

Mediation B 10

Abschlussbericht der Mediationsgruppe

Prognos AG

Geschäftsführer

Christian Böllhoff

Basel

Aeschenplatz 7
CH-4010 Basel
Telefon +41 61 32 73-200
Telefax +41 61 32 73-300
info@prognos.com
www.prognos.com

Berlin

Karl-Liebknecht-Str. 29
D-10178 Berlin
Telefon +49 30 520 059 200
Telefax +49 30 520 059 201
info@prognos.com

Düsseldorf

Kasernenstraße 36
D-40213 Düsseldorf
Telefon +49 211 887 31-31
Telefax +49 0211/887-97-3132
info@prognos.com

Bremen

Wilhelm-Herbst-Straße 5
D-28359 Bremen
Telefon +49 421 20 15-784
Telefax +49 421 20 15-789
info-bremen@prognos.com

Inhalt

1	Ausgangslage	1
2	Die Basis der Mediation B 10	3
2.1	Die Methode der Mediation	3
2.2	Ausbauplanung der B 10	4
2.3	Ausgangssituation für die Mediation B 10	6
3	Der Mediationsprozess im Überblick	9
3.1	Die Beteiligten der Mediation	9
3.2	Informationstransfer und Organisation	10
3.3	Grundsätze der Zusammenarbeit	12
3.4	Das inhaltliche Programm	13
4	Der inhaltliche Diskurs	16
4.1	Verkehrsaufkommen	17
4.2	Verkehrsentwicklung	21
4.3	Verkehrssicherheit	27
4.4	Schienenverkehr	31
4.5	Regionalwirtschaftliche Bedeutung	34
4.6	Umwelt- und Naturschutz	37
4.7	Klimaschutz	40
4.8	Lärmschutz	42
4.9	Gesundheitsschutz	45
4.10	Gesamtdiskussion und Resümee aus den Foren I - VIII	47
5.	Gesamtfazit	49
	Anhang	51

1 Ausgangslage

Bundesstraße 10

Die Bundesstraße 10 ist im Straßennetz der Bundesrepublik Deutschland zwischen Landau und Pirmasens Teil einer bedeutenden Ost-West-Verbindung. Sie verbindet großräumig die Agglomerationen Karlsruhe und Saarbrücken. Daneben entfaltet sie für die Gebiete, durch die sie geführt ist, eine hohe regionale Bedeutung. Für die Südwestpfalz hat sie als die direkteste Anbindung an die Rheinschiene einen erheblichen volkswirtschaftlichen Stellenwert.

Planung und Kontroversen

Auf der 43 km langen Strecke zwischen Landau und Pirmasens verläuft die Bundesstraße 10 im Wesentlichen durch den südlichen Pfälzerwald. Die früher zweistreifig durch die anliegenden Ortschaften geführte Straße wurde in den achtziger Jahren zwischen Landau und Annweiler auf neue Umgehungsstraßen verlegt. Zwischen Rinnthal und Hinterweidenthal und von Queichhambach bis Landau wurde in den neunziger Jahren teilweise ein dritter Fahrstreifen angebaut. Auf dem Teilstück zwischen Annweiler und Rinnthal verläuft die B 10 zweistreifig durch vier Tunnel. Wegen des gestiegenen und auch zukünftig wachsenden Verkehrsaufkommens sieht der Bund die B 10 zwischen Landau und Pirmasens im Bundesverkehrswegeplan 2003 für den vierstreifigen Ausbau in mehreren Abschnitten vor. Im Abschnitt Pirmasens – Hinterweidenthal, der im Bundesverkehrswegeplan der Kategorie „Vordringlicher Bedarf“ zugeordnet ist, ist diese Erweiterung zum Teil bereits verwirklicht, im Bau, planfestgestellt oder in Planung. Die Abschnitte Hinterweidenthal – Rinnthal und Queichhambach – Landau sind als „Weiterer Bedarf mit Stern“, also Planungsrecht, eingestuft. Die Tunnelstrecke zwischen Rinnthal und Annweiler ist im aktuellen Bundesverkehrswegeplan als "Weiterer Bedarf" ausgewiesen und steht erst später für einen vierstreifigen Ausbau an.

Nach der Planung der Landesregierung, die von zunehmenden Verkehrsströmen ausgeht, soll ein vierstreifiger Ausbau im Abschnitt Landau - Queichhambach erhebliche Verbesserungen für den Ziel- und Quellverkehr in der Region, den überregionalen Verkehr sowie eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 10 mit sich bringen.

Die Südwestpfalz mit den kreisfreien Städten Pirmasens und Zweibrücken sieht den vierstreifigen Ausbau auch des vorderen Abschnitts von Landau bis Hinterweidenthal als wesentlichen Teil einer effektiven Verkehrsanbindung ihrer Region an die Rheinschiene und als eine unabdingbare Voraussetzung für die Investitionsbereitschaft und weitere Entwicklung der Wirtschaft im Raum Pirmasens / Zweibrücken an.

In der Südpfalz hat sich unter der Führung der Anliegergemeinden, des Landkreises Südliche Weinstraße, der kreisfreien Stadt Landau, der Stadt Annweiler, der Umweltverbände und zweier Bürgerinitiativen eine starke Gegnerschaft formiert, die den Ausbau der B 10 auf vier Fahrstreifen für die gesamten noch nicht planfestgestellten Abschnitte verhindern möchte. Als Gründe dafür werden der unwiederbringliche Verlust der Lebensqualität, die Furcht der Menschen vor erheblich zunehmenden Lärm- und Schadstoffbelastungen, der Imageverlust für die Region als eine vom Weinbau und Tourismus geprägte und abhängige Natur- und Kulturlandschaft sowie die massive Beeinträchtigung von Natur und Umwelt im Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen angeführt.

Einberufung der Mediation B 10

In dieser konträren und konfliktbeladenen Situation entschloss sich die rheinland-pfälzische Landesregierung im Herbst 2003, dem Planfeststellungsverfahren eine Mediation vorzuschalten. Erstmals wurde damit in der Bundesrepublik Deutschland diese Methode zur Vermittlung zwischen unterschiedlichen Interessenlagen beim Ausbau einer Bundesstraße angewendet.

Teilnehmerkreis

Das Mediationsverfahren wurde zwar ausdrücklich auf den Ausbauabschnitt Landau - Queichhambach beschränkt. Dessen raumübergreifende Bedeutung wurde jedoch zum Anlass genommen, neben den Vertretern aus dem südpfälzischen Raum um Landau auch Vertreter der Kommunen und Verbände sowie der Wirtschaft aus der Südwestpfalz als Teilnehmer in den Mediationsprozess einzubinden.

Die Foren

In insgesamt neun auf das Jahr 2004 verteilte Foren wurden unter Hinzuziehung von Experten die Themen Verkehr, Umwelt-, Natur-, Gesundheits- und Lärmschutz sowie die regionalwirtschaftliche Bedeutung des vierstreifigen Ausbaus behandelt.

2 Die Basis der Mediation B 10

2.1 Die Methode der Mediation

Eine **Mediation** (to mediate = vermitteln) bedeutet die Vermittlung zwischen unterschiedlichen Meinungen, Interessen und Positionen. Mediationen sind daher in vielen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens denk- und durchführbar, so auch bei Planungsvorhaben im Verkehrsbereich. In einer Mediation werden alle Interessenlagen einbezogen, indem die relevanten Inhalte und Themen durch Vertreter in der Mediationsgruppe repräsentiert sind und somit in den Diskussionen zur Sprache kommen.

Ein **Mediationsprozess** wird von externen Mediatoren gestaltet und zielorientiert geleitet. Mediatoren sind zur unbedingten Neutralität verpflichtet. Sie strukturieren und systematisieren die Inhalte, moderieren die Diskussionen, sorgen für Fairness im Umgang und für Transparenz fachlicher Expertensprache. Sie vermitteln zwischen unterschiedlichen Interessen und unterstützen die Beteiligten dabei, mögliche Differenzen zu einzelnen Aspekten zu klären. Konsensorientierte Vermittlung bedeutet nicht, einen **Konsens** „um jeden Preis“ zu erhalten. Verbleibende Dissense werden begründet. Damit können Kontroversen differenziert betrachtet und versachlicht werden.

Das Interessante an einer Mediation ist, dass in einem **Forum** („runder Tisch“) die Beteiligten ihre Sichtweisen äußern. Diese Mehrperspektivensicht ermöglicht es, alle Argumente zu einem einzelnen Aspekt, wie beispielsweise die Wirkungen einer Planung auf Naturschutzräume, zu durchleuchten und mit anderen wirtschaftlichen oder sicherheitsbezogenen Inhalten abzuwägen. Über das Verstehen anderer Ansichten wird oftmals Verständnis erzeugt. Es werden Missverständnisse ausgeräumt oder fehlende Informationen ergänzt, die zur Klärung von Konflikten führen können.

Der **prozessuale Charakter** ist ein wesentliches Merkmal einer Mediation. Es geht in dem Prozess um eine differenzierte Behandlung aller Aspekte, nicht nur um die grundsätzliche Frage der Zustimmung oder Ablehnung.

Über die Klärung der relevanten Einzelthemen werden im Mediationsprozess fortlaufend Einzelergebnisse als Konsens und gegebenenfalls als Dissens dokumentiert und festgehalten. Am Ende des Mediationsprozesses kann über die Gesamtabwägung grundsätzlich ein **Gesamtergebnis** als Konsenspaket formuliert werden.

2.2 Ausbauplanung der B 10

Die West-Ost-Verbindung der Bundesstraße B 10 zwischen Pirmasens und Landau hat sowohl eine großräumige Bedeutung als Verbindung von Agglomerationen (Karlsruhe - Saarbrücken) und soll nach der Planung des vierstreifigen Ausbaus als funktionaler Ersatz-Lückenschluss für die ehemalige Autobahn A 8 zwischen Pirmasens und Karlsruhe dienen als auch eine Erschließungsfunktion für den Quell- und Zielverkehr der Region übernehmen. Sie ist eine der zentralen Hauptverkehrsachsen der Region. Der derzeitige Ausbauzustand stellt sich zwischen Pirmasens und Landau höchst unterschiedlich dar. Während in den westlich gelegenen Streckenabschnitten im Raum Pirmasens teilweise schon vier Fahrstreifen zur Verfügung stehen, ist der östliche Bereich zwischen Landau und Queichhambach und der westliche Bereich zwischen Hinterweidenthal und der Kreisgrenze überwiegend dreistreifig ausgebaut, wobei die Fahrtrichtung für die dritte, zum Überholen freigegebene Spur, im Turnus wechselt. Andere Streckenabschnitte, wie beispielsweise die Tunnel, sind in beide Richtungen mit je einem Fahrstreifen ausgelegt.

Rechtlicher Rahmen und Stand der Planungen

Die Bundesstraße B 10 ist in verschiedenen Programmen und Plänen des Bundes und des Landes Rheinland-Pfalz für den weiteren Ausbau vorgesehen. Der Bund hat den durchgängigen vierstreifigen Ausbau von Pirmasens bis Landau in den Bundesverkehrswegeplan 2003 aufgenommen und damit den Bedarf für einen vierstreifigen Ausbau festgestellt. Im Landesverkehrsprogramm 2000 ist der vierstreifige Ausbau festgelegt. Darüber hinaus enthält das Landesentwicklungsprogramm III des Landes Rheinland-Pfalz den durchgehenden vierstreifigen Ausbau der B 10 als Ziel.

Die dem Mediationsverfahren zugrunde liegende **Gesamtplanung** sieht somit im Endausbau einen durchgängig vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße 10 mit zwei getrennten Richtungsfahrbahnen einschließlich Standstreifen zwischen Pirmasens und Landau vor. Der Ausbau soll überwiegend auf der bestehenden dreistreifigen Trasse erfolgen. Aus der Sicht des Landes Rheinland-Pfalz ist die Vierstreifigkeit aus verkehrlichen, raumordnerischen und regionalwirtschaftlichen Gründen erforderlich.

Im ersten Forum der Mediation B 10 hat die Landesregierung Rheinland-Pfalz erklärt, dass sie ihre Planungskapazitäten unabhängig von der Gesamtplanung des vierstreifigen Ausbaus derzeit auf die nach dem Bundesverkehrswegeplan als „Vordringlicher Bedarf“ oder „Weiterer Bedarf mit Stern“ ausgewiesenen Abschnitte der B 10 ausrichten werde. Die Planungen für den Abschnitt Landau – Queichhambach wurden für die Dauer des Mediationsverfahrens mit Ausnahme der aus Lärmschutz- und Sicherheitsgründen erforderlichen Maßnahmen bei der Anschluss-

stelle Birkweiler ausgesetzt. Im Abschnitt Hinterweidenthal – Rinnthal wurde die Planung zunächst auf den aus Verkehrssicherheitsgründen wichtigen Umbau der Anschlussstelle Hauenstein konzentriert. In beiden Fällen soll dies auf der Basis des derzeitigen Ausbauquerschnittes erfolgen.

2.3 Ausgangssituation für die Mediation B 10

Angebot des Landes

Die Planungen zum Ausbau der B 10 wurden bereits vor Beginn der Mediation in der Öffentlichkeit intensiv und kontrovers diskutiert. Sie stießen in den Orten Rinntal, Wernersberg, Annweiler, einschließlich der Stadtteile Sarnstall, Gräfenhausen und Queichhambach sowie Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Landau einschließlich des Stadtteils Godramstein und im Kreis Südliche Weinstraße auf erheblichen Widerstand. Es haben sich Bürgerinitiativen gebildet, die sich ebenso wie die Umweltverbände BUND und NABU gegen die Ausbaupläne wenden. Die Landesregierung Rheinland-Pfalz hat angesichts dieser konfliktären Lage entschieden, mit der Methode der Mediation einen Verständigungsprozess durchzuführen, um eine für alle tragbare Lösung zu finden.

Der Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz (LSV) hat in einem Ausschreibungsverfahren die Prognos AG als neutrale Mediatorin mit dem Mediationsverfahren beauftragt. Professor Claus Meissner, Präsident des baden-württembergischen Verwaltungsgerichtshofes a. D. wurde von der Landesregierung zum Leiter der Mediation berufen. In fachlichen Fragen wurden die Mediatoren von Herrn Dr. Manns, Dr. Manns + Conrad GmbH, Wirges unterstützt.

Interessenanalyse

Um die kontroverse Interessenlage zu erfassen, haben die Mediatoren im Dezember 2003 und Januar 2004 mit über 35 Vertretern der Landkreise, der kreisfreien Städte, der Verbands- und Ortsgemeinden sowie von Organisationen und Institutionen aus der Region bilaterale Gespräche geführt. In diesen mehrstündigen Gesprächen erläuterten die Mediatoren das Prinzip einer Mediation und sammelten Informationen über die jeweiligen Meinungsbilder und Interessenlagen.

Für das Mediationsteam stellte sich die Ausgangslage für die Mediation wie folgt dar:

In dem Streckenabschnitt zwischen Landau und Rinntal wurde deutliche Kritik an den Plänen für den vierstreifigen Ausbau laut. In allen oben aufgeführten Gemeinden, Städten und im Kreis Südliche Weinstraße haben sich die Kommunalvertreter durch entsprechende Ratsbeschlüsse gegen einen weiteren Ausbau der B 10 ausgesprochen. Bei den Vorgesprächen in der Südwestpfalz trafen die Mediatoren fast ausschließlich auf Befürworter des Ausbaus. Damit zeigte sich eine regionale Zuordnung der Konfliktlinie, die sich auch in der unterschiedlichen wirtschaftlichen Struktur der beiden Regionen begründet.

