

# Mediation zur Bundesstraße 10 zwischen Landau und Hauenstein

Ergebnis der wiederaufgenommenen Mediation  
Langfassung, 18. März 2013

**Leiter**

Kirchenpräsident a. D.  
Eberhard Cherdron

**Mediationsteam**

Dr. Christoph Ewen  
team ewen  
mail@team-ewen.de  
www.team-ewen.de

**Geschäftsstelle**

Elfi Mahr  
T 06151 - 950 485-0  
em@team-ewen.de

**Adresse**

Ludwigshöhstraße 31  
64285 Darmstadt  
T 06151 - 950 485-0  
F 06151 - 950485-10

Die Mediationsgruppe hatte den Auftrag, eine Lösung für den Abschnitt der B10 von Hauenstein bis Landau zu finden. Sie sollte laut der selbst gegebenen Grundsätze der Zusammenarbeit klären, ob

- | unter Berücksichtigung neuester Erkenntnisse und Entwicklungen im Bereich moderner Verkehrsleitsysteme zwischen Hauenstein und Landau sowie
- | unter Berücksichtigung der Möglichkeit einer Umleitung des internationalen Schwerlastverkehrs

ein durchgängiger verkehrssicherer dreistreifiger Ausbau oder ein vierstreifiger Ausbau incl. einer Tunnellösung bei deutlicher Verringerung des Straßenquerschnitts (von RQ 26 auf RQ 20) und damit des Flächenverbrauchs erfolgen soll.

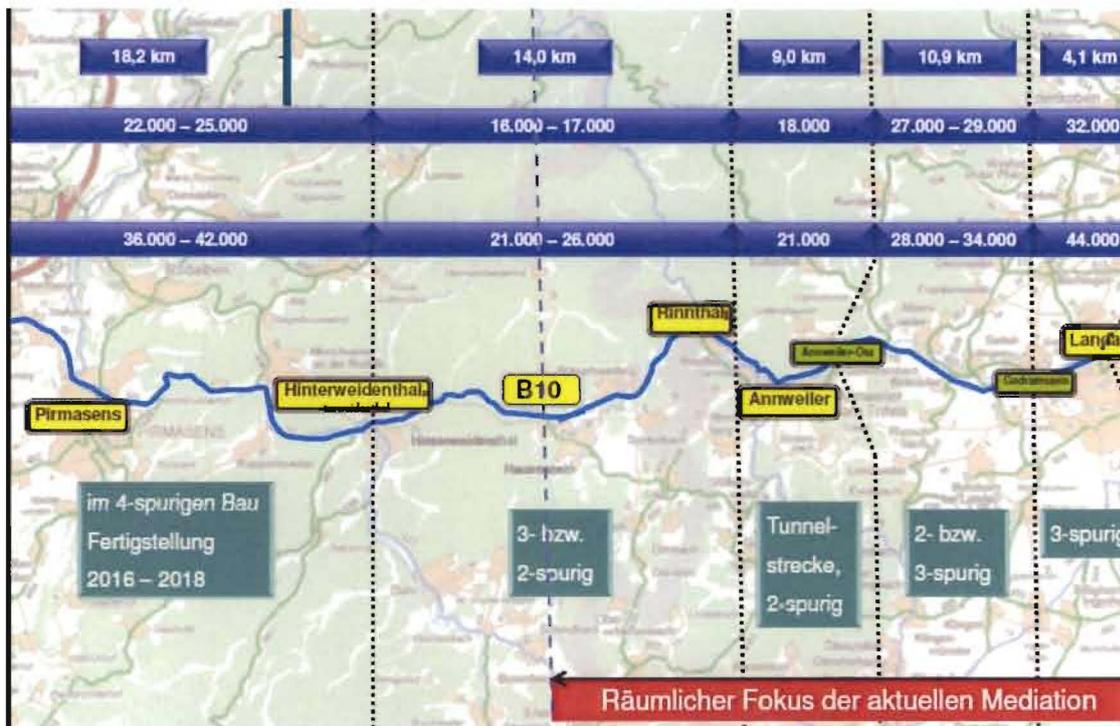


Abb. 1: derzeitiger (bzw. im Bau befindlicher) Ausbauzustand der B10, räumlicher Fokus der aktuellen Mediation, Verkehrszahlen (oben die heutigen 2010, aus Dauerzählstellen, unten die für 2020 prognostizierten Zahlen (Prognose des Landes für den Fall, dass nicht 4-spurig ausgebaut wird).

