

# B 10 – Transitautobahn durch das Biosphärenreservat Pfälzerwald

Die Bundesstraße B 10 ist bereits ortsdurchgangsfrei durch das deutsch/französische UNESCO-Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen für den regionalen Verkehr ausgebaut. Obwohl es nur wenige Kilometer nördlich mit der A 6 und südlich mit der A 4 bereits zwei leistungsstarke West-Ost-Verbindungen gibt, soll die Bundesstraße durch das größte zusammenhängende Waldgebiet Westeuropas ausgebaut und auf vier Spuren im Autobahnmodus erweitert werden.



## Kurzsteckbrief

Das Projekt hat eine extrem schwache Wirtschaftlichkeit. In Wahrheit ist es unwirtschaftlich wegen zu niedrig geschätzter Baukosten und der nicht einkalkulierten Baukostensteigerungen und dürfte nicht gebaut werden. Der Ausbau zum Autobahnstandard wird weit mehr Transitverkehre in die Region lenken als offiziell prognostiziert. Die Zerschneidungswirkungen durch den Pfälzerwald werden drastisch verstärkt. Der großartige Erfolg der Wiederansiedlungsprojekte der Wildkatze und des Luchses wird gefährdet. Die offizielle Bewertung „mittel“ unterschätzt die Umweltbetroffenheit eklatant.

Länge: 31,1 km	Kosten (2014): 370 Mio. € aktuelle Schätzung: bis 672 Mio. €	Vordringl. Bedarf / Weiterer Bedarf mit Planungsrecht NKV: 1,4
Ausbau auf 4 Fahrstreifen	VFS 0/1*: Ja	Kfz/24 h in 2030: 27.000 ohne Ausbau: 21.000 Kfz/24 h
Umweltbetroffenheit: „mittel“	Raumordn. Bedeutung: „gering“	Städtebaul. Bedeutung: „unbedeutend“

\*VFS: Verbindungsfunktionsstufe 0 = „kontinental“; I = „großräumlich“; II = „überregional“

Alternative: Umweltverträglichere Ausbauvarianten bzw. zusätzliche Überholstreifen

Mit dem Ausbau auf Vierspurigkeit und Trassierung nach Autobahnstandard für hohe Geschwindigkeiten ändert sich der Charakter der B 10 grundlegend. Sie wird praktisch zur ursprünglich geplanten A 8, welche seit 1934 bereits 8-mal in Angriff genommen und wegen Kosten, Tektonik und Raumwiderstand immer wieder gescheitert ist. Sie wird mehr Lkw anziehen und zwar in erster Linie Transitverkehr, der diese Verkürzung dankend annehmen wird. Die Zahl der Lkw soll von 3.500 auf 10.000 täglich steigen. In Zeiten der Klima- und der Biodiversitätskrise braucht es jedoch nicht mehr Güterverkehr auf der Straße, sondern weniger. Statt des teuren Ausbaus der B 10 mit hohen Schäden für Natur, das Klima und auch für Anwohner\*innen bei auch offiziell sehr schwacher Wirtschaftlichkeit muss der Güterverkehr auf die Schiene verlagert und ansonsten das bestehende Autobahnnetz genutzt werden.

#### **Her mit dem Schwerlastverkehr**

Im Bundesverkehrswegeplan wird die B 10 als wichtigste Ost-West-Achse für den Raum Pirmasens-Landau beschrieben und die Notwendigkeit des Ausbaus mit steigenden Verkehrsprognosen begründet. Insbesondere scheint dabei der Schwerlastverkehr im Fokus zu stehen: In den Unterlagen zum BVWP 2030 wird von zusätzlichen 10.000 Lkw pro Tag für den Planfall ausgegangen. Das rheinland-pfälzische Verkehrsministerium erachtet es als notwendig, über die ausgebaute Trasse Containerladungen von Nordseehäfen nach Süddeutschland verfrachten zu können. Doch 30 Kilometer nördlich der B 10 verläuft bereits die Bundesautobahn A 6, über die der Schwerlastverkehr abgewickelt werden kann. Die Ausweitung auf vier Spuren würde die B 10 zu einer Bundesstraße in Autobahnqualität machen, die internationalen Lkw-Verkehr anzieht.