Die Argumentationslinien der Ablehner richteten sich unter anderem gegen die Zunahme von Lärm- und Schadstoffemissionen durch ein erhöhtes Verkehrsaufkommen insbesondere im Transitverkehr (Schwerlast- und Gefahrguttransporte) mit den damit verbundenen Konsequenzen für die Lebensqualität und die negativen Auswirkungen auf das Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen. Die Gegner befürchteten erhebliche wirtschaftliche Einbußen vor allem im Bereich des wichtigen Wirtschaftsfaktors Tourismus durch den Verlust von Ruhe und Erholung sowie für den in der Region der Südlichen Weinstraße bedeutsamen Weinbau. Darüber hinaus wurden der für den Ausbau erforderliche Flächenverbrauch sowie die Eingriffe in Natur und Landschaft und die damit verbundene verminderte Freizeit- und Erholungsfunktion von den Ablehnern kritisch hinterfragt. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen wurden zudem angezweifelt.

Die Befürworter verwiesen auf die derzeitige Strukturschwäche des südwestpfälzischen Raumes, die ihre Ursache unter anderem auch in einer unzureichenden Verkehrsanbindung an die Rheinschiene habe. Sie sahen in dem Ausbau zunächst einmal die Umsetzung einer rechtlich verbindlichen Planung. Als Folge des Ausbaus versprachen sie sich Vorteile für die regionale Wirtschaft, beispielsweise durch Investitionen von bereits ansässigen Betrieben, Neuansiedlungen von Unternehmen, Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit sowie durch den Ausbau finanzierbarer Lärmschutzmaßnahmen.

Allgemein wurde in den bilateralen Gesprächen die von der Landesregierung vorgesehene Begrenzung der Mediation auf den Abschnitt Landau – Queichhambach in Frage gestellt. Ebenso wurden Befürchtungen geäußert, dass der vierstreifige Ausbau, wenn er nicht die Tunnelstrecke zwischen Rinntal und Queichhambach einbeziehe, zu erheblichen Verkehrsproblemen in den Anrainergemeinden durch Staus und Sperrungen führen werde. Vereinzelt wurde angesichts der befürwortenden Position des Landes und des Bundes zum durchgängig vierstreifigen Ausbau der Sinn und die Ergebnisoffenheit der Mediation in Frage gestellt.

Keine der eingeladenen Gruppen hat jedoch eine Teilnahme an der Mediation abgelehnt.

Zu Beginn der Mediation zum Ausbau der B 10 war darüber hinaus festzustellen, dass der Informationsstand zu den relevanten Themen, aber auch zur konkreten Verkehrsplanung bei den Beteiligten sehr unterschiedlich und lückenhaft war. Darüber hinaus waren die Meinungen der Teilnehmer auf die eigene Interessenlage fokussiert.

Ziele der Mediation

Die Mediation B 10 als strukturierter Prozess sollte über Informationen, Verständigungsprozesse und Vermittlungsbemühungen die Beteiligten in die Lage versetzen, eine Abwägung der unterschiedlichen Fragestellungen und Interessen vorzunehmen. Für die Mediation B 10 wurde eine intensive Klärung der verkehrlichen, planungstechnischen, wirtschaftlichen, natur- und umweltrelevanten sowie der gesundheitlichen und lebensqualitätsbezogenen Aspekte als Zielstellung formuliert.

Das übergeordnete Ziel dabei war, eine Gesamtlösung zu entwickeln, die von den Beteiligten gemeinsam getragen werden kann.

3 Der Mediationsprozess im Überblick

3.1 Die Beteiligten der Mediation

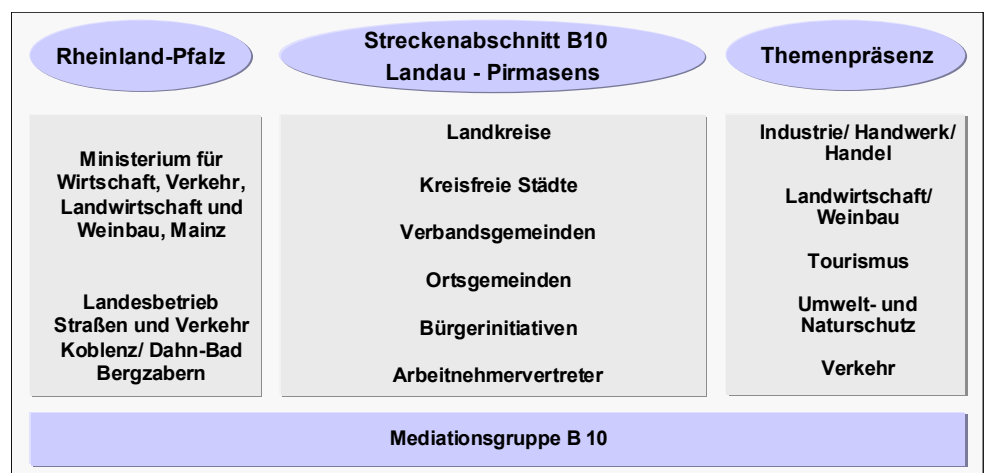
Die Mediationsgruppe setzte sich aus Vertretern von insgesamt 28 Institutionen, Organisationen, Verbänden, Vereinen und Initiativen sowie aus der Mediationsleitung und dem Mediatorenteam zusammen. Daraus ergab sich für die Foren eine Zahl von 32 Teilnehmenden.

Einige Interessierte haben durch ihren Verzicht auf die Teilnahme einen Beitrag geleistet, den Kreis der Teilnehmer überschaubar und arbeitsfähig zu halten. So haben sich die Verbandsgemeinde Landau-Land durch die Ortsgemeinden Siebeldingen und Birkweiler, der Naturschutzbund¹ durch die Bürgerinitiativen und den BUND sowie der Verein Tourismus e.V. durch den Landkreis Südliche Weinstraße vertreten lassen. Eine detaillierte Auflistung des Teilnehmerkreises der Mediation B 10 ist im Anhang, Anlage 1 abgedruckt.

Positiv kann bilanziert werden, dass trotz der anhaltenden Kontroversen alle Beteiligten kontinuierlich in den Foren vertreten waren.

Die nachfolgende Abbildung stellt die Systematik zur Auswahl der Mediationsgruppe dar:

Abbildung 1: Systematik zur Auswahl der Mediationsgruppe



¹ Verabredungsgemäß nahm der Naturschutzbund an den Foren teil, die natur- und umweltbezogene Inhalte behandelten.

3.2 Informationstransfer und Organisation

<i>Teilnahme</i>	<p>Um die Diskussionsfähigkeit und Kontinuität des Prozesses sicher zu stellen, bestätigte die Mediationsgruppe die folgende von den Mediatoren vorgeschlagene Teilnahmeregelung:</p> <p>Die beteiligten Gruppen benannten jeweils einen Teilnehmer und einen Vertreter. Der Vertreter nahm bei Verhinderungen des benannten Teilnehmers am Mediationsforum teil.</p> <p>Die Foren bildeten das Kernstück der Mediation B 10. Darüber hinaus beinhaltete das Konzept weitere Module:</p>
<i>Foren und weitere Module der Mediation B 10</i>	<ul style="list-style-type: none"> • Expertengespräche zur vertieften Vorbereitung eines Forums und • Einzelgespräche mit Teilnehmern oder Gruppen von Teilnehmern. <p>Darüber hinaus standen die Beteiligten mit den Mediatoren in telefonischem oder schriftlichem Austausch zwischen den einzelnen Foren.</p>
<i>Termine</i>	<p>Mit Rücksicht auf die Teilnehmer, die Mediationstermine nur außerhalb ihrer dienstlichen und beruflichen Verpflichtungen wahrnehmen konnten, fanden die Foren alternierend jeweils Mittwochs von 14:00 Uhr bis ca. 21:00 Uhr oder Samstags von 09:30 Uhr bis ca. 16:30 Uhr statt.</p>
<i>Organisation</i>	<p>Die Organisation der Räumlichkeiten und die Bewirtung der Teilnehmer führte der LSV durch. Besonderen Wert wurde für die Foren auf wechselnde Orte entlang der B 10 gelegt. Den Bürgermeistern aus Siebeldingen und Birkweiler sowie der Landrätin des Landkreises Südliche Weinstraße gilt der Dank für die Bereitstellung von Tagungsräumen.</p>
<i>Unterlagen und Dokumentationen</i>	<p>Zur Vorbereitung der Foren sandte Prognos allen Beteiligten vorbereitende Unterlagen in kopierter oder digitaler Form vor der jeweiligen Sitzung zu. In den Dokumentationen über die Sitzungen wurden wesentliche Wortbeiträge der Teilnehmer inhaltlich ohne eine Bewertung anonym wiedergegeben. Erzielte Ergebnisse wurden als Dissens oder als Konsens in den Dokumentationen besonders hervorgehoben.</p>

Experten und Gutachten

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der Mediationsgruppe konnten weitere externe Experten vorschlagen. Die Auswahl der Experten wurde in den Foren von der Mediationsgruppe gemeinsam vorgenommen. Die Präsentationen der Experten wurden im Vorfeld den Beteiligten zur Vorbereitung der Mediationsforen übermittelt.

Das Referentenbriefing übernahm Prognos, um die erwarteten Inhalte sicherzustellen. Die Experten standen vor allem auch für anschließende Diskussionen während des gesamten Forums zur Verfügung. Außerdem referierten einzelne Teilnehmer zu den durch sie vertretenen Themen. Die Referenten sind jeweils mit den vorgetragenen Themen im Anhang, Anlage 2 aufgeführt.

Der LSV stellte den Beteiligten die vorhandenen und gewünschten Untersuchungen und Gutachten zur Verfügung.

Medienarbeit

Zum Ansprechpartner der Mediationsgruppe für die Medien wurde Prof. Meissner bestimmt. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer informierten die Mediatoren in der Regel über die eigene Öffentlichkeitsarbeit. Jeweils am Ende eines Forums wurde eine gemeinsame Pressemitteilung formuliert und an die regionalen Medien übermittelt.

Internetpräsenz

Um den Informationszugriff auch einer weiteren interessierten Öffentlichkeit zu ermöglichen, wurde im Internet eine eigene Seite unter www.mediation-b10.de eingerichtet. Dort sind alle elektronisch verfügbaren Unterlagen der Mediation B 10 abrufbar.

Informationstransfer

Während des gesamten Prozesses war das Mediationsteam Ansprechpartner für die Beteiligten. Der Informationstransfer erfolgte brieflich, elektronisch per E-Mail sowie in persönlichen Telefonaten und Gesprächen.

3.3 Grundsätze der Zusammenarbeit

Im ersten Forum vereinbarten die Beteiligten nach einer Diskussion Regelungen der Zusammenarbeit (siehe Anlage 3).

Die Grundsätze wurden, wenn es den Beteiligten notwendig erschien, in einzelnen Fällen zur Klärung herangezogen. Insgesamt gaben die Grundsätze der Mediation einen sinnvollen Rahmen.

3.4 Das inhaltliche Programm

Die inhaltliche Recherche zur Bundesstraße B 10, die Medienauswertung und vor allem die in den bilateralen Gesprächen genannten wesentlichen Themen wurden von Prognos zur Erstellung des inhaltlichen Programms für die Foren der Mediationsgruppe ausgewertet.² Dabei kristallisierten sich drei wesentliche Themenfelder heraus:

Verkehr

- Methodik der Verkehrsuntersuchung
- Aktuelles Verkehrsaufkommen
- Zukünftiges Verkehrsaufkommen - Prognose
- Regional-, Transit- und Schwerlastverkehr
- Einfluss des demografischen Wandels auf die zukünftige Verkehrsentwicklung
- Verbesserung des Schienennahverkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit

Umwelt-, Natur- und Gesundheitsschutz

- Bedeutung des vierstreifigen Ausbaus für das Biosphärenreservat Pfälzerwald, Schutzgebiete und geschützte Tier- und Pflanzenarten
- Einflüsse auf das Groß- und Kleinklima im Queichtal
- Lärmemissionen sowie staub- und gasförmige Emissionen in Hinblick auf die Wirkungen auf Mensch, Natur und Gesundheit
- Flächenverbrauch und Zersiedelung der Landschaft.

² Vgl. Dokumentation Forum I.

Regionalwirtschaftliche Bedeutung

- Bedeutung der relevanten Wirtschaftszweige Tourismus und Weinbau in der Südlichen Weinstraße sowie Industrie, Handel und Dienstleistungen in der Südwestpfalz
- Positive oder negative regionalwirtschaftliche Effekte, die die geplante verkehrliche Infrastrukturausstattung voraussichtlich auslösen wird.

Die inhaltlichen Details sind in den neun Dokumentationen der Foren und in den Vorträgen der Experten dargelegt.

Die einzelnen Foren im Überblick

Im ersten Forum wurden Fragen der Organisation, der Rahmenbedingungen und die Zusammensetzung der Mediationsgruppe einvernehmlich im Konsens verabschiedet. Mit allen Gruppen, die von den Mediatoren nach den bilateralen Vorgesprächen für die Teilnahme vorgeschlagen wurden, waren die Teilnehmer einverstanden. Von den Beteiligten wurden die Ortsgemeinden Wilgartswiesen und Rinnthal als weitere Teilnehmer vorgeschlagen und eingeladen.³

Am Ende des ersten Forums stellte der LSV die Planung des vierstreifigen Ausbaus im Überblick dar, um für alle Teilnehmer den gleichen Informationsstand herzustellen⁴.

Das zweite Forum hatte einen allgemeinen Austausch zum Ausbau der B 10 zum Gegenstand. Damit sollte allen Teilnehmern die Gelegenheit gegeben werden, sich umfassend über die Argumentationslinien der anderen Beteiligten zu informieren. In der Dokumentation des zweiten Forums sind die genannten Themen und Meinungen aufgeführt. Unter anderem sind diese Inhalte den externen Gutachtern und Referenten übermittelt worden, um Ihnen eine dem Bedarf der Mediationsgruppe adäquate Vorbereitung zu ermöglichen.

³ Vgl. Kapitel 3.1.

⁴ Vgl. Dokumentation der Foren I.

Im Anschluss an diesen Informations- und Gedankenaustausch wurde das weitere inhaltliche Programm der Mediation von der Mediationsgruppe einvernehmlich verabschiedet. Notwendige oder sinnvolle Änderungen konnten bei Bedarf von der Mediationsgruppe gemeinsam beschlossen werden.

Die folgende Abbildung zeigt die Themen der insgesamt 10 Foren der Mediation B 10, die entlang der B 10 an wechselnden Orten stattgefunden haben.