Die fachlichen Hintergründe dazu wurden im Rahmen der Mediation ausführlich mit Experten diskutiert. Die Zusammenschau der Fachexpertisen findet sich im parallelen Bericht der Mediationsleitung.

Die Gruppe erarbeitete drei Szenarien für die Zukunft der B10. Szenarien sind hier als denkbare Zukunftsbilder zu verstehen. Mit der Beschreibung der Szenarien ist keine Aussage für ein bestimmtes Szenario verbunden.

In den folgenden zweiseitigen Textblöcken sind die Passagen aus dem (kurzen) Ergebnispapier jeweils ergänzt um die Kommentare und Ergänzungen von Mitgliedern der Mediationsgruppe.

#### Szenario I: Optimierung ohne vierspurigen Ausbau

<p>Auch wenn die B10 in den letzten Jahren im Hinblick auf Unfallgefahren deutlich verbessert wurde, können weitere Optimierungen erfolgen.</p> <p>Dazu gehören eine Umgestaltung von einzelnen Knoten, ein farblich gestalteter Mittelstreifen nach der geplanten RAL (wo möglich) sowie eine Ertüchtigung des umliegenden und angrenzenden Straßennetzes.</p>	<p><i>Von einzelnen Teilnehmern wird ein befestigter Mittelstreifen (wo möglich) zur Vermeidung besonders folgenschwerer Unfälle für erforderlich gehalten.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) fordern im Detail im Rahmen des Szenario I folgende Maßnahmen:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Kreuzungsfrei Umgestaltung des Knoten B10/B48 (Auf- u. Abfahrt Wellbachtal)</i></li> <li>• <i>Kreuzungsfreie Umgestaltung des Knoten B10/B48 (Annweiler West)</i></li> <li>• <i>Kreuzungsfreie Umgestaltung des Knoten B10/L490/L505 (Queichhambach)</i></li> <li>• <i>Verlängerung der Auffahrt Fahrtrichtung Pirmasens Straße Am Bahnhof/B10 (Queichhambach)</i></li> <li>• <i>Kreuzungsfreie Umgestaltung des Knoten B10/L508 (Birkweiler/Siebelingen) zur Unterbindung der Linksabbieger von der B10 in die Ortslage</i></li> <li>• <i>Verlängerung der Auffahrt Fahrtrichtung Landau B10/L508 (Birkweiler/Siebelingen)</i></li> <li>• <i>Verlängerung der Abfahrt Fahrtrichtung Landau B10/K12 (Godramstein)</i></li> <li>• <i>Änderung der Vorfahrt an Kreuzung B10/K12/L511 (Godramstein), so dass der von der B10 kommende Verkehr Vorfahrt vor dem Verkehr auf der L511 erhält.</i></li> <li>• <i>Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km analog der Tunnelstrecke ab der Abfahrt B10/K12 (Godramstein) bis Abfahrt Fahrtrichtung Landau B10/K13 in Fahrtrichtung Landau aus kapazitäts- und Lärmschutzgründen (Städtisches Krankenhaus Landau).</i></li> <li>• <i>Befestigter und farblich gestalteter Mittelstreifen analog der neuen RAL auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau.</i></li> <li>• <i>Ersatz der Ampelanlage an der Kreuzung B10-Abfahrt Landau</i></li> </ul>
---	---

