



BI Queichtal e. V.



Mobilität für Menschen.



April 2022

Resolution

gegen den weiteren Ausbau der B 10 durch den Pfälzerwald

Dieses Fernstraßenprojekt im Zuge der Bundesstraße 10 quert einen bedeutsamen Bereich des deutsch-französischen Biosphärenreservats Pfälzerwald – Vosges du Nord. Es gefährdet außergewöhnliche Landschaften und Naturräume, die gleichzeitig für die Entwicklung des Tourismus sowie der damit verbundenen Wirtschaftszweige wichtig sind. Kontraproduktiv wäre daher mitten im Pfälzerwald die Etablierung einer Magistrale, die europäischen Transitverkehr - mit alleine täglich 10.000 Lkw – zur Folge haben wird. Eine Zerschneidung dieser einzigartigen Landschaft muss vermieden werden.

Noch ist es nicht zu spät. Die entscheidenden Abschnitte des B 10-Ausbaus im größten zusammenhängenden Waldgebiet Deutschlands sind noch nicht planfestgestellt.

Im Einzelnen sehen wir folgende Argumente für unsere Forderung, den Pfälzerwald vor einem irreversiblen Eingriff zu bewahren:

- Gemäß Koalitionsvertrag der neuen Bundesregierung gibt es einen anzustrebenden **Infrastrukturkonsens** bei den Bundesverkehrswegen.
- Die wiederholt vorgebrachten **Forderungen der UNESCO für den Straßenbau im Biosphärenreservat** werden leider durch die Verkehrspolitik bislang konsequent ignoriert. Wir verweisen auf die deutliche Warnung des MAB-Nationalkomitees vor einem Ausbau der B 10 im Autobahnmodus mit dem Risiko einer für unser Bundesland äußerst schmerzhaften **Aberkennung des Biosphärenstatus** für den Pfälzerwald.
- Das **Entwicklungskonzept**, das sich die Trägerstruktur des deutschen Teils des Biosphärenreservats gegeben hat, sieht den B 10-Ausbau als „unvereinbar“ mit den Zielen eines Biosphärenreservats.
- Es gibt einen vormals in der zweiten Mediationsrunde erarbeiteten, aber am Ende verworfenen **Kompromissvorschlag**. Umsetzbar wäre er immer noch. Er würde durchaus Optimierungen und erhöhte Verkehrssicherheit ermöglichen.
- Die Politik muss sich endlich eingestehen, dass mit dem Ausbau der B 10 zur Quasi-„Pfälzerwald-Autobahn“ eine neue TEN (Trans European Network)-Achse etabliert würde. Ein solcher Ausbau aber **unterläuft das europäische TEN-Achsen-System**, das vom Europaparlament für den europäischen Fernverkehr beschlossen wurde. Eine TEN-Achse zwischen Atlantik und Osteuropa für unsere Region ist die A 6. Sie wird zu diesem Zweck mit EU-Geld sechsspurig ausgebaut. Eine vierspurige B 10 im Pfälzerwald ist überflüssig.
- Der Verzicht auf eine zur TEN-Achse hochgestuften B 10 bedeutet Vermeidung einer enormen Belastung der **öffentlichen Finanzen** (insgesamt mindestens 1 Milliarde Euro). Seit den 30-er Jahren des vergangenen Jahrhunderts scheiterten alle Überlegungen zu einer „Pfälzerwald-Autobahn“ mehrfach an der **Kostenfrage**. Die **Topographie der Mittelgebirgslandschaft Pfälzerwald** verhindert einen bezahlbaren und umweltschonenden Ausbau im Autobahnmodus.
- Ein eingezäuntes, breites Asphaltband führt zu einer **genetischen Verarmung**, die auch durch Grünbrücken nicht zu stoppen ist. Auf die Dauer würde das Artengefüge im Biosphärenreservat merklich ausgedünnt. Das aber läuft dem Status „Biosphärenreservat“ deutlich zuwider.
- Zusätzlich zur B 10 wird das Biosphärenreservat Pfälzerwald bereits von weiteren vier Fernstraßen zerschnitten (B 48, B 427, B 37, B 39). Eingerahmt wird es von der A 6, der A 62, der A 65 und der B 271.
- Die regionale Wirtschaft zwischen Pirmasens und Landau ist angewiesen auf eine gute Anbindung. Ein Mammutprojekt braucht sie nicht.
- Es gibt **verkehrspolitische Alternativen**. Unter anderem verläuft parallel ein Schienenstrang, der in der Vergangenheit zweigleisig den Beneluxraum mit Süddeutschland verknüpfte. Nach Wiederherstellung der Zweigleisigkeit und späterer Elektrifizierung könnte ein Großteil des Verkehrs über die Schiene abgewickelt werden.