Abbildung 2: Programmabfolge und Termine der Mediation B 10

	Mediationsforum	Termin und Ort
1	Konstituierung, Überblick über die Planung	Mittwoch, 11. Februar 2004, Leinsweiler Hof
2	Generelle Aussprache und Programmfestlegung	Samstag, 20. März 2004, Dorfgemeinschaftshaus Siebeldingen
3	Verkehrsaufkommen und Verkehrsentwicklung	Mittwoch, 28. April 2004, Dorfgemeinschaftshaus Birkweiler
4	Verkehrsaufkommen und Verkehrsentwicklung	Samstag, 26. Juni 2004, Dorfgemeinschaftshaus Siebeldingen
5	Schienenverkehr und Verkehrssicherheit	Mittwoch, 14. Juli 2004, Dorfgemeinschaftshaus Birkweiler
6	Wirtschaftliche Bedeutung	Samstag, 11. September 2004, Leinsweiler Hof
7	Umwelt-, Natur- und Klimaschutz	Mittwoch, 13. Oktober 2004, Dorfgemeinschaftshaus Birkweiler
8	Lärm- und Gesundheitsschutz	Samstag, 13. November 2004, Kreisverwaltung Südliche Weinstraße, Landau
9	Verkehrliche Maßnahmen	Mittwoch, 15. Dezember 2004, Leinsweiler Hof
10	Abschluss Mediation B 10	Mittwoch, 9. Februar 2005, Leinsweiler Hof

4 Der inhaltliche Diskurs

Nach dem konstituierenden Forum und dem Gedankenaustausch im zweiten Forum sind die verabredeten Themen des inhaltlichen Programms in sechs weiteren Foren (Forum III bis Forum VIII) behandelt worden.⁵

Hohe Komplexität der Inhalte

Es zeigte sich, dass jedes Thema durch eigene komplexe Inhalte gekennzeichnet war. Zudem sprachen die Themen sehr unterschiedliche Fachdisziplinen an wie die Methodik einer Verkehrsuntersuchung, Klimaeinflüsse, regionalwirtschaftliche Effekte, das Vorgehen bei der Untersuchung nach der FFH- (Flora - Fauna - Habitat-)Richtlinie u. s. w.. Dieser disziplinübergreifende Komplexitätsgrad bedingte, dass zahlreiche Experten mit vorbereiteten Präsentationen die Grundlagen für einen gleichen Wissensbestand in der Mediationsgruppe hergestellt haben. Dementsprechend hoch war die zeitliche Intensität bei den Vorträgen und Präsentationen, die zum Teil zu Lasten einer ausführlichen Diskussion ging.

Hohes Engagement bei der inhaltlichen Auseinandersetzung

Die Beteiligten der Mediation hatten sowohl für die einzelnen Foren als auch für die Vor- und Nachbereitung erheblich Zeit zu investieren und sich auf Themen einzulassen, die nicht zu ihrer persönlichen Fachkompetenz zählen. Das dafür erforderliche Engagement wurde von den Beteiligten durchgängig eingebracht.

Gleicher Informationsstand als Basis hergestellt

Mit der konsistenten Behandlung des inhaltlichen Programms gelang es, einen einheitlichen Wissensstand bei allen an der Mediation Beteiligten auf Basis von Daten und wissenschaftlichen Erkenntnissen aufzubauen. Es konnten an verschiedenen Punkten Klärungen erzielt, Konsense formuliert oder neue Erkenntnisse gewonnen werden. Zumindest wurde aus Sicht der Mediationsteilnehmer eine sehr gute fachliche Basis gelegt, die auch zukünftig das Potenzial einer sachlichen Behandlung des Themas B 10 liefern kann.

In den folgenden Kapiteln werden die zentralen Aspekte des inhaltlichen Diskurses zusammengefasst zu den relevanten Themenfeldern beschrieben⁶. Für einen vertieften Einblick verweisen wir auf die Dokumentationen der Foren und Präsentationen. Diese sind auf CD-ROM⁷ sowie unter www.mediation-b10.de verfügbar.

⁵ Siehe Kapitel 3.4.

⁶ Der inhaltliche Diskurs ist nicht in der zeitlichen Abfolge sondern im inhaltlichen Kontext dargestellt.

⁷ Den Mitgliedern der Mediation B 10 ist die CD-ROM mit sämtlichen Präsentationen bereits ausgehändigt worden. Für Externe liegt die CD-ROM sowie die Dokumentationen als Anlage diesem Dokument bei.

4.1 Verkehrsaufkommen

Ein Ziel der Mediation war, den Teilnehmern, die nicht über Fachkenntnisse zur Ermittlung von Daten über das Verkehrsaufkommen verfügen, die erforderlichen Einblicke zu vermitteln und die Nachvollziehbarkeit der Datenlage zu erhöhen.

Planung der B 10 aus Sicht des Landes

Die Diskussion zum Thema Verkehr basierte auf der Planung des Landesbetriebs Straßen- und Verkehr Rheinland-Pfalz zum vierstreifigen Ausbau der B 10. Der Planung liegt die Verkehrsuntersuchung „Gesamtkonzept für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Raum Pirmasens - Landau - A 65“ des Ingenieurbüros Modus Consult GmbH, Ulm, zugrunde. Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen des Mediationsverfahrens vom Gutachter ausführlich vorgestellt und erläutert⁸.

Die B 10 weist auf **Basis der Verkehrsuntersuchung** als Folge ihrer erheblichen Bedeutung für den überregionalen und regionalen Verkehr schon jetzt eine hohe Fahrzeugbelastung mit starkem Lkw-Anteil auf. Verkehrsuntersuchungen und -beobachtungen haben gezeigt, dass es in Spitzenzeiten zu Kolonnen- bzw. Staubildungen auf den Streckenabschnitten kommt, die nicht für Überholvorgänge freigegeben sind. Die B 10 zählt allerdings nicht zu den typischen Staustrecken im Bundesverkehrswegenetz. Darüber hinaus stellen die vorhandenen plangleichen Knotenpunkte an der B 10 ein erhebliches Gefährdungspotenzial dar, das mit dem Ausbau der Bundesstraße und der Errichtung von planfreien Anschlussstellen jedoch entscheidend minimiert werden soll. Insgesamt soll sich das Unfallrisiko mit einem vierstreifigen Ausbau, der den Verkehrsfluss auf der Straße deutlich verbessern kann, erheblich reduzieren. Darüber hinaus werde der Ausbau nach Auffassung der Landesregierung – mit den vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen – zu einer geringeren Lärmbelastung führen. Die Landesregierung und einige der Teilnehmer vertraten daher die Auffassung, dass der vierstreifige Ausbau der B 10 aus verkehrlichen, raumordnerischen und regionalwirtschaftlichen Gründen erforderlich sei.

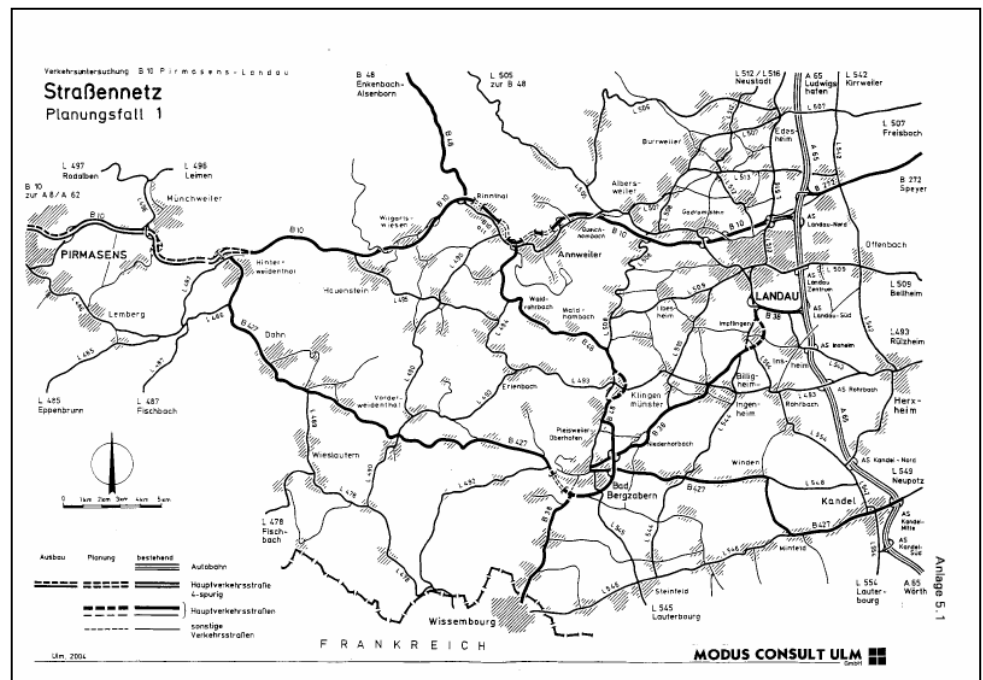
Komplexität der Verkehrsuntersuchung verdeutlicht

Die Verkehrsuntersuchung B 10 Raum Pirmasens – Landau stützt sich auf ein umfangreiches sowie langjährig ermitteltes Datengerüst des Untersuchungsraumes. Neben der B 10 werden darin die angrenzenden Straßennetze in die Analyse einbezogen. Eine kontinuierliche Aktualisierung und Fortschreibung der Verkehrsdaten war damit gleichermaßen verbunden. Nach Auffassung der

⁸ Die Verkehrsuntersuchung wurde im Rahmen des 3. und 4. Forums vorgestellt. Die Präsentation finden Sie unter dem Stichwort „Dokumentation Forum III Vortrag Siebrand“ auf der CD-ROM.

anwesenden Experten stellt der Datenpool zum Verkehrsaufkommen der B 10 ein gutes Fundament für die Verkehrsprognose dar.⁹

Abbildung 3: Untersuchungsraum Verkehrsuntersuchung „Gesamtkonzept für den Ausbau des Bundesfernstraßennetzes im Raum Pirmasens - Landau - A 65“



Im Rahmen der Verkehrsanalyse wurde das Verkehrsaufkommen methodisch u. a. mit Hilfe folgender Kriterien ermittelt:

- Straßenbelastungen (Kfz/24 Stunden, Anteil Güterschwerverkehr (SV) > 3,5 t)
- Tages- und Jahresganglinien
- Knotenpunktbelastungen
- Mängelanalyse (Auslastung, Sicherheit)
- Matrix der Verkehrsbeziehungen zwischen den kleinräumigen Verkehrsbezirken (Kfz-Verkehr, Anteil Schwerlastverkehr (> 3,5 t))

⁹ Vgl. Kapitel 4.2.

Methodik der Verkehrsuntersuchung bestätigt

Nach intensiven Diskussionen und einem zusätzlichen Expertenworkshop¹⁰ konnte die Methodik bei der Vorgehensweise der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar vermittelt werden. Dieses Vorgehen ist in der deutschen Verkehrsplanung Standard. Sowohl die anwesenden drei Verkehrsexperten als auch die Mediationsteilnehmer stellten in ihrem Fazit zur Methodik der Verkehrsuntersuchung folgenden Konsens fest:

Alle Beteiligten sind mit der Methode der Verkehrsuntersuchung, die der Planung der B 10 zugrunde liegt, einverstanden und stimmen der Vorgehensweise bei den Verkehrsuntersuchungen ausdrücklich zu.

Intensiv wurde in den beiden Mediationsforen auch diskutiert, inwieweit die Betrachtung von Zählstellen bzw. Dauerzählstellen für die Bewertung des Verkehrsaufkommens von Bedeutung sind. Wesentlich, so wurde herausgearbeitet, ist die Beurteilung des gesamten Netzes der Zählstellen über einen längeren Zeitraum hinweg. Einzelfallereignisse können so ermittelt und entsprechend beurteilt werden.

Das Verkehrsaufkommen stellt sich wie folgt dar:

Abbildung 4: Verkehrsaufkommen unterteilt nach Abschnitten¹¹

Abschnitt	Pirmasens – Hinterweidenthal	Hinterweidenthal – Rinnthal	Rinnthal – Queichhambach	Queichhambach - Godramstein	Godramstein - Landau
Straßenbelastung Kfz/24 h					
Analyse Nullfall (1998)	19.100/ 19.800	13.300/ 15.900	15.400/ 22.500	23.300/ 25.000	23.400/ 31.800
davon Lkw > 3,5 t + Lastzüge /24 h					
Analyse Nullfall (1998)	3.700/ 4.600	3.600/ 3.900	3.700/ 4.200	4.100/ 4.400	4.600/ 5.300

¹⁰ Zur intensiven Vorbereitung fand am 27.05.2004 ein Expertentreffen in Mainz statt. Ziel dieser Veranstaltung war erstens, die Komplexität der verkehrswissenschaftlichen Sachverhalte auch für Verkehrslaien verständlich zu machen und zweitens, im Vorfeld Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Expertenmeinungen herauszuarbeiten.

¹¹ Die in der Abbildung aufgeführten Zahlenwerte stellen die Minimal- bzw. Maximalwerte des Verkehrsaufkommens, bezogen auf einen Teilabschnitt im aufgeführten Abschnitt, dar.

Daten des Verkehrsaufkommens bestätigt

Das Verkehrsaufkommen fällt in den mittleren Abschnitten von Hinterweidenthal bis Queichhambach deutlich geringer aus als dies in den äußeren Abschnitten erkennbar ist. In den Mediationsforen wurden intensiv verschiedene Einzelfragen und Erklärungen für die unterschiedlich hohen Verkehrsaufkommen diskutiert.

Schlussendlich verständigte sich die Mediationsgruppe einschließlich der anwesenden drei Experten darauf, dass das erhobene Verkehrsaufkommen plausibel ist: Die Methodik der Bestandsaufnahme und das aktuelle Verkehrsaufkommen wurden im Konsens bestätigt.

Grenze der Leistungsfähigkeit in Spitzenzeiten

Ebenso bestand Einigkeit darin, dass die Leistungsfähigkeit der Straße in Spitzenzeiten schon heute Ihre Grenze erreicht hat. In Spitzenstunden des Verkehrsaufkommens nimmt die Verkehrsqualität¹² für die Verkehrsteilnehmer auf der B 10 stark ab.

¹² „Verkehrsqualität“ ist ein definierter Fachbegriff der Verkehrsplanung, der u.a. die Kriterien Reisezeiten, Überholmöglichkeiten und Geschwindigkeiten beinhaltet.

4.2 Verkehrsentwicklung

B 10 als zentrale Verkehrsachse

Nach den **Grundsätzen und Zielen der Raumordnung und Landesplanung** steht bei der Straßenplanung die Entwicklung des Gesamttraums im Vordergrund. Entsprechend dem Punkt-Axialen-System der Raumordnung ist eine leistungsfähige Verkehrsachse¹³, hier die B 10, zwischen den Mittelzentren Landau und Pirmasens bereitzustellen. Nach dem Landesentwicklungsprogramm III Rheinland-Pfalz ist die B 10 als großräumige Verbindung in einen funktionsgerechten vierstreifigen Ausbaustand zu überführen. Für einige Teilnehmer ist eine ausreichende Leistungsfähigkeit bereits mit dem derzeitigen dreispurigen Ausbaustandard gegeben.

Von einer Verkehrsbündelung, welche das untergeordnete Straßennetz entlastet und Verkehr aus dem Raum auf die B 10 lenkt, und den im Mediationsforum diskutierten Einflussfaktoren hängt das zukünftige Verkehrsaufkommen mit ab. Die Verkehrsprognosen basieren entscheidend auf dieser Annahme und berücksichtigen das Straßennetz im gesamten Untersuchungsraum.¹⁴ Aus Sicht einiger Teilnehmer könne es in Abschnitten des Straßennetzes auch zu einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens kommen.

Zukünftiger Verkehr

Neben der zukünftigen Bündelungsfunktion der B 10 wurde intensiv das zukünftig zu erwartende Verkehrsaufkommen behandelt. Die Mediationsgruppe erkannte an, dass mit langfristigen Prognosen keine exakten Ergebnisse garantiert werden können. Unsicherheiten sind impliziert, da sich die berücksichtigten Einflussgrößen verändern. Der LSV stellte dar, dass die von ihm praktizierte regelmäßige Fortschreibung und Aktualisierung der umfangreichen Daten es ermöglicht, die Unsicherheiten der Prognosen fortlaufend zu minimieren.

¹³ Handwörterbuch der Raumordnung: Großräumige Verkehrs- bzw. Verbindungsachsen sollen in erster Linie die Erreichbarkeit von Zentren und deren Einzugsbereichen gewährleisten.

¹⁴ Vgl. CD-ROM, Forum III, Vortrag Siebrand.

Die Verkehrsuntersuchung der B 10 geht insgesamt für die einzelnen Abschnitte von folgenden Zahlen aus:

Abbildung 5: Zusammenfassung Verkehrsentwicklung¹⁵⁻¹⁶

Abschnitt	Pirmasens – Hinterweidenthal	Hinterweidenthal – Rinntal	Rinntal – Queichhambach	Queichhambach - Godramstein	Godramstein - Landau
Straßenbelastung Kfz/24 h					
Analyse Nullfall (1998)	19.100/ 19.800	13.300/ 15.900	15.400/ 22.500	23.300/ 25.000	23.400/ 31.800
Planungsfall 1 (2020)	35.300/ 41.200	20.600/ 25.200	20.800/ 28.600	30.000/ 32.200	27.100/ 43.900
Planungsfall 4 (2020)	37.300/ 43.100	28.800/ 30.500	31.500/ 40.100	40.400/ 42.900	38.600/ 53.800
davon Lkw > 3,5 t + Lastzüge /24 h					
Analyse Nullfall (1998)	3.700/ 4.600	3.600/ 3.900	3.700/ 4.200	4.100/ 4.400	4.600/ 5.300
Planungsfall 1 (2020)	6.900/ 7.200	6.200/ 6.300	6.300/ 6.800	6.500/ 6.800	7.300/ 8.400
Planungsfall 4 (2020)	9.400/ 9.700	8.800	8.800/ 9.400	9.200/ 9.400	9.900/ 10.900

**Dissens zum
Verkehrswachstum**

Insbesondere drückte sich ein Dissens in unterschiedlichen Interpretationen der Daten sowie der Einflussfaktoren und des daraus resultierenden künftig zu erwartenden Verkehrsaufkommens aus. Unterschiedliche Auffassungen bestanden bei den drei Verkehrsexperten darüber, wie sich in Zukunft der Verkehr entwickelt. Vorläufige Zahlen des LSV aus dem Jahr 2004 weisen nach einem Rückgang in 2003 ein steigendes weiteres Verkehrswachstum aus.¹⁷ Andere Teilnehmer und ein Experte sahen hingegen ein Wachstum als nicht gegeben und nicht als ausreichend für die

15 **Nullfall:** Straßenbelastungen Gesamtverkehr 1998, Ausbauzustand 1998

Planungsfall 1: Unterstellt die im BVWPL 2003 vorgesehenen Maßnahmen des „Vordringlichen Bedarfs“, d.h. vierstreifiger Ausbau der B 10 zwischen der B 270 und Pirmasens-Ost/Waldfriedhof sowie von Münchweiler bis Hinterweidenthal, und somit zwischen dem Anschluss A 8/A 62 und Hinterweidenthal ein durchgehend vierstreifiger Ausbauquerschnitt.

Planungsfall 4: Vierstreifiger Ausbau von Pirmasens bis Landau.

16 Die in der Abbildung aufgeführten Zahlenwerte stellen die Minimal- bzw. Maximalwerte des Verkehrsaufkommens, bezogen auf einen Teilabschnitt im aufgeführten Abschnitt, dar.

17 siehe Dokumentation Forum VIII, Anlage 3: Aktuelle Verkehrszahlen zur B 10 bei Godramstein vom Oktober 2004.

*Auswirkungen des
demografischen
Wandels*

Begründung eines Ausbaus an. Den Rückgang des Verkehrsaufkommens legte ein Experte an Beispielen – außerhalb der B 10 - dar.¹⁸ Diese Sichtweise eines rückläufigen Verkehrswachstums wurde von einigen Teilnehmern nicht geteilt.

Insgesamt bestand allerdings in der gesamten Mediationsgruppe ein Konsens dahingehend, dass der Verkehr im Vergleich zu vorangegangenen Jahrzehnten geringer wachsen wird. Wenig Verständnis hatten einige Teilnehmende dafür, dass zusätzlicher Verkehr aus dem Raum auf der B 10 gebündelt werden soll, weil damit die dort lebenden Anwohner stärker belastet würden.

Als eine, die künftige Verkehrsentwicklung beeinflussende Determinante wurde der demografische Wandel diskutiert. Kernaussage für die Region war nach Analysen des Statistischen Landesamtes Rheinland-Pfalz, dass eine zwei geteilte Bevölkerungsentwicklung zu erwarten ist. Das heißt, dass mittelfristig (bis 2020) kaum mit Bevölkerungsrückgängen in Landau und im Landkreis Südliche Weinstraße zu rechnen ist. Im Gegensatz dazu sind höhere Bevölkerungsrückgänge in der kreisfreien Stadt Pirmasens (-15,2 %) und im Landkreis Südwestpfalz (-5,7 %) bis 2020 zu erwarten. Für 2050 werden nach den dargestellten Szenarien in allen genannten Gebietskörperschaften ohne erfolgreiche Gegensteuerung Bevölkerungsrückgänge von 18 % bis rund 35 % erwartet.¹⁹ Grundsätzlich kommt es zudem zu deutlichen Altersstrukturverschiebungen in den Regionen.

Die Konsequenzen des demografischen Wandels wurden im Plenum unterschiedlich eingeschätzt. Die Fragestellung, ob die Gruppe der Fahrzeugnutzer bei abnehmender Bevölkerungszahl und zunehmender Alterung der Bevölkerung steigt oder fällt, wurde uneinheitlich bewertet. Einerseits wird von einer Stagnation des Verkehrsaufkommens durch rückläufige Bevölkerungszahlen ausgegangen. Dies gilt auch, wenn in einzelnen Bevölkerungsgruppen die Zahl der Nutzer steigt (beispielsweise höherer Anteil von Frauen und älterer Menschen, die einen Pkw nutzen).

Um die demografischen Effekte in den Prognosen besser abzusichern, wurde eine stärkere Berücksichtigung des demografischen Wandels auf das zukünftige Verkehrsaufkommen vorgeschlagen. Andererseits wird unter Berücksichtigung der Bündelungsfunktion davon ausgegangen, dass die Zahl der zunehmenden Nutzer den durch den demografischen Wandel verursachten Rückgang überkompensieren wird. Der Verkehr wird in Zukunft zunehmen, so die Meinung der Gruppe, die dieser Argumentation folgte.

¹⁸ siehe Dokumentation Forum III u. IV: Ausführungen Kleemann.

¹⁹ siehe Forum III, Präsentation Böckmann, Statistisches Landesamt Rheinland-Pfalz.

**Globalisierung
induziert
Güterverkehr**

Die Mediationsrunde konnte ihre Differenzen zu den Auswirkungen des demografischen Wandels und den damit verbundenen Einflüssen auf das zukünftige Verkehrswachstum auf der B 10 nicht ausräumen.

Als weitere Einflussgröße diskutierte die Mediationsrunde die Globalisierung des Güterverkehrs. Das Konsumentenverhalten und der Produktionsprozess, der auf just in time Verfahren angewiesen ist, werden in Zukunft das zunehmende Transportaufkommen bestimmen. Eine isolierte Betrachtung des Güterverkehrs auf der B 10 ist nicht ausreichend. Vielmehr zeigte die EU-weite Betrachtung des Straßengüterverkehrs – über die Grenzen des Untersuchungsraumes hinaus – eine deutliche Zunahme des Güterverkehrs auf der Straße. Der in der Verkehrsuntersuchung zur B 10 prognostizierte Anstieg des Lkw-Verkehrs wurde teilweise als realistisch eingeschätzt.

**Keine Regulierung
des regionalen
Verkehrs**

Die B 10 hat für den regionalen Güter- und Warenverkehr eine hohe wirtschaftliche Funktion.²⁰ Aus Sicht aller Beteiligten sollen weder der regionale Personenverkehr einschließlich der Pendlerströme noch der regionale Güterverkehr durch verkehrsrigide Maßnahmen behindert werden. Der reibungslose Güterverkehr und die Anbindung an die Rheinschiene ist für die Mehrzahl der ansässigen Unternehmen ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor. Alle Beteiligten stellten dementsprechend im Konsens klar, dass die regionalen Lkw- und Schwerlastverkehre nicht reguliert werden sollen, um die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Region nicht einzuschränken. Am Beispiel der südwestpfälzischen Regionen in und um Pirmasens wurde diese Notwendigkeit explizit deutlich gemacht.

**Regulierung des
überregionalen
Güterverkehrs**

Einig waren sich die Mediationsteilnehmer darüber, dass für den gesamten Streckenverlauf versucht werden soll – gleich ob Ausbau oder nicht –, die Attraktivität der B 10 nicht in einem solchen Maße zu erhöhen, dass zusätzlicher Durchgangsverkehr von außerhalb angezogen wird.

In diesem Zusammenhang wurden auch Möglichkeiten für eine Beschränkung von Gefahrguttransporten erörtert: Diese sind unter bestimmten Voraussetzungen rechtlich möglich, ein abschließendes Ergebnis hierzu wurde jedoch nicht erzielt. Die Reglementierung des Lkw-Verkehrsaufkommens wurde anhand verschiedener Maßnahmen erörtert: Nachfahrverbote oder vorgegebene Zeitkorridore für Lkw- und Schwerlastfahrzeuge, Kontrollsysteme und Umleitung des Durchgangsverkehrs oder eine Bemautung der B 10. Eine weitere diskutierte Einflussgröße auf

²⁰ Vgl. auch Kapitel 4.5 sowie Dokumentation Forum VI und IX.

das Verkehrsaufkommen betraf die Nutzung des Schienenverkehrs sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr.²¹

Zeitgleicher Ausbau der Tunnelstrecke befürwortet

In der Mediationsgruppe bestand bei vielen Beteiligten die Befürchtung, dass die Tunnelstrecken bei einem vierstreifigen Ausbau zum Nadelöhr werden und vielfach Staubildungen entstehen. Die Verkehrsdaten des LSV weisen für diese Streckenabschnitte ein geringeres Verkehrsaufkommen an Fahrzeugen auf, insofern ist aus Sicht des LSV mittelfristig nicht mit den befürchteten Nadelöhreffekten zu rechnen, ausgenommen bei Sanierungsarbeiten und Unfällen. Die Mediationsgruppe verständigte sich darauf, unabhängig ihrer grundsätzlichen Haltung für oder gegen einen Ausbau, im Falle des vierstreifigen Ausbaus möglichst zeitnah auch die Realisierung der Tunnelstrecken anzugehen.²²

Angesichts der oben beschriebenen unterschiedlichen Einschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens standen verschiedene Varianten der Straßenführung mit unterschiedlichen Regelquerschnitten der B 10 zur Diskussion:

Drei Varianten für die B 10

Die Landesregierung stellte ihre Planung mit dem Regelquerschnitt RQ 26 dar. Diese Variante beinhaltet unter Annahme des oben dargestellten Verkehrszuwachses einen vierstreifigen Ausbau mit 2 + 2 Fahrstreifen, die durch einen Mittelstreifen voneinander getrennt sind. Zusätzlich wird beidseitig ein Standstreifen errichtet, woraus eine Straßenbreite von 26 m resultiert. Die Geschwindigkeitsbegrenzung für Pkw wird aufgehoben, für Lkw gilt eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 80 km/h. Mit diesem Ausbau kann aus Sicht der Befürworter sowohl der Verkehrsfluss heute und in Zukunft bewältigt als auch die Verkehrssicherheit deutlich erhöht werden.²³

Demgegenüber stand die Variante „Erhalt der Dreistreifigkeit“ mit dem Regelquerschnitt RQ 15,5 und einer Straßenbreite von 15,5 m zur Diskussion. Diese Variante wurde von anderen Teilnehmern als Alternative eingebracht, weil sie stagnierende Verkehre oder nur leichte Zuwächse unterstellten. Um auch hier den Verkehrsfluss sicherzustellen und die Verkehrssicherheit zu erhöhen, wurden verkehrsregulierende Maßnahmen vorgeschlagen. Eine Idee hierzu bezog sich auf die veränderte Verkehrsführung. Das Konzept sieht bei bestehender Dreistreifigkeit vor, den mittleren Fahrstreifen je nach Verkehrsaufkommen in die eine oder andere Richtung als Wechselfahrstreifen zu verwenden

21 Vgl. Kapitel 4.4.

22 Vgl. Kapitel 4.3.

23 Vgl. Kapitel 4.3.

und hierzu ein intelligentes Verkehrsleitsystem einzusetzen. Diese 1+ W +1 Variante soll den Verkehrsfluss und zugleich die Verkehrssicherheit erhöhen.²⁴

Eine dritte Variante, die vor allem die Erhöhung der Verkehrssicherheit berücksichtigte, sieht eine Zwischenvariante mit vierstreifigem Ausbau vor. Diese Variante beinhaltet den Regelquerschnitt RQ 20: ein vierstreifiger Ausbau auf 2 + 2 Fahrstreifen mit Mitteltrennung, allerdings ohne Standstreifen in einer Breite von 20 m.²⁵

***B 10 bleibt
Bundesstraße***

Insgesamt standen während des Mediationsprozesses die Argumente für eine Vierstreifigkeit der B 10 Argumenten zum Erhalt des Status quo der B 10 gegenüber. Unabhängig von diesen verbleibenden unterschiedlichen Einschätzungen über das zukünftige Verkehrsaufkommen und den daraus präferierten Varianten, verständigten sich die Beteiligten darauf, dass aus der B 10 keine Autobahn als Lückenschluss der A 8 durch das Biosphärenreservat werden soll. Die Aussage, dass die Funktionalität als Bundesstraße erhalten bleibt, wurde von allen Teilnehmern getragen.

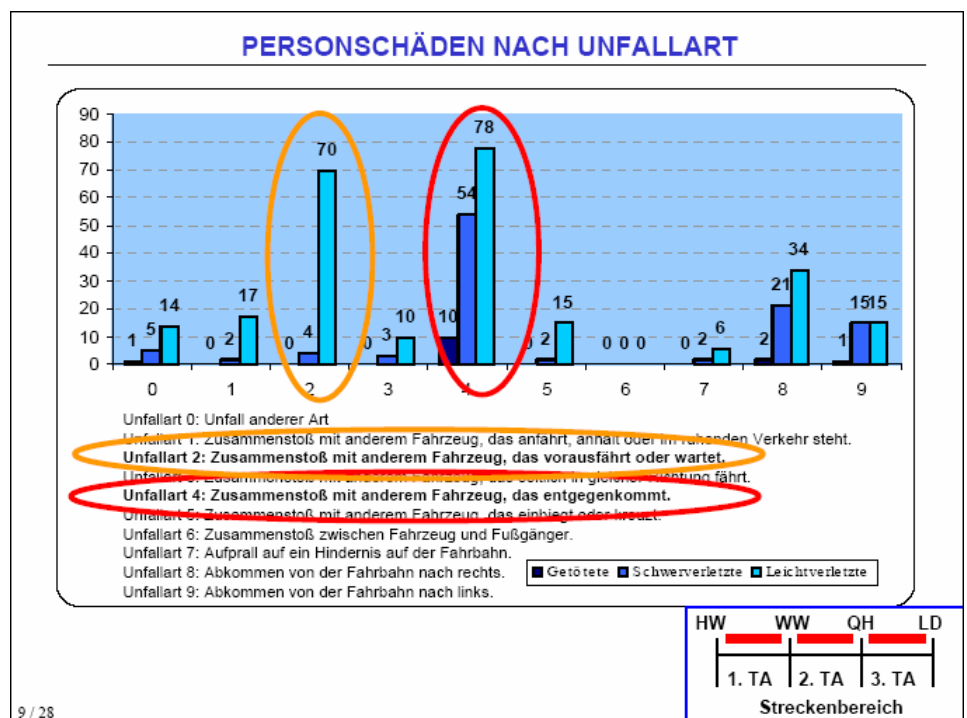
²⁴ Vgl. auch Kapitel 4.3 und 4.10.

²⁵ Vgl. auch Kapitel 4.3 und 4.10.

4.3 Verkehrssicherheit

Die Verkehrssicherheit hat sich als ein für alle Beteiligten sehr wichtiges Thema in der Mediation herausgestellt. Die Situation wird von der Mediationsgruppe auf dem Streckenabschnitt Landau – Queichhambach an den Spurwechseln von zwei auf einen Fahrstreifen als kritisch beurteilt. Der Überholdruck an den Spurwechselstellen des dreistreifig ausgebauten Abschnittes ist besonders hoch. Dabei ist das gesamte Unfallgeschehen auf der B 10 nicht durch eine besondere Häufigkeit, sondern, wie Abbildung 6 zeigt, durch die Schwere der Unfälle gekennzeichnet.²⁶

Abbildung 6: Personenschäden nach Unfallart



Fahrstreifen und Sicherheit

Im Rahmen der intensiven Diskussion wurden der Mediationsgruppe verschiedene Regelquerschnitte sowohl für eine Dreis als auch für die geplante Vierstreifigkeit näher gebracht. Die gewonnene Erkenntnis, dass durch ein Mehr an Fahrstreifen neben der Bewältigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auch die Verkehrssicherheit für die Verkehrsteilnehmer ansteigt, wurde grundsätzlich anerkannt.²⁷

²⁶ Vgl. Dokumentation Forum V sowie CD-ROM Expertenvorträge Forum V, Vortrag Groß).

²⁷ Vgl. Kapitel 4.1 sowie Dokumentation der Foren III und IV.


Einige Teilnehmer stimmten dieser Aussage nicht zu, sondern schlugen vor, einen weiteren Experten zu hören und noch andere Lösungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit zu prüfen.


Mitteltrennung und Sicherheit

Unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit wurde die bauliche Mitteltrennung, die als Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit positiv bewertet wurde, behandelt. Diese ist bei einem **vierstreifigen Ausbau** (Regelquerschnitt RQ 20 oder RQ 26) vorgesehen.²⁸

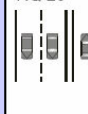
Abbildung 7: Regelquerschnitte RQ 15,5 und RQ 26


Querschnittwahl / Sicherheitsniveau

Querschnitt	Vorteile	Nachteile
RQ 15,5 	<ul style="list-style-type: none"> abschnittsweise sicheres Überholen Abbau von Überholdruck Erhöhung der Verkehrsqualität 	<ul style="list-style-type: none"> höhere Geschwindigkeit keine Richtungstrennung abschnittsweise Überholverbot Gefahrenpunkt „Richtungswechsel“

Verkehrssicherheit Folie 9 

Querschnittwahl / Sicherheitsniveau

Querschnitt	Vorteile	Nachteile
RQ 26 	<ul style="list-style-type: none"> Richtungstrennung sicheres Überholen Erhöhung der Verkehrsqualität Standstreifen 	<ul style="list-style-type: none"> höhere Geschwindigkeit

Verkehrssicherheit Folie 10 

Für den **dreistreifigen Ausbaubestand** folgt aus einer zusätzlichen Mitteltrennung von 1 m Breite eine Verbreiterung des Straßenquerschnitts bei Beibehaltung der jetzigen Verkehrsführung mit wechselnden Fahrstreifen auf 16,50 m. Hier ist die einfache Fahrbahn zur Aufrechterhaltung des Verkehrsflusses bei Unfällen von 3,50 m auf 5,50 m zu verbreitern. Dies ergibt insgesamt eine Breite von 18,50 m.

Bei der **1+W+1 Straßenführung** sind zwei Mitteltrennungen und die Verbreiterung der Fahrstreifen jeweils auf 5,50 m einzurichten, was zu einem Querschnitt von insgesamt 21,50 m führen wird. Dieser Querschnitt liegt über dem RQ 20 (2 + 2 Fahrbahnen mit einer Mitteltrennung ohne Standstreifen). Der finanzielle Aufwand für Verkehrsleitsysteme, wie sie von einigen Teilnehmern vorgeschlagenen wurden, konnte nicht genau beziffert werden.

Der LSV bezeichnete in diese Richtung zielende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit als nicht geeignet. Er stellte dabei die besondere Bedeutung einer Standspur heraus, die verhindere, dass auf der Fahrspur liegende Fahrzeuge den

28 Vgl. Kapitel 4.2.

Verkehr zum Erliegen bringen, und gewährleiste, dass verunfallte Fahrzeuge gefahrlos geborgen werden können.²⁹

Auch wenn grundsätzlich eine Mitteltrennung, die Anzahl der Fahrstreifen und das Vorhandensein eines Standstreifens als Maßnahme zur Erhöhung der Sicherheit betrachtet wurden, konnte auch in diesen Punkten keine Einigkeit erzielt werden. Ein Teil der Mediationsgruppe lehnte es ab, auf der Grundlage eines vierstreifigen Ausbaus über einzelne Ausbaumaßnahmen zu diskutieren.

Neben der Anzahl der Fahrstreifen hat die Verkehrssicherheit noch weitere Faktoren zur Voraussetzung:

**Höhenfreie
Anschlüsse
befürwortet**

- Die Teilnehmer befürworteten höhenfreie Kreuzungen auf der Gesamtstrecke der B 10, wie bereits im ersten Forum festgestellt worden ist.

**Verkehrskontrollen
befürwortet**

- Die heute vorgegebenen Geschwindigkeitsbegrenzungen von 100 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw werden in der Realität, so das subjektive Empfinden der meisten Teilnehmer, nur selten eingehalten. Aktivitäten der Polizei, wie Verkehrs- und Radarkontrollen werden von der Mediationsgruppe ausdrücklich für gut befunden. Eine weitere Ausdehnung der Kontrollen ist derzeit aufgrund knapper personeller und finanzieller Ressourcen nicht möglich. Darüber hinaus sehen einige Teilnehmer die Möglichkeit, in Form von Schilderbrücken für alle Fahrstreifen oder Starenkästen eine Permanentüberwachung der Verkehrsteilnehmer durchzuführen.

**Maßnahmen im
Tunnel zeigen
Erfolge**

- Eine Reihe von Teilnehmern sprach sich aus Gründen der Verkehrssicherheit sowie des Lärm- und Umweltschutzes im Falle eines vierstreifigen Ausbaus für durchgängige Geschwindigkeitsbegrenzungen aus.³⁰
- Eine bauliche Entschärfung der kritischen Wechsel ist derzeit nicht möglich. Mit Hilfe künstlicher Belege des Asphalts, die einen besonderen akustischen Ton beim Befahren erzeugen, oder der Verwendung sogenannter Bischofsmützen kann eine Geschwindigkeitsreduzierung herbeigeführt werden. Konkrete Erfolge von unterstützenden baulichen Maßnahmen wurden am Beispiel der Tunnel deutlich. Durch eine bessere Ausleuchtung des rechten Fahrbahnrandes und eine geriffelte Mittellinie wurden die Unfallzahlen von

²⁹ Vgl. Kapitel 4.2 sowie Dokumentation der Foren III und IV.

³⁰ Vgl. Kapitel 4.8 u. 4.9 sowie Dokumentation der Foren VII und VIII.

22 Unfällen im Jahr 2001 über 8 Unfälle im Jahr 2002 auf 7 Unfälle im Jahr 2003 reduziert.

- Wie bereits in Kapitel 4.2 dargelegt, bestand bei vielen Beteiligten die Befürchtung, dass die Tunnelstrecken bei einem vierstreifigen Ausbau zum Nadelöhr werden. Auch aus Verkehrssicherheitsgründen sprach sich die Mediationsgruppe im Falle eines Ausbaus für einen zeitnahen vierstreifigen Ausbau der Tunnelstrecken aus.

Erhöhung der Verkehrssicherheit unabdingbar

Generell konnte die Mediationsgruppe folgenden Konsens festhalten: Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf der B 10 sind unausweichlich.

Einige Teilnehmer sahen als eine solche Maßnahme den vierstreifigen Ausbau der B 10 an. Andere Teilnehmer sahen hingegen Möglichkeiten wie die der verkehrslenkenden Maßnahmen vor allem bei den Übergängen von drei auf zwei Fahrstreifen, um die Verkehrssicherheit bei bestehendem Ausbauzustand zu erhöhen. Über die Art der Erhöhung der Verkehrssicherheit erzielte die Mediationsgruppe demnach keinen Konsens.³¹ Explizit wurde von der Mediationsgruppe festgestellt, dass alle vom LSV durchgeführten Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen.

³¹ Vgl. Kapitel 4.2.

4.4 Schienenverkehr

Queichtalbahn im Zentrum der Diskussion

Im Mittelpunkt von zwei Vorträgen und der anschließenden Diskussion zur Thematik Schienenverkehr³² stand die Nutzung der vorhandenen Bahnverbindung durch das Queichtal zwischen Landau und Pirmasens. Das Hauptproblem der Queichtalstrecke liegt nach Meinung der Mediationsgruppe in der langen Reisezeit zwischen den beiden kreisfreien Städten Pirmasens und Landau. Als wesentliche Ursachen hierfür wurden die topographischen Verhältnissen mit entsprechend engen Kurvenradien und den damit verbundenen geringen Maximalgeschwindigkeiten genannt. Hinzu kommt ein teilweise unattraktiver Busparallelverkehr sowie die ungünstige Lage einzelner Haltepunkte in den Gemeinden abseits der Siedlungsschwerpunkte.

Eine Verbesserung der Verhältnisse durch den Bau eines zweiten Gleiskörpers (Schienenstranges) durch die Elektrifizierung der Queichtalstrecke sollte nach Meinung einiger Beteiligter ernsthaft geprüft werden. Andere Teilnehmer vertraten jedoch die Auffassung, dass ein solcher Ausbau der Queichtalstrecke weder mittel- noch langfristig realisiert werden könne.³³

Bundesmittel nicht verfügbar

Eine ins Gespräch gebrachte Umschichtung von Bundesmitteln für Bundesstraßenbauprojekte in den Ausbau von Schienenwegen ist haushaltsrechtlich nicht möglich. Zudem wurde darauf verwiesen, dass die Queichtalstrecke aufgrund bundespolitischer Entscheidung nicht im Bundesverkehrswegeplan des Bundes berücksichtigt ist, so dass von dieser Seite keine finanzielle Unterstützung zu erwarten ist.

Das Land Rheinland-Pfalz stellt dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd e.V. (ZSPNV) im Jahr rund 180 Millionen Euro an Regionalisierungsmitteln für den Betrieb des SPNV zur Verfügung. Daran zeigt sich die hohe Bedeutung, die das Land dem SPNV zumisst. Grundsätzlich wurde eine Ertüchtigung der Queichtalstrecke für den Güterverkehr als sinnvolle Ergänzung zum Straßengüterverkehr angesehen.

Die Mediationsgruppe machte die Zukunftskonzeption des ZSPNV zur Grundlage ihrer Diskussion. Die Konzeption des ZSPNV zielt vor allem darauf ab, die Leistungsfähigkeit und Attraktivität der Strecke auf Basis der bestehenden eingleisigen Streckenführung zu erhöhen. Konkrete Maßnahmen umfassen die Einführung von

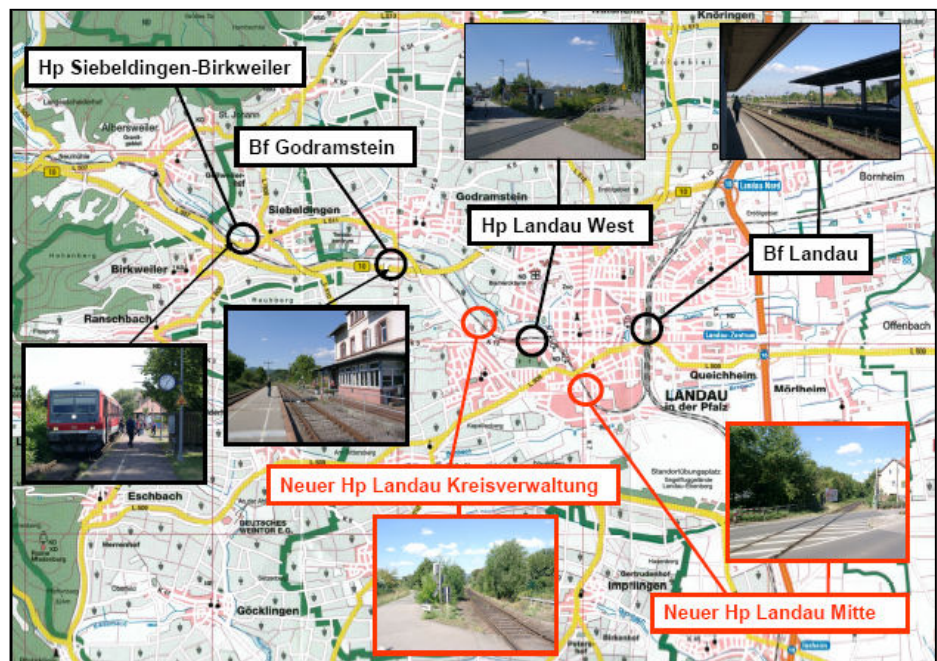
³² Vgl. Dokumentation Forum V.

³³ In einer aktuellen standardisierten Bewertung der Queichtalstrecke wird deren weiterer Ausbau mittelfristig durchaus positiv bewertet.

**Zukunftskonzept
für die
Queichtalbahn**

Regional-Express-Zügen und eine damit verbundene Reduzierung der Fahrzeit von 78 Minuten auf 58 Minuten sowie die Einrichtung von insgesamt sieben neuen Haltepunkten. Mit Hilfe dieser Maßnahmen wird die regionale Siedlungsstruktur vollständig erfasst und die Einbindung an das überregionale Schienennetz erreicht.

Abbildung 8: Haltestellenkonzept Pirmasens – Landau des ZSPNV (Auszug Abschnitt Landau)



Inwieweit ein möglicher Ausbau der Queichtalstrecke die Verkehrssituation auf der B 10 hinsichtlich des zu erwartenden Individualverkehrs verändern oder einen vierstreifigen Ausbau entbehrlich machen könnte, wurde von MODUS CONSULT wie folgt angenommen: Eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen des ÖPNV führt zu einer 1 -prozentigen Abnahme des Individualverkehrs auf der B 10.³⁴

**Gütertransport mit
der Queichtalbahn**

Für den Schienengüterverkehr gilt, dass Schienengütertransporte zwischen Pirmasens und Landau auf der Queichtalstrecke grundsätzlich technisch möglich sind. Inhaltliche Schwerpunkte der Diskussion waren die Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene, die Möglichkeiten zum Bau eines Güterverkehrszentrums sowie die Finanzierung von Straßen- und Schienenbauprojekten. Die Möglichkeit, die Fracht auf der relativ kurzen Strecke von der Straße auf die Schiene zu verlagern, wurde von einigen Teilneh-

³⁴ Vgl. Dokumentation Forum V, Anlage 4.

***Verbesserung der
Queichtalbahn
empfohlen***

menden als unrealistisch und unwirtschaftlich betrachtet.³⁵ Die Erfahrung zeigt, dass sich eine Verlagerung des Straßengüterverkehrs auf die Schiene erst ab einer Distanz von 300 km Transportweg wirtschaftlich tragfähig gestalten lässt.

Dessen ungeachtet sah eine große Gruppe von Teilnehmern der Mediation die Notwendigkeit, eine qualitative Verbesserung der Queichtalbahn auf Basis des Konzeptes des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Süd zu befürworten. Dieser Konsens ist auch vor dem Hintergrund zu sehen, dass ein möglicher Ausbau der B 10 erst in den nächsten 10 bis 15 Jahren zu erwarten sein wird und eine Optimierung der Queichtalbahn ohnehin notwendig ist.

Einige Teilnehmer waren der Meinung, dass auch über die Ertüchtigung der Queichtalstrecke durch den Schienenpersonenverkehr Rheinland-Pfalz Süd e. V. hinaus Mittel zur Verfügung gestellt werden sollten, um diesen Verkehrsträger in der Südpfalz konkurrenzfähig zu machen.

³⁵ Vgl. auch Dokumentation Forum VI.

4.5 Regionalwirtschaftliche Bedeutung

Im Themenfeld „Wirtschaftliche Bedeutung“ wurden die Effekte eines vierstreifigen Ausbaus der B 10 für die regionale Wirtschaft behandelt. Dabei bildeten die grundsätzliche Erfassung regional-ökonomischer Effekte verkehrlicher Infrastruktur sowie die für die Region bedeutenden Wirtschaftszweige „Weinbau und Landwirtschaft“, „Tourismus“ sowie „produzierendes und verarbeitendes Gewerbe“ den Mittelpunkt des Dialogs³⁶.

Regionalwirtschaftliche Effekte

Zunächst wurden die Grenzen der langfristigen Bewertung regionalwirtschaftlicher Effekte aufgezeigt. Sämtliche bekannten Fallstudien und Modellanalysen beziehen sich auf den Neubau, nicht aber auf den Ausbau von Straßen. Somit können sie für einen Vergleich nicht herangezogen werden.

Festgestellt wurde, dass wirtschaftliches Wachstum nur dort entstehen kann, wo auch eine adäquate Verkehrsinfrastruktur vorhanden ist. Die Infrastruktur wird in der Wirkungsforschung als notwendige Voraussetzung von Wirtschaftswachstum gesehen. Der Ausbau einer bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur stellt jedoch allein keine hinreichende Voraussetzung für wirtschaftlichen Aufschwung dar, sondern erfordert ein Bündel von weiteren Maßnahmen. Die erwarteten regionalwirtschaftlichen Effekte durch den Ausbau der B 10 lassen sich nach Meinung des Experten weder belegen noch quantifizieren noch prognostizieren; es gibt keine wissenschaftlich belegbaren Aussagen. Vorstellbare negative regionalwirtschaftliche Effekte in Form von Arbeitsplatzverlusten und Beeinträchtigung einzelner Wirtschaftszweige dürfen nicht ausgeblendet werden. Der Experte empfahl, den geplanten B 10 Ausbau nicht nur einer Machbarkeitsuntersuchung, sondern auch einer gesamtwirtschaftlichen Bewertung zu unterziehen.³⁷

Enge Verzahnung von Weinbau und Tourismus

An der Südlichen Weinstraße haben Tourismus und Weinbau einen hohen Anteil an der Bruttowertschöpfung. Eine enge Verzahnung zwischen Weinbau und Tourismus ist wichtig für die Entwicklungsperspektiven der Region. Diese große Bedeutung des Weinbaus für die Südliche Weinstraße und die enge wirtschaftliche Verbindung von Tourismus und Weinbau wurde von allen Mediationsteilnehmern gesehen.

³⁶ Vgl. Dokumentation Forum VI.

³⁷ Nach Auffassung der Landesregierung ist die gesamtwirtschaftliche Bewertung im BVWP 2003 enthalten.

**Tourismus
wirtschaftlich
bedeutsam**

Für den Tourismus an der Südlichen Weinstraße sind die Zufriedenheit der Gäste und das prägende Image "Ruhe, intakte Natur und Weinkulturlandschaft" im Biosphärenreservat entscheidend. Die Quantifizierung der wirtschaftlichen Effekte ist bei der Querschnittsbranche Tourismus ausgesprochen schwierig, zumal auch die Zufriedenheit von vielen Faktoren abhängt. Bei einem vierstreifigen Ausbau kann es an einigen sensiblen Punkten entlang der B 10 durchaus zu großflächigen Störungen des Landschaftsbildes kommen, die eine lokale Beeinträchtigung der touristischen Attraktivitäten mit sich bringen werden.³⁸ Für die Pfalz geht der Experte davon aus, dass durch einen vierstreifigen Ausbau der B 10 keine wesentlichen Attraktivitätsverluste hingenommen werden müssen. Im kleinräumigen Gebiet Landau und Annweiler können Auswirkungen auftreten. Eine Detailbetrachtung des Mikrobereichs Queichtal mit einer Untersuchung der Auswirkungen erfolgte in der Mediation nicht.

**Adäquate
Verkehrsanbindung
notwendig**

Mögliche Einflüsse hinsichtlich Umwelt-, Naturschutz und Gesundheit werden im Rahmen der vorgeschriebenen Verträglichkeitsuntersuchungen ermittelt. Diese Ergebnisse sind ebenfalls für Tourismus und Weinbau für eine wirtschaftliche Bewertung von Interesse. Klimatische Wirkungen wurden bezüglich der Bildung von Kälteklimazonen diskutiert. Sie sind in den Flächen, in denen Weinbau betrieben wird, von Relevanz. Diese Fragestellung wird im Rahmen der Planung im Falle eines Ausbaus vom LSV untersucht, um adäquate Maßnahmen zur Vermeidung ergreifen zu können³⁹. Die Lärmentwicklung, die ebenfalls für die Tourismuswirtschaft relevant ist, wird detailliert in Kapitel 4.8 dargelegt.

Die Idee einer stärkeren Kooperation im Tourismusmanagement der Landkreise Südliche Weinstraße und Südwestpfalz wurde von den Mediationsteilnehmern als sinnvoll angesehen.

Zwei Unternehmer aus der Region zeigten exemplarisch die wirtschaftliche Bedeutung des B 10-Ausbaus für ihren Betrieb heute und in Zukunft auf. Sie quantifizierten die wirtschaftliche Bedeutung der Unternehmen für die Region und die Mehrkosten des Transports durch den heutigen Ausbauzustand der B 10. Die herausgestellten Zahlen erscheinen den Mediationsteilnehmern plausibel. Für die Unternehmen ist die wirtschaftliche Lage derart, dass Unternehmensstandorte in der Region gefährdet sind, wenn die Produktivität nicht verbessert wird. Zuverlässige Rahmenbedingungen, wie der Ausbau der B 10, sind nach ihrer Meinung für die Standorte ihrer Unternehmen und ihre zukünftigen Investitionsentscheidungen von zentraler Bedeutung.

³⁸ siehe Forum VI, Fontanari, Europäisches Tourismus Institut GmbH an der Universität Trier.

³⁹ Vgl. Kapitel 4.6, 4.7 sowie 4.9.

***Wirtschaftliche
Interessen
abwägen***

Von allen Beteiligten wurde im Konsens die Notwendigkeit einer adäquaten Verkehrsanbindung für die Wirtschaft in Pirmasens und der Südwestpfalz gesehen. Die Weinbaubetriebe und die Tourismuswirtschaft erwarten bei einem weiteren Ausbau der B 10 finanzielle Einbußen und Arbeitsplatzverluste in den Anrainergemeinden zwischen Rinnthal und Landau, wie der Bauern- und Winzerverband, ein in Birkweiler ansässiger Winzer sowie der Verein Tourismus der Südlichen Weinstraße dem Forum plausibel dargelegt haben.

Insgesamt wurde die wirtschaftliche Bedeutung der unterschiedlichen Wirtschaftszweige für alle Seiten nachvollziehbar dargestellt und von den Mediationsteilnehmern respektiert, allerdings ohne Einvernehmen über die Notwendigkeit eines Ausbaus der B 10. Es wurde hervorgehoben, dass die Interessen zwischen der südwestpfälzischen Wirtschaft einerseits und dem Tourismus und Weinbau der Südlichen Weinstraße andererseits miteinander abgewogen werden müssen.

4.6 Umwelt- und Naturschutz

Der gesamte Planungsbereich ist Teil des Naturparks Pfälzerwald, für den eine rechtskräftige Naturparkverordnung gilt. Der Naturpark Pfälzerwald ist von der UNESCO als Biosphärenreservat und zusammen mit dem französischen „Parc regional de Vosges du Nord“ als erstes grenzüberschreitendes Biosphärenreservat in Mitteleuropa anerkannt. Einige Teilnehmer sehen darin eine wichtige Vorgabe für die Planung des vierstreifigen Ausbaus an der B 10. Andere halten den Ausbau mit dem Biosphärenreservat vereinbar.

Bei der Planung der B 10 sind Auswirkungen auf landespflegerisch bedeutsame Gebiete zu beachten. Entsprechende schützenswerte Bereiche befinden sich in unmittelbarer Nähe zur B 10. Hierzu zählen FFH - Schutzgebiete⁴⁰, Vogelschutzgebiete in den Natura 2000 - Gebieten mit dem Pfälzerwald sowie Naturschutz-, Wasserschutz- und weitere durch Rechtsverordnung geschützte Gebiete.

Zu den Auswirkungen eines vierstreifigen Ausbaus der B 10 liegen bereits einige Gutachten vor. Eine abschließende Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) und die verbindliche Prüfung nach Flora-Fauna-Habitatrichtlinie für die entsprechenden FFH - Gebiete sind bisher nicht erfolgt. Insofern bezog sich der Inhalt der Sitzung vorrangig auf die Erörterung der beabsichtigten Vorgehensweise dieser vorgeschriebenen Untersuchungen.

Untersuchungen für Natur und Umwelt

Das Vorgehen einer umweltverträglichen Straßenplanung sieht gemäß dem Umwelt- und Planungsrecht eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) vor. Diese dient als Entscheidungsgrundlage über die Zulässigkeit eines Vorhabens. Sie erfasst die Auswirkungen auf die

- Schutzgüter Mensch, Tiere und Pflanzen,
- Umweltmedien Boden, Wasser und Luft sowie
- Landschaft, Kultur und Sachgüter.

Im Rahmen der Mediation nahm die Mediationsgruppe eine Auflistung der bereits durchgeführten Untersuchungen zur Kenntnis.⁴¹ Das sind unter anderem der Landespflegerische Begleitplan A 65-Godramstein sowie die landespflegerische Voruntersuchung für

⁴⁰ Die FFH-Richtlinie zielt auf den Schutz der wildlebenden Fauna und der wildwachsenden Flora sowie den Schutz ihrer Habitate ab.

⁴¹ Vgl. Dokumentation Forum VII.

***Schützenswerte
Arten und deren
Lebensräume
beachten***

die Bereiche Godramstein - Albersweiler. Gleichwohl stehen noch die gesetzlich vorgeschriebenen oben genannten Untersuchungen sowie eventuelle Sonderuntersuchungen zu speziellen Fragestellungen im Bedarfsfall aus. Die Mediationsgruppe nahm zur Kenntnis, dass im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Bestimmungen je nach Planungsstand der B 10 Untersuchungen vorliegen, in Bearbeitung oder vom Vorhabenträger in Planung sind. Insgesamt ist das Verfahren der Umwelt- und FFH - Verträglichkeitsprüfung entsprechend dem vorgeschriebenen Maß transparent und beteiligt die Träger öffentlicher Belange.

Eine unterschiedliche Sichtweise bestand lediglich in einzelnen Aspekten. Die Bestimmung von Erhebungskorridoren bei den einzelnen Untersuchungen wurde angesprochen. Nach den maßgebenden Vorgaben betragen diese rund 200 m bis 500 m, mit der Option, diese im begründeten Einzelfall zu erweitern. Demgegenüber befürwortet ein Teil der Mediationsgruppe, den Erhebungskorridor generell auf 1.000 m auszuweiten. Zu Bedenken gegeben wurde auch, dass bei den Untersuchungen besondere Arten gemäß FFH – Richtlinie Anhang I, IV und zudem die unterschiedlichen Lebensräume und Wanderbewegungen der verschiedenartigen Lebensformen zu berücksichtigen sind. Die im Pfälzerwald beheimateten schützenswerten Arten der Wildkatze und des Luchses haben Wanderungsbewegungen zwischen 1.000 ha (Wildkatze) und 10.000 ha (Luchs), denen mit Hilfe entsprechender Querungsmöglichkeiten über Straßen Rechnung getragen werden sollte.

Querungsmöglichkeiten können einerseits in Form von Grünbrücken oder andererseits mit Hilfe von Zäunen als Leitplanke umgesetzt werden, die auf bereits vorhandene Querungsmöglichkeiten hinleiten. Die Konzipierung neuer Wilddurchlässe wurde vom Vorhabenträger, abhängig von der Prüfung im Einzelfall, in Aussicht gestellt.

Darüber hinaus stellte die Mediationsgruppe fest, dass alle Natura-2000-Gebiete rechtlich gleichrangig nebeneinander stehen, es aber in jedem Einzelfall unterschiedliche Schutzgründe geben kann. Welche Alternativen bestehen, wenn die Erheblichkeitsschwelle von der geplanten Baumaßnahme überschritten wird, wurde von einem Teil der Mediationsgruppe dahingehend beantwortet, dass mit einem Überschreiten der Erheblichkeitsschwelle nicht zu rechnen ist. Andere erwarteten erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft durch die Trennung, was einer zukunftsfähigen Entwicklung des Biosphärenreservats entgegenstünde. Sie vertraten die Ansicht, dass das ökologische Gleichgewicht mit jedem Eingriff gestört wird, auch wenn Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen an anderer Stelle durchgeführt werden. Zudem besteht die Schwierigkeit, Ausgleichsmaßnahmen aufgrund der geo- und topografischen Lage im Queichtal umzusetzen.

***Naturraum
wichtiger Faktor
für Tourismus***

Ein weiterer wichtiger Punkt resultierte aus dem Verhältnis zwischen Umwelt und dem Wirtschaftszweig Tourismus der Region. Hier wurde festgestellt, dass Urlaubsgäste als wichtigsten Grund für die Standortwahl Südliche Weinstraße das Naturerlebnis angeben. Das Image einer „intakten Natur“ wird über die als regionale Stärken identifizierten Indikatoren „Landschaft“ und „Umweltqualität“ bewertet⁴².

***Nachhaltige Ent-
wicklung anstreben***

Eine gemeinsame Verständigung im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung, zu der es im Grundsatz kaum Differenzen gab, ist ohne die Erkenntnisse aus den noch ausstehenden Untersuchungen zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich.

Generell empfahl die Mediationsgruppe ein gesundes Maß zwischen ökonomischen, sozialen und ökologischen Belangen im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung anzustreben.

⁴² vgl. Kap. 4.5.

sprochen. Diese Fälle und eventuelle Einflüsse aus Seitentälern werden im Rahmen der weiteren Planung berücksichtigt.

Der Ausbau der B 10 bei gleicher Höhenlage hat, nach Meinung des Sachverständigen, keine negativen lufthygienischen Auswirkungen für die im Queichtal lebenden Menschen, da sich die Luftschadstoffe bei den guten Austauschverhältnissen im Queichtal sehr gut verteilen.

Insgesamt gewann die Mediationsgruppe einige neue und vertiefende Erkenntnisse zu den klimatischen Verhältnissen im Queichtal, aber auch zu grundsätzlichen geländeklimatischen Verhältnissen unter Berücksichtigung unterschiedlicher Raumdifferenzierungen (Hang- und Tallage).

Letztlich fehlten aber noch genaue Kenntnisse über die Ausbreitungsverhältnisse der Schadstoffe im Queichtal.⁴³

43 Vgl. Kapitel 4.9.

4.8 Lärmschutz

Lärmbelastung mit und ohne Ausbau

Lärm ist insbesondere für die Anliegergemeinden der Südlichen Weinstraße eines der zentralen Konfliktthemen zum Ausbau der B 10. Die südwestpfälzischen Beteiligten der Mediation B 10 zeigten für die Situation der Anrainer Verständnis und mehrfach ihre Bereitschaft, bei einem Ausbau der B 10 im Streckenabschnitt Landau bis Queichhambach, einen optimalen Lärmschutz im Rahmen ihrer Möglichkeiten nachdrücklich zu unterstützen.

Betrachtet wurden die Wirkungen von Lärmbelastungen

- bei der heutigen und zukünftigen Lärmsituation der B 10 ohne Ausbau und
- für Lärmschutzmaßnahmen bei einem vierstreifigen Ausbau nach rechtlichen Vorgaben sowie
- für den Fall zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen, die der LSV als „XXL - Variante“ präsentierte.⁴⁴

Berechnungen nach gesetzlichen Vorgaben

Lärmwerte werden auf die Fläche bezogen in Intervallen von 3 dB (A) in Form von Linien gleicher Lautstärke - (Isophonen) dargestellt. In die nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz berechneten Lärmwerte fließen zahlreiche Faktoren wie beispielsweise die meteorologische Situation, die Anteile an Lkw-Verkehr, die zulässige Höchstgeschwindigkeit, die gemittelte durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge, die Distanz des Ortes zur Straße ein.⁴⁵

Wie auch bei anderen Themen wünschten einige Teilnehmer anstelle der rechtlich vorgeschriebenen Berechnungen, konkrete Vor-Ort-Messungen durchzuführen, da diese überzeugender bzw. glaubwürdiger seien. Es konnte festgestellt werden, dass der Lärm an höher, und zur Straße weiter entfernt gelegenen Orten größer sein kann. Diese Erfahrung wurde von den Experten bestätigt. Dem vom LSV dargestellten Berechnungsverfahren liegt der meteorologisch und situativ ungünstigste Fall zugrunde, so dass die Berechnungen regelmäßig für die Betroffenen günstigere Werte als die Messungen ergeben. In die Berechnungen sind Distanzen zur Straße von bis zu 700 m sowie topografische Besonderheiten eingegangen, womit auch die höher gelegenen Orte berücksichtigt wurden. Nach gesetzlicher Vorgabe sind bei Straßenbauprojekten diese Berechnungen vorgeschrieben.

⁴⁴ Vgl. Dokumentation Forum VIII.

⁴⁵ Vgl. Dokumentation Forum VIII.

Zum Teil wurden einzelne Aspekte der gesetzlichen Vorschriften (z. B. die Anpassung der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) an die aktuellen DIN - Vorschriften) in Frage gestellt: Die dort vorgegebene Hörschwelle von 3 dB (A) sei zu gering angesetzt, da nicht die Mittelwerte, sondern die Geräuschspitzen als Bezugsgröße dienen sollten, da diese entscheidend für die Störimpfindung seien.

Unabhängig von einer Bewertung der gesetzlichen Vorgaben ist nach Aussagen des Umweltbundesamtes und des Verbandes des deutschen Automobilclubs auch längerfristig nicht mit Änderungen der gesetzlichen Grenzwerte beim Lärmschutz zu rechnen.

Der sogenannte Flüsterasphalt wurde aus Expertensicht im Dauerbetrieb als untauglich zur Lärminderung bezeichnet. Dagegen wirkt der Splittmastmixasphalt lärmindernd und weist eine gute Dauerhaftigkeit in dieser Wirkung auf. Die Verwendung lärm- armer Reifen bietet das Potenzial zur Reduzierung der Lärmemissionen um 3 dB (A). Die Verwendung ist gesetzlich nicht vorgeschrieben.

Die vom LSV vorgestellten Berechnungen unter Zugrundelegung seiner Verkehrsprognosen ergaben folgendes Bild:

- Für den dreistreifigen Ausbauzustand der B 10 sind keine zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen in Form einer Lärm- sanierung vorgesehen.
- Die Lärmbelastung wird bei Bestand der heutigen Ausbau- situation zukünftig bis 2020 mit wachsendem Verkehrsauf- kommen zunehmen.
- Bei einem vierstreifigen Ausbau sind die geltenden höheren Grenzwerte für die Lärmvorsorge einzuhalten. Die rechtlich vorgegebenen Lärmvorsorgemaßnahmen in Form von Wällen, Wänden oder Dämmen werden insgesamt die ak- tuelle Lärmsituation trotz steigenden Verkehrsaufkommens aufrecht erhalten. In einzelnen Bereichen kann eine Ver- besserung erzielt werden.
- Eine gegenüber der heutigen Situation deutliche Reduzie- rung der Lärmbelastung kann bei einem vierstreifigen Aus- bau dann erzielt werden, wenn über die gesetzlich vorge- schriebene Vorsorge hinausgehende Lärmschutzmaßnah- men als XXL - Variante ergriffen werden.

*Lärminderung
bei vierstreifigem
Ausbau möglich*

In diesem Zusammenhang wurden abermals die zugrunde liegenden Prognosen der Verkehrsentwicklung als zu hoch in Frage gestellt. Der Lkw-Verkehr wird nach Ansicht eines Referenten rückläufig sein, was andere Teilnehmer der Mediation erneut anzweifelten.⁴⁶ Einzelne Teilnehmer plädierten für aktive Lärmschutzmaßnahmen in Verbindung mit einer sogenannten intelligenten Verkehrsführung bei einem vierstreifigen Ausbau mit einem Querschnitt von 16 m und der Anordnung von Geschwindigkeitsbegrenzungen. Der vom LSV beauftragte Verkehrsexperte regte an, ausreichenden Lärmschutz teilweise über das vorgeschriebene Maß hinaus vorzusehen.

Auch wenn die „XXL - Variante“ sowohl als attraktive Lösung wie auch als eine unwesentliche Verbesserung betrachtet wurde, bestand ihr gegenüber Skepsis. Der Bund finanziert lediglich den gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutz. Eine verbindliche Zusage über zusätzliche Mittel für die „XXL - Variante“ seitens des Landes kann angesichts leerer Haushaltskassen nicht erwartet werden. Die Landesregierung bekräftigte ihr Bemühen, bei einer Zustimmung zum vierstreifigen Ausbau alle Möglichkeiten für einen optimierten Lärmschutz auszuschöpfen.

Die Diskussion verhalf allen Teilnehmenden zu einer vertieften Kenntnis über die Lärmschutzmöglichkeiten. Die Option auf einen verbesserten Lärmschutz erschien mehreren Beteiligten als wünschenswert, aber zu unsicher. Vor allem die unterschiedliche Auffassung über die zukünftige Verkehrsentwicklung und die damit verbundene Infragestellung der Notwendigkeit eines Ausbaus hatte zur Folge, dass hinsichtlich des Lärmschutzes keine abschließenden Ergebnisse zu Stande kamen. Es standen sich schlussendlich die beiden Meinungen gegenüber, dass

- bei einem geringeren Verkehrswachstum als sie in der Prognose des LSV zugrunde gelegt ist und bei einem Erhalt der Dreistreifigkeit sowie mit einer weiteren Geschwindigkeitsreduzierung eine Minimierung der Lärmemissionen erreicht werden könne sowie
- bei einer Erhöhung der Kapazitäten durch den Ausbau der B 10 der Verkehr harmonisiert werde und damit die Emissionen sinken würden. Zudem sei bei einem Ausbau ein deutlich besserer Lärmschutz erzielbar.

*Gegensätzliche
Meinungsbilder
auch zum
Lärmschutz*

⁴⁶ Vgl. Kapitel 4.2.

4.9 Gesundheitsschutz

Die Bewohner entlang der B 10 befürchten bei einem vierstreifigen Ausbau eine zusätzliche Schadstoffbelastung der Region vor allem durch die Zunahme des Lkw-Verkehrs. Grundsätzlich werden mit Hilfe von Grenz- und Richtwerten der 22. Bundesimmissionsschutzverordnung (22. BImSchV) im Rahmen der planerischen Abwägung schädliche Einwirkungen, die von einem Straßenbauvorhaben auf die Umwelt ausgehen (§ 17 FStrG), zur Beurteilung des Vorhabens herangezogen und ermittelt.

Als Beurteilungsfaktoren werden unter anderem herangezogen:

Untersuchung der Schadstoffbelastungen

- die Straßenkategorie mit zulässiger Höchstgeschwindigkeit,
- die Straßenneigung,
- die Anzahl der Fahrstreifen,
- die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge,
- der Lkw-Anteil.

Entsprechend den Vorgaben der 22. BImSchV wurden folgende Abgaskomponenten untersucht:

- CO - Kohlenmonoxid
- NO - Stickstoffmonoxid
- NO₂ - Stickstoffdioxid
- NO_x - Summenparameter Stickstoffoxide
- Pb - Blei
- SO₂ - Schwefeldioxid
- Ruß
- Benzol
- PM₁₀ - Feinstaub < 10 Mykrometer

Im Ergebnis zeigte sich, dass nur bei PM₁₀ der genannte Jahresmittelwert der Abgaskomponenten oder der 98er Perzentilwerte⁴⁷ die Beurteilungswerte der 22. BImSchV partiell überschreitet und die belastete Fläche zunimmt. Dies, so erklärte der Experte des LSV, gilt sowohl beim derzeitigen dreistreifigen Zustand der Straße als auch für die Prognosen 2020 ohne einen Ausbau oder bei einem vierstreifigen Ausbau. Die meisten Grenzwerte würden dabei erheblich unterschritten werden. Mögliche Gefährdungen könnten bis zu einer Entfernung von 200 m parallel zur Fahrbahn auftreten.

⁴⁷ D.h. der Konzentrationen, die bei 98 % der Ereignisse maximal erreicht werden; Maßzahl zur Typisierung von Spitzenpegeln. Die hierfür geltende Berechnungsmethode befindet sich derzeit in Überarbeitung.

Ein anderer Experte sah die Grenze bei 1.000 m. Zudem ist von zukünftigen technischen Verbesserungen an den Fahrzeugen auszugehen, die weitere Pegeldämpfungen erwarten lassen.

Die Daten werden grundsätzlich in Form von Rechenmodellen ermittelt und nicht vor Ort gemessen. Dennoch regen einige Teilnehmer an, anstelle der rechtlich vorgeschriebenen Berechnungen konkrete Vor-Ort-Messungen der Schadstoffe durchzuführen.⁴⁸

Der Annahme, dass heute bereits mehr Menschen an den indirekten Kurz- und Langzeitfolgen des Autoverkehrs (Schadstoffexposition) als an direkten Unfallfolgen sterben, wurde von einem größeren Teil der Mediationsrunde aufgrund von fehlenden Belegen nicht zugestimmt. Dass grundsätzlich unabhängig vom Ausbau der B 10 aber eine Korrelation zwischen der Sterblichkeit (Mortalität) und Feinstaubbelastungen besteht, wurde von den Teilnehmern nicht angezweifelt.⁴⁹

**Queichtalwind
sorgt für guten
Austausch**

Es wurde darauf hingewiesen, dass aufgrund der günstigen klimatischen Verhältnisse, die sich durch den guten Luftaustausch im Queichtal auszeichnen, von einer großräumigen Verteilung der emittierten Feinstäube ausgegangen werden kann.⁵⁰ Offen blieben die Fragen, welche Effekte bei austauscharmen Wetterlagen eintreten und wie die Ausbreitung und Konzentration der Luftschadstoffe vonstatten geht.

Generell wurden von Teilen der Mediationsgruppe die schlechte Datenlage zur Thematik „Entstehung und Verteilung von Schadstoffemissionen“ kritisch hinterfragt. Daher wurden mehr Messstellen für eine bessere örtliche Abbildung der Schadstoff - Problematik gefordert.

48 Vgl. Kapitel 4.7 und 4.8.

49 Vgl. Kapitel 4.1 und 4.2.

50 Vgl. Kapitel 4.7.

4.10 Gesamtdiskussion und Resümee aus den Foren I - VIII

Szenarien für die B 10

Im neunten Forum wurde gemäß der Verabredung der Mediationsgruppe der Versuch unternommen, anhand einer Szenarienbetrachtung alle einzelnen inhaltlichen Aspekte miteinander und gegeneinander abzuwägen. Auf dieser Basis sollte ein abschließendes Meinungsbild als Fazit des Gesamtprozesses gebildet und Empfehlungen an die Landesregierung formuliert werden.

Die folgenden Szenarien standen im Mittelpunkt der abschließenden Diskussion der bereits in den vorangegangenen Kapiteln aufgeführten inhaltlichen Erkenntnisse:

Szenario 1

Alternativen und Maßnahmen zu Verbesserungen der dreistreifigen Ausbausituation – Variante 1: RQ 15,5

Szenario 2

Maßnahmen zur Minderung der Auswirkungen eines vierstreifigen Ausbaus – Variante 2: RQ 26 oder Variante 3: RQ 20

Hierzu fand eine eingehende Aussprache statt.

Die den vierstreifigen Ausbau nach wie vor ablehnend gegenüber stehenden Beteiligten plädierten dafür, die Dreistreifigkeit beizubehalten und stellten hierzu ein Konzept für eine Verkehrslenkung mit folgenden Elementen vor:⁵¹

- 1+W+1 Straßenführung mit Verkehrsleitsystemen und
- ein kreuzungsfreier Ausbau aller Anschlussstellen,
 - um die Sicherheit zu erhöhen.
- Geschwindigkeitsbegrenzung,
 - um den Lärmschutz zu erhöhen,
 - um die Schadstoffemissionen zu reduzieren
- und ggf. weitere Maßnahmen.

Da die Erhöhung der Sicherheit, der verbesserte Lärmschutz und die Vermeidung negativer Auswirkungen auf den Tourismus und Weinbau in der Südlichen Weinstraße sowohl von Vertretern

⁵¹ Vgl. Kap 4.3, Dokumentation Forum IX.

dieser Region als auch der Südwestpfalz als notwendig angesehen wurden, wurde ein vierstreifiger Ausbau mit verringertem Regelquerschnitt auf RQ 20 als weitere Variante diskutiert. Dabei wurde zum Ausdruck gebracht, dass mit einem solchen Ausbau folgende flankierende Maßnahmen verbunden werden müssten:

- sinnvolle Geschwindigkeitsbegrenzungen, PKW 100 km/h, LKW 80 km/h,⁵²
- die Verbesserung des Angebotes der Queichtalbahn auf einen echten Halb-Stunden-Takt,⁵³
- ein über das gesetzliche Niveau hinausgehender Lärm-schutz,⁵⁴
- und ggf. weitere Maßnahmen.

Eine weitere Gruppe hielt nach wie vor den vierstreifigen Ausbau mit dem Regelquerschnitt RQ 26, wie vom LSV in der Planung vorgesehen, für die beste Lösung. Gleichwohl wurde von diesen Teilnehmern Gesprächsbereitschaft zur Variante RQ 20 signalisiert.

Darüber hinaus wurden Möglichkeiten zur Vermeidung von Lkw- und Schwerlastverkehr, die die B 10 als Durchgangsstrecke nutzen, auf ihre rechtliche Umsetzung hin diskutiert.⁵⁵

Von Seiten des Mediationsleiters wurde die Frage aufgeworfen, ob auf der Basis der Kompromisslinie RQ 20, eine gemeinsame Lösung erreicht werden könne.

***Konsense - keine
gemeinsame
Lösung***

Die im Laufe des Prozesses formulierten Konsense wurden dabei nochmals deutlich betont und bestätigt. Die Mediationsteilnehmer konnten sich allerdings auf keine der drei diskutierten Varianten als eine gemeinsame Lösung verständigen.

Die Mediation wurde daher einvernehmlich beendet.

52 Vgl. Kapitel 4.2 und 4.3.

53 Vgl. Kapitel 4.4.

54 Vgl. Kapitel 4.8.

55 Vgl. Kapitel 4.2.

5. Gesamtfazit

Die zentralen Themen im Mediationsprozess waren:

- die Frage der künftigen Verkehrsentwicklung auf der B 10,
- das Anliegen, den Charakter der Südpfalz als eine von Weinbau und Wald geprägte Erholungslandschaft zu erhalten,
- die Notwendigkeit einer verbesserten Anbindung der südwestpfälzischen Region an die Rheinschiene,
- die Auswirkungen auf das Biosphärenreservat und weitere Naturräume,
- die befürchteten Lärm- und Umweltbelastungen für die Anliegergemeinden zwischen Landau und Annweiler.

In den Foren wurde für die 28 teilnehmenden Kommunen, Verbände, Vereine, Bürgerinitiativen und Vertreter der Wirtschaft ein umfangreicher Kenntnis- und Wissensstand auf- und vorhandene Informationsdefizite abgebaut. Zahlreiche Fragen konnten sachlich geklärt werden.

Viele Beteiligte haben zwar an Hand der gewonnenen Erkenntnisse ihre ursprüngliche Meinung überdacht und waren bereit, sich aufeinander zu bewegen, doch letztendlich konnten die gegensätzlichen Überzeugungen durch den Mediationsprozess weder aufgelöst noch überbrückt werden.

Das Land war bereit, Fragen des Lärmschutzes, von Geschwindigkeits- und Verkehrsbeschränkungen und des Ausbauquerschnittes in die weiteren Überlegungen mit einzubeziehen und sich im Falle des vierspurigen Ausbaus beim Bund nachhaltig für eine XXL Qualität des Lärmschutzes einzusetzen. Im derzeitigen Planungsstadium konnten jedoch keine verbindlichen Zusagen gemacht werden.

Des Weiteren sahen andere Mitglieder der Mediationsgruppe in einem vierstreifigen Ausbau mit einem Regelquerschnitt RQ 20 und flankierenden Maßnahmen eine mögliche Variante.

Weitere Teilnehmer vertraten die Auffassung, dass die Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse auf der B 10 durch andere Maßnahmen - etwa durch eine intelligente Verkehrsführung - erfüllt werden könnten, bei denen der dreistreifige Ausbauzustand erhalten bleibt.

Im weiteren Laufe der Diskussion hat sich gezeigt, dass eine gemeinsame Empfehlung weder für den drei- noch für den vierstreifigen Ausbau möglich gewesen ist.

Eine Gesamtempfehlung zu einer der diskutierten Varianten konnte die Mediationsgruppe nicht abgeben.

Gleichwohl kann festgestellt werden, dass die Beratungen und Untersuchungen im Rahmen des Mediationsprozesses bei einer Reihe von Aspekten zu übereinstimmend gewonnenen vertieften Erkenntnissen geführt haben. Diese werden in den weiteren Planungsprozess eingebracht werden.

Anhang

Anlage 1: Beteiligte der Mediation B 10

<i>Lfd. Nr.</i>	<i>Institution</i>	<i>Teilnehmer</i>	<i>Vertreter</i>
1	<i>Bauern & Winzer Verband Rheinland-Pfalz Süd e.V.</i>	<i>Herr Gerling (Bezirksgeschäftsführer Vorder- und Südpfalz)</i>	<i>Herr Ohliger (Bezirksgeschäftsführer Nord- und Westpfalz)</i>
2	<i>BUND</i>	<i>Herr Osterheld (Vorsitzender Ak Wald)</i>	<i>Herr Junker (Vorsitzender Ak Verkehr)</i>
3	<i>Bürgerinitiative Landau</i>	<i>Herr Kraus (1. Vorsitzender)</i>	<i>Herr Heupel (2. Vorsitzender)</i>
4	<i>Bürgerinitiative Queichtal</i>	<i>Herr Herzog (1. Vorsitzender)</i>	<i>Herr Schreiner (Vorstand)</i>
5	<i>IG BCE</i>	<i>Herr Lehmann (Bezirksleiter, Vorsitzender Bezirksvorstand)</i>	<i>Herr Mehnert (Sekretär Bezirk Pirmasens)</i>
6	<i>IHK Pfalz</i>	<i>Herr Dr. Abstein (Leiter: Standortpolitik: Industrie, Verkehr u. Raumordnung Innovation u. Umwelt)</i>	<i>Herr Dr. Koffler (Geschäftsführer des Dienstleistungszentrums Landau)</i>
7	<i>Kreishandwerkerschaft</i>	<i>Herr Behrendt (Geschäftsführer Südpfalz)</i>	<i>Herr Hellrich (Geschäftsführer Westpfalz)</i>
8	<i>Landkreis Südliche Weinstraße</i>	<i>Frau Riedmaier (Landrätin)</i>	<i>Herr Lutz (Bauverwaltung)</i>
9	<i>Landkreis Südwestpfalz</i>	<i>Herr Duppré (Landrat)</i>	<i>Herr Hügel (1. Kreisbeigeordneter)</i>
10	<i>LSV Kaiserslautern/ Dahn-Bad Bergzabern</i>	<i>Herr Ertel (Baudirektor)</i>	<i>Herr Goerz (Baurat)</i>
11	<i>LSV Rheinland-Pfalz</i>	<i>Herr Hölzgen (SGF)</i>	<i>Herr Hohmann (Ltd. BD)</i>
12	<i>MWVLW Rheinland-Pfalz</i>	<i>Herr Brandt (Ministerialrat)</i>	<i>Herr Knoop (Ministerialrat)</i>
13	<i>Ortsgemeinde Albersweiler</i>	<i>Herr Spieß (Ortsbürgermeister)</i>	<i>Herr Kopp (Beigeordneter)</i>
14	<i>Ortsgemeinde Birkweiler</i>	<i>Herr Flaxmeyer (Ortsbürgermeister)</i>	<i>Herr Klemens (Ratsmitglied)</i>
15	<i>Ortsgemeinde Rinnthal</i>	<i>Herr Hertel (Ortsbürgermeister)</i>	<i>Herr Seebach (Ortsvorsteher Gräfenhausen)</i>

Lfd. Nr.	Institution	Teilnehmer	Vertreter
16	Ortsgemeinde Siebeldingen	Herr Hartmann ⁵⁶ (Ortsbürgermeister)	Herr Ziegler (1.Ortsbeigeordneter)
17	Ortsgemeinde Wilgartswiesen	Herr Brödel (Ortsbürgermeister)	Herr Weber (Ortsbeigeordneter)
18	Polizei Annweiler	Herr Busch (Polizeidirektion Landau - Wachleiter Annweiler)	Herr Schneider (Polizeidirektion Landau - Sachgebietsleiter Verkehr)
19	Stadt Annweiler	Herr Wollenweber ⁵⁷ (Stadtbürgermeister)	Herr Hierschbie ⁵⁸ (1. Beigeordneter)
20	Stadt Landau	Herr Dr. Wolff (Oberbürgermeister)	Herr Schlimmer (Bürgermeister)
21	Stadt Pirmasens	Herr Dr. Matheis (Oberbürgermeister)	Herr Scheidel (Bürgermeister)
22	Stadt Zweibrücken	Herr Prof. Dr. Reichling ⁵⁹ (Oberbürgermeister)	Herr Heller (Bürgermeister)
23	Südpfalz Mobil e. V.	Herr Mohr (Beisitzer und Pressesprecher)	Herr Hellmich (1.Vorsitzender)
24	Verband des Verkehrsgewerbes	Frau Brenner (Geschäftsführerin)	Herr Michel (Spediteur)
25	Verbandsgemeinde Annweiler a. Trifels	Herr Lehnberger (Bürgermeister)	Herr Frech (1. Beigeordneter)
26	Verbandsgemeinde Hauenstein	Herr Wieser (Bürgermeister)	Herr Schächter (1. Beigeordneter)
27	Verbandsgemeinde Pirmasens-Land	Herr Haag (Bürgermeister)	Herrn Freyer (1. Beigeordneter)
28	Zweckverband SPNV Rheinland-Pfalz Süd	Herr Schreiner (Verbandsdirektor ZPNV)	Herr Heilmann (stellv. Verbandsdirektor ZPNV)
sowie das Mediationsteam			
29	Leiter Mediation	Prof. Dr. Claus Meissner	
30	Leiterin Mediationsteam Prognos	Helma E. Dirks	
31	Mediationsteam Prognos	Axel Bohn Fernando Reimann	
32	Dr. Manns & Conrad GmbH	Dr.-Ing. Klaus Manns	

⁵⁶ bis zum Mediationsforum IV: Herr Nageldinger

⁵⁷ bis zum Mediationsforum IV: Herr Rillmann

⁵⁸ bis zum Mediationsforum IV: Herr Müller

⁵⁹ bis zum Mediationsforum IV: Herr Dr. Lambert

Anlage 2: Referentinnen und Referenten der Mediation B 10

Übersicht der externen Referenten im Mediationsverfahren: (in der Reihenfolge ihres Auftretens in den Foren)

- Herr Dr. Böckmann, Statistisches Landesamt Bad Ems
Thema: Bevölkerungsentwicklung in den kreisfreien
Städten Landau und Pirmasens sowie in den Landkreisen
Südliche Weinstraße und Südwestpfalz
- Herr Siebrand, Modus Consult GmbH
Thema: Verkehrsaufkommen und -entwicklung
- Herr Kleemann, Büro für angewandten Umweltschutz
Thema: Verkehrsaufkommen und -entwicklung
Thema: Lärmschutz
- Herr Groß, Landesbetrieb Straßen und Verkehr, Rheinland-
Pfalz
Thema: Aspekte der Verkehrssicherheit
- Herr Dr. Fontanari, Europäisches Tourismus Institut GmbH
Thema: Regionalwirtschaftliche Effekte auf den Tourismus
- Herr Dr. Rommerskirchen, Prograns AG
Thema: Regionalwirtschaftliche Effekte verkehrlicher
Infrastruktur
- Unternehmer aus der Region zum Thema:
Wirtschaftliche Effekte aus Sicht regionaler Unternehmen:
Herr Wagner (Profine GmbH),
Herr Kettern (Wasgau AG),
Herr Dr. Makowski (Hornbach Baumarkt AG)⁶⁰
Herr Wehrheim (Weinbaubetrieb Wehrheim)
- Herr Keller, natura palatina
Thema: Umwelt- und Naturschutz
- Frau Kirst, LSV Rheinland-Pfalz, Referat Landespflege
Thema: Umwelt- und Naturschutz
- Dr. Geiger Universität Landau, Institut für Geographie
Thema: Klimaschutz
- Herr Dr. Jungelen, LSV Rheinland-Pfalz, Referatsleiter
Immissionsschutz
Thema: Lärm- und Gesundheitsschutz

⁶⁰ Dr. Makowski konnte seine vorgelegte Präsentation nicht vortragen, da er verhindert war.

- Herr Ihloff, Oberarzt am Städtischen Klinikum Landau
Thema: Gesundheitsschutz

Übersicht der Referenten aus der Mediationsgruppe
(In der Reihenfolge ihres Auftretens in den Foren)

- Herr Ertel, Landesbetrieb Straßen und Verkehr Rheinland-Pfalz;
Thema: Die Planung der B 10 im Überblick
- Frau Rechtsanwältin Brenner, Verband des Verkehrsgewerbes Rheinhessen-Pfalz e.V.
Thema: Steigerung des Frachtvolumens, dessen Auswirkungen und Verlagerungspotenzial auf die Bahn
- Herr Busch, Polizei Annweiler,
Thema: Aspekte der Verkehrssicherheit
- Herr Schreiner, Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd,
Thema: Zukunftskonzeption für die Bahnstrecke Landau – Pirmasens
- Herr Jäger, Südpfalz mobil e.V.
Thema: Zukunftsperspektive QueichtalBahn
- Herr Gerling, Bauern- und Winzerverband Rheinland-Pfalz Süd e.V.
Thema: Regionalwirtschaftliche Effekte auf den Weinbau und die Landwirtschaft
- Herr Herzog, Bürgerinitiative Queichtal
Thema: B 10 ohne vierstreifigen Ausbau, Forum IX

sowie aus dem Mediationsteam

- Frau Dirks
Thema: Ergebnisse des Expertentreffens zum Thema Verkehrsaufkommen und -entwicklung
- Herr Dr. Manns
Thema: Verkehrssicherheit bei unterschiedlichen Regelquerschnitten

Anlage 3: Grundsätze der Zusammenarbeit**Mediation B 10 – Grundsätze der Zusammenarbeit**

1. Die Teilnahme an der Mediation ist freiwillig.
2. Eine Mediation ersetzt keine förmlichen Verfahren.
3. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer benennen jeweils eine Vertreterin / einen Vertreter, die / der sie nach gemeinsamer Absprache bei Verhinderung in den Mediationsforen vertritt.
4. Teilnehmende und Vertretung erhalten jeweils von Prognos die Unterlagen per E-Mail, damit der Informationstransfer sichergestellt ist.
5. Die Beteiligten verpflichten sich zu einer kontinuierlichen Teilnahme, damit der Mediationsprozess sich entwickeln kann.
6. Die Mitglieder der Mediationsgruppe pflegen einen respektvollen und fairen Umgang miteinander.
7. Redebeiträge werden von den Einzelnen angemessen kurz gehalten.
8. Rednerinnen und Redner werden nicht durch Kommentare gestört.
9. Änderungen am inhaltlichen Programm sowie den zeitlichen Rahmenbedingungen werden gemeinsam von der Mediationsgruppe im Forum verabredet.
10. Die Dokumentationen der Mediationsforen geben die inhaltlichen Diskussionen wieder. Sie stellen insgesamt keine Ergebnisse dar.
11. Ergebnisse in Form von einzelnen Konsensen bzw. verbleibenden Dissensen werden als solche deutlich hervorgehoben und gemeinsam in der Mediationsgruppe formuliert und verabredet.
12. Die Form der Verbindlichkeit der Gesamtergebnisse wird im Prozessverlauf gemeinsam verabschiedet.
13. Die Dokumentationen der Mediationsforen werden anonymisiert verfasst. Namentliche Nennung von vertretenen Institutionen zu inhaltlichen Aussagen erfolgen auf eigenen Wunsch.
14. Die Beteiligten verpflichten sich, andere Mitglieder der Mediation nach außen nicht namentlich zu zitieren, um einen konstruktiven Austausch sicherzustellen.
15. Am Ende eines Mediationsforums wird bei Bedarf eine vorbereitete Pressemitteilung für die Medien abgesprochen.