	<p>Nord/L516</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Dammheimer Kreuzung) durch eine Kreisverkehrsanlage ähnlich Abfahrt Landau Mitte/A65.</li> </ul> <p>Die Bürgermeister der Gemeinden Birkweiler, Siebeldingen, Albersweiler und Landau-Land schlagen die folgende Ergänzung vor:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Optimierung und Anpassung der heutigen 2- u.3-spurigen Streckenführung an neueste wissenschaftliche Erkenntnisse (farbliche Mittelrennungen) mit Umgestaltung und Entschärfung der Spurübergänge von 2- auf 1-Spur.</li> <li>• Optimierung und Verbesserung der Verkehrsableitungen von der B 10. Z. B. Kreisverkehr an der K12 bei Godramstein in Richtung Landau, um das Staurisiko im Berufsverkehr zu mindern.</li> <li>• Kreuzungsfreier und sicherer Ausbau aller Auf- und Abfahrten von der B 10, insbesondere bei Birkweiler/Siebeldingen u. Queichhambach.</li> </ul>
<p>Das Land Rheinland-Pfalz bietet an, über telematische Anwendungen (Streckenbeeinflussungsanlagen, Netzbeeinflussungsanlagen, dynamisches Verkehrsmanagement) die Verkehrsbelastung zu reduzieren.</p>	<p>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) ergänzen: Für kurze Teilstrecken (z.B. Godramstein-Landau, Birkweiler - Godramstein, Steigung Albersweiler) werden in diesem Szenario telematisch gesteuerte Wechselspuren eingesetzt )</p>
<p>Außerdem soll es zusätzlichen Lärmschutz im Bestand geben, der deutlich über die gesetzlich geforderten Grenzwerte hinausgeht („4 dB besser“), vor allem bei Wilgartswiesen, Rinntal, Annweiler (Tunnelaus- u. – einfahrten inkl. Lärmkorridore), Queichhambach, Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Godramstein, Landau-Schützenhof.</p> <p>Und es sollen automatische</p>	<p>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) ergänzen: Es sollen stationäre automatische Geschwindigkeitskontrollen auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau an diversen neuralgischen Punkten mit erhöhtem Gefährdungspotential (Knotenpunkte, kritische Auf- u. Abfahrten, Tunnelstrecke, kritische Wechsel an Übergängen 2 auf 1 Spur, Lärm-kritische Bereiche, usw. installiert werden.</p> <p>Die Bürgermeister der Gemeinden Birkweiler, Siebeldingen, Albersweiler und Landau-Land schlagen die folgende Ergänzung vor: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h auf der B10 mit stationären automatischen Geschwindigkeitsüberwachungen und zusätzlichen mobilen Kontrollen.</p> <p>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) ergänzen:</p>

<p>und/oder zusätzliche mobile Geschwindigkeitskontrollen installiert werden.</p>	<p><i>Außerdem muss der Naturschutz auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau bei allen zukünftigen Planungen an deutlich höhere Berücksichtigung finden, als bisher praktiziert. Bau-, anlagen-, und betriebsbedingte Belastungen sind den besonderen Bedingungen der Schutzgebietsausweisung anzupassen („Lärm- und Naturschutz XXL“). Dazu gehört eine Erfassung und Bewertung landschaftlicher, artenschutzrechtlicher und naturräumlicher Auswirkungen auf Biosphärenreservat und Naturpark Pfälzerwald als Ganzes sowie eine qualitative und quantitative Erfassung und Bewertung der Trennwirkungen. – Stichwort Wildbrücken werden bereits im heutigen Ausbauzustand gefordert – umso mehr sind sie nach evtl. Ausbaumaßnahmen aus naturschutzfachlicher Sicht als erforderlich anzusehen.</i></p>
---	--

#### Szenario II: „Doppeltrichter“

<p>Dieses Szenario berücksichtigt, dass – selbst wenn ein 4-spuriger Ausbau beschlossen würde - die Tunnel auf längere Sicht 2-spurig bleiben. Es wird daher eine von beiden Seiten kommende angepasste Ausbaulösung vorgeschlagen, damit der Verkehr allmählich auf zwei Spuren geführt wird.</p>	<p><i>Die Vertreter der Südwestpfalz sowie der IHK, der IGBCE und des Verbandes des Verkehrsgewerbes sehen Szenario II (nur) als Zwischenlösung auf dem Weg zu einem 4-spurigen Ausbau.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) sehen Szenario II (nur) als mögliche Dauerlösung ohne 4-spurigen Ausbau. Sie fordern analoge Bedingungen im Bereich Verkehrsoptimierung, -überwachung und Naturschutz wie bei Szenario I.</i></p>
<p>Szenario II zeigt die folgende zukünftige Situation: Bei Pirmasens ist die Strecke 4-spurig und bei Landau ist die Strecke 4-spurig vorgesehen (beklagter Planfeststellungsbeschluss), mit abnehmender Verkehrsbelastung ist sie 3-spurig und in einem erforderlichen Abstand vor den Tunneln ist sie 2-spurig.</p>	<p><i>Bürgermeister Hertel, Rinnthal, ergänzt, dass der erforderliche Abstand mindestens mehrere Kilometer betragen soll, jedenfalls auf der westlichen Seite der Tunnel.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) fordern im Hinblick auf Szenario II:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Konkret ab Hinterweidenthal wird die Strecke von 4 auf 3 Spuren reduziert und bis an den Kostenfelstunnel auf 2 Spuren eingeschränkt. Ab Annweiler Ost bis Landau Nord Kreuzung B10/L512 wird die Strecke von 2 über 3 Spuren auf 4 Spuren zwischen Landau Nord Kreuzung B10/L512 und A65 erweitert.</i></li> <li>• <i>Grundsatz des Szenario II ist kein weiterer Ausbau auf 4</i></li> </ul>

