> Der Tunnel ist noch immer nicht baulich umgesetzt. Die Fertigstellung ist für 2026 geplant. Die letzte Kostenangabe hierzu liegt bei 105 Mio. €. [https://www.wochenblatt-reporter.de/bad-bergzabern/c-lokales/tunneldurchstich\\_a497069](https://www.wochenblatt-reporter.de/bad-bergzabern/c-lokales/tunneldurchstich_a497069)

<sup>15</sup> Vgl. Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, S. 25



4 gegenübergestellt (vgl. Tab. 5).<sup>16</sup> Zu erkennen ist, dass es mit Ausnahme eines kurzen Teilstücks bei Annweiler (+7.500 Kfz/24h) zu Verkehrszunahmen von bis zu 6.500 Kfz/24h kommen soll.

**Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Prognose-Nullfall und im Planungsfall 4**

Teilvorhaben der B 10 im BVWP	Prognose-Nullfall	Planungsfall 4	Zunahme PF 4 zu Nullfall	
	Kfz/24h	Kfz/24h	abs.	in %
Hinterweidenthal - Hauenstein	18.700	20.200	1.500	8,0%
Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	17.800	22.200	4.400	24,7%
	19.700	23.400	3.700	18,8%
Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	19.900	24.000	4.100	20,6%
	21.400	28.900	7.500	35,0%
AS Annweiler-O - Godramstein	27.800	34.200	6.400	23,0%
	31.600	37.600	6.000	19,0%
Godramstein - Landau (A 65)	34.900	41.300	6.400	18,3%
	29.500	36.000	6.500	22,0%

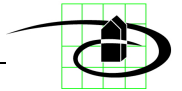
Quelle: Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, Plan 34, 37, 38, 66, 68, 69, 70, S. 82, 85, 86, 114, 116, 117, 118

Anmerkung: Modus Consult wurde vom Landesbetrieb Mobilität RLP mit der Verkehrsuntersuchung zum Ausbau der B10 in den Planungsverfahren beauftragt

In der BVWP-Prognose werden im westlichen Teil der B 10 (westl. der B 48) höhere Verkehrsbelastungen ausgewiesen als für den Planungsfall 4, im östlichen Teil sind die Verkehrsmengen dagegen geringer und fallen vergleichbar zur Prognose von MC aus. Aus der Prognose für den Gesamtverkehr lässt sich also im Vergleich zur BVWP-Prognose kein wesentlich veränderter Nutzen ableiten.

Auffällig ist jedoch die starke Abweichung von 6.300 Kfz/24h im Abschnitt Godramstein-Landau (-15%) gegenüber der BVWP-Prognose, der nicht nachvollziehbar ist.

<sup>16</sup> Vgl. Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, S. 20

**Tabelle 6: Verkehrsbelastungen im Planungsfall 4 und in der BVWP-Prognose**

	Planungsfall 4	BVWP-Prognose	Differenz BVWP zu PF 4	
			abs.	in %
<b>Teilvorhaben der B 10 im BVWP</b>	<b>Kfz/24h</b>	<b>Kfz/24h</b>		
Hinterweidenthal - Hauenstein	20.200	23.000	2.800	13,9%
Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	22.200	25.000	2.800	12,6%
	23.400	25.000	1.600	6,8%
Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	24.000	23.000	-1.000	-4,2%
	28.900	30.000	1.100	3,8%
AS Annweiler-O - Godramstein	34.200	34.000	-200	-0,6%
	37.600	38.000	400	1,1%
Godramstein - Landau (A 65)	41.300	35.000	-6.300	-15,3%
	36.000	35.000	-1.000	-2,8%

Quelle: Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, Plan 66, 68, 69, 70, S. 114, 116, 117, 118 und [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_PL\\_DTVw\\_Lkw.png](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP_PL_DTVw_Lkw.png)

**Tabelle 7: B 10 – Schwerverkehr im Prognose-Nullfall und im Planungsfall 4**

	Prognose-Nullfall	Prognose-Planfall 4	Zunahme PF 4 zu Nullfall	
	SV/24h	SV/24h	abs.	in %
<b>Teilvorhaben der B 10 BVWP</b>				
Hinterweidenthal - Hauenstein	4.900	5.600	700	14,3%
Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	4.700	5.800	1.100	23,4%
	4.700	5.800	1.100	23,4%
Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	4.800	5.800	1.000	20,8%
	5.100	6.100	1.000	19,6%
AS Annweiler-O - Godramstein	5.200	6.200	1.000	19,2%
	5.700	6.800	1.100	19,3%
Godramstein - Landau (A 65)	5.800	6.800	1.000	17,2%
	5.600	6.600	1.000	17,9%
	6.200	7.200	1.000	16,1%

Quelle: Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, Plan 41, 44, 45, 73, 75, 76, 77, S. 89, 92, 93, 121, 123, 124, 125

Aus Tabelle 7 ist ersichtlich, dass es durch den Ausbau der B 10 nach der Prognose von Modus Consult zu einer relativ geringen Zunahme des Schwerverkehrsaufkommens um bis zu 1.100 SV/24h (+14,3-23,4 %) kommen soll. Die maximale Belastung wird mit 7.200 SV/24h kurz vor der A 65 erreicht.

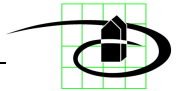
Vergleicht man die Ergebnisse der Verkehrsprognose von Modus Consult mit der BVWP-Prognose so ist erkennbar, dass in der BVWP-Prognose ein deutlich höheres und um bis zu 4.200 SV/24h größeres Schwerverkehrsaufkommen erwartet wird (vgl. Tab. 8: +47-72 %).