Kosten soll der Ausbau laut BVWP 370 Millionen Euro. Diese Kostenschätzung ist jedoch viel zu niedrig angesetzt. Selbst auf dieser Basis liegt das berechnete Nutzen-Kosten-Verhältnis bei nur 1,4 – bei realistischen Kosten von ca. 670 Millionen sinkt der Wert auf unter 1.

#### **Umweltfolgen**

Die Erweiterung der B 10 wird im BVWP als Projekt mit mittleren Umweltfolgen eingestuft. Obwohl es sich nicht um einen Neubau handelt, ist die Zerstörungswirkung für die Umwelt jedoch enorm. Das Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen ist das größte zusammenhängende Waldgebiet Deutschlands und beheimatet viele schützenswerte Pflanzen- und Tierarten. Unter anderem ist es Lebensraum von Großsäugern wie Luchs und Wildkatze, die in besonderem Maße auf unzerschnittene Lebens-

räume angewiesen sind. Die mit großem bundesweitem Mitteleinsatz aufgebaute Luchs-Vorzeigeprojekt würde durch die viel höhere Trennwirkung der vierspurigen Straße gefährdet. Wald, Weinstraße und dazwischenliegende Burgruinen machen das Biosphärenreservat außerdem zum wichtigsten Naherholungsgebiet in der Region. Der Ausbau der B 10 würde das zusammenhängende Waldgebiet deutlich stärker beeinträchtigen als bislang. Besonders problematisch ist die zusätzliche Verlärmung und die Schadstoffbelastung durch das gesteigerte Verkehrsaufkommen mit hohem Schwerlastanteil.

#### **Vernachlässigte Bahn**

Bemerkenswert ist, dass parallel zu der Ausbaustrecke B 10 die Schienenstrecke Zweibrücken-Pirmasens-Landau liegt. Seit 1875 war sie zweigleisig ausgebaut. Erst nach dem letzten Weltkrieg wurde sie auf ein einziges Gleis reduziert. Nach Eröffnung der Rheinbrücke bei Gernersheim und nach Verlängerung der Strecke durch das Teilstück St. Ingbert-Saarbrücken im Jahr 1879 verkehrten hier täglich z. B. Schnellzüge zwischen München-Stuttgart-Gernersheim-Landau-Saarbrücken-Metz-Ostende-Brüssel.

#### **Alternative**

Der Bedarf für die Erweiterung der B 10 besteht nicht, da das Fernstraßennetz in der Region ausreichend ist. Mit der A 6, die auch als TEN-Achse fungiert und der französischen A 4 gibt es bereits zwei leistungsstarke Autobahnen, die für internationalen Schwerlastverkehr geeignet und ausgewiesen sind. Aus Klimaschutzgründen sollte die Entlastung der Straße durch die Verlagerung des Güterverkehrs auf die zur A 6 parallel verlaufende TEN-Schienntrasse Priorität haben. Parallel zur B 10 besteht bereits eine Schienenstrecke von Zweibrücken nach Landau, die für regionalen Personenverkehr gestärkt und ausgebaut werden sollte.

#### **Fazit**

Der BUND spricht sich gegen die autobahnähnliche Erweiterung der B 10 aus. Neben dem Ausbau der Schienenstrecke sollten umweltverträgliche und kostengünstige Ertüchtigungen im Bestand der B 10 geprüft werden z. B. mit örtlich begrenzten Überholstreifen.

#### **Kontaktpersonen**

Ulrich Mohr, BUND Südpfalz, Mail: und\_rlp\_presse\_mohr@hotmail.com

Armin Osterheld, BUND Südpfalz, Mail: oh.lindelbrunn@web.de