	<p><i>Fahrspuren: Ausnahme: Künftig soll der Abschnitt zwischen K 13 und K 12 ebenfalls vierspurig werden, sofern die noch durchzuführende gutachterliche Überprüfung ergibt, dass ein 4-spuriger Ausbau erforderlich ist.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Sollte diese ergeben, dass eine 4. Fahrspur zur Aufrechterhaltung einer ausreichenden Verkehrsqualität im Sinne des HBS erforderlich ist, könnte für diesen Abschnitt einer begrenzten 4-Spurigkeit mit RQ 21 zugestimmt werden. Zuvor ist zu prüfen, ob bei Umsetzung einer Transitverkehrssperrung für den Schwerlastverkehr die 4-Spurigkeit für Landau noch erforderlich bleibt.</i></li> </ul> <p><i>Für die südwestpfälzischen Kommunen gilt:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>Es ist nicht akzeptabel, dass ab Hinterweidenthal bis Wilgartswiesen nicht mehr 4-streifig weitergeplant und –gebaut werden soll, weil nach fachlicher Bewertung auch für eine Trichterzwischenlösung (vor Bau der 4-streifigen Tunnel) lediglich eine Strecke von 2 – 3 km erforderlich ist, um die Verkehrszuführung zu den Tunneln flüssig und verkehrssicher zu halten.</i></li> <li>• <i>Das gleiche gilt für den östlichen Streckenabschnitt zwischen Landau und Queichhambach.</i></li> <li>• <i>(Der Streckenabschnitt zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein ist im Übrigen nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens).</i></li> <li>• <i>Ohne einen 4-streifigen Weiterbau, ist ein dringend erforderlicher Lärmschutz für Wilgartswiesen, Albersweiler, Siebeldingen, Birkweiler und Landau nicht zu erreichen.</i></li> </ul> <p><i>Bürgermeister Brödel, Wilgartswiesen, stellt die Bedingung, dass der Streckenabschnitt zwischen Wilgartswiesen-Ost und dem Tunnelleingang Rinntal für die Verengung, also als Trichterstrecke ausreicht, damit es zu keinen Rückstaus bis in die Ortsrandlage kommt.</i></p>
<p>Die Verjüngung von vier zunächst auf drei und dann auf zwei Spuren wird gesteuert durch moderne Verkehrsleitsysteme (Streckenbeeinflussungsanlagen,</p>	<p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) ergänzen: Es sollen stationäre automatische Geschwindigkeitskontrollen auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau an diversen neuralgischen Punkten mit erhöhtem Gefährdungspotential (Knotenpunkte, kritische Auf- u. Abfahrten, Tunnelstrecke, kritische Wechsel an Übergängen 2 auf 1 Spur, Lärm-kritische</i></p>

<p>Netzbeeinflussungsanlagen, dynamisches Verkehrsmanagement).</p> <p>Dauerhafte stationäre und/oder zusätzliche mobile Geschwindigkeitsüberwachungen sollen insbesondere an den Knotenpunkten installiert werden und auch hier ist ein nach RAL farblich gestalteter Mittelstreifen (wo möglich) auf den 2-spurigen Abschnitten vorzusehen.</p>	<p><i>Bereiche, usw. installiert werden.</i></p> <p><i>Die Bürgermeister der Gemeinden Birkweiler, Siebeldingen, Albersweiler und Landau-Land schlagen die folgende Ergänzung vor: Höchstgeschwindigkeit 100 km/h auf der B10 mit stationären automatischen Geschwindigkeitsüberwachungen und zusätzlichen mobilen Kontrollen.</i></p>
<p>Mit diesem Szenario wird für den hochbelasteten Abschnitt von Godramstein/Landau-Nord bis