Das bedeutet, dass der Nutzen in der BVWP-Prognose ggf. auf der Grundlage eines zu hohen Schwerverkehrsaufkommens ermittelt wurde.

Legt man die projektspezifische Prognose von Modus Consult zugrunde, dann würde der in der BVWP-Prognose ermittelte Nutzen für die Veränderung der Betriebskosten im Güterverkehr für die Kategorie Betriebsführungskosten (Personal) von 131,475 Mio. €<sup>17</sup>, aufgrund des geringeren Schwerverkehrsaufkommens wesentlich geringer ausfallen. Dann wäre das Nutzen-Kosten-Verhältnis noch geringer als in Tabelle 4 ermittelt, zumal die im BVWP angesetzten positiven Effekte aus der

<sup>17</sup> Vgl. [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1\\_nutzen](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/B10-G11-RP/B10-G11-RP.html#h1_nutzen)



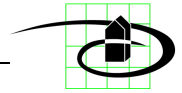


Veränderung der Abgasbelastung monetär wesentlich geringer bewertet werden, wie die Betriebsführungskosten.

**Tabelle 8: B 10 – Schwerverkehr im Planungsfall 4 und in der BVWP-Prognose**

	Prognose- Planfall 4	BVWP- Prognose	Differenz BVWP zu PF 4	
			abs.	in %
<b>Teilvorhaben der B 10 BVWP</b>	<b>SV/24h</b>	<b>SV/24h</b>	<b>abs.</b>	<b>in %</b>
Hinterweidenthal - Hauenstein	5.600	9.000	3.400	60,7%
Hauenstein - Wellbachtal (B 48)	5.800	10.000	4.200	72,4%
	5.800	10.000	4.200	72,4%
Wellbachtal (B 48) - AS Annweiler-O	5.800	9.000	3.200	55,2%
	6.100	10.000	3.900	63,9%
AS Annweiler-O - Godramstein	6.200	10.000	3.800	61,3%
	6.800	10.000	3.200	47,1%
Godramstein - Landau (A 65)	6.800	6.000	-800	-11,8%
	6.600	6.000	-600	-9,1%
	7.200	6.000	-1.200	-16,7%

Quelle: Modus Consult (20.3.2014): Verkehrsuntersuchung B 10 Pirmasens – Landau, Verkehrsanalyse 2013, Verkehrsprognose 2030, Planungsfälle 1, 4, Ausbaustufe, Plan 73, 75, 76, 77, 121, 123, 124, 125 und [https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP\\_PL\\_DTVw\\_Lkw.png](https://www.bvwp-projekte.de/strasse/karten/ivv/B10-G11-RP_PL_DTVw_Lkw.png)



### 3. Zusammenfassung

Insgesamt haben sich die **Kosten für die fünf Abschnitte des BVWP-Gesamtprojekts B10-G11-RP B 10 Hinterweidenthal - Landau (A 65) von 2015 bis 2023 mehr als verdoppelt**. Sie sind von 370,0 Mio. € (2015) auf 765,7 Mio. € (2023) gestiegen. Dies ist das Ergebnis der von RegioConsult durchgeführten Auswertung des Berichts des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr zum Gesamtmittelbedarf der Bedarfspläne Schiene, Straße und Wasserstraße von 2021 sowie der statistischen Daten zur Entwicklung des Baupreisindex für den Straßenbau (+60,4 % seit 2015). Bis zum tatsächlichen Bau der Teilvorhaben ist mit weiteren Kostensteigerungen zu rechnen.

Das Nutzen-Kosten-Verhältnis (NKV) wird im BVWP 2030 für jeden der fünf Abschnitte des Gesamtprojekts mit 1,4 angegeben. Auf der Grundlage des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde der Nutzen von RegioConsult neu berechnet. Unter der vereinfachten Annahme, dass sich der Nutzen seit 2015 nicht wesentlich verändert hat, wurde das Nutzen-Kosten-Verhältnis auf der Basis der Kosten für 2021 und 2023 neu ermittelt.

Als Ergebnis ist festzuhalten, dass auf zwei der fünf Abschnitte des BVWP-Gesamtprojekts bereits 2021 das NKV kleiner als 1 ist. Im Abschnitt der B 10, Hinterweidenthal – Hauenstein beträgt das NKV 2021 nur noch 0,4 und im Abschnitt Godramstein - Landau nur 0,8.

Bis 2023 verringert sich das NKV auch auf den drei anderen Abschnitten des Gesamtprojekts und erreicht dort jeweils nur noch einen Wert von 0,8.

Im Abschnitt Hinterweidenthal – Hauenstein beträgt das NKV 2023 nur noch 0,3 und im Abschnitt Godramstein Landau 0,6.

Die Berechnung des NKV im BVWP ging von einem wesentlich höheren LKW-Verkehrsaufkommen aus, als die Prognose von Modus Consult. Legt man die Prognose von Modus Consult zugrunde, so reduziert sich der Nutzen durch das um bis zu 4.200 SV/24 überschätzte SV-Aufkommen noch weiter um ca. 1/3.

**Als Fazit ist festzuhalten, dass der gesamte Ausbau des BVWP-Gesamtprojekts B10-G11-RP B 10 Hinterweidenthal - Landau (A 65) der B 10 nicht bauwürdig ist, da das NKV auf allen fünf Abschnitten mit Sicherheit deutlich unter 1 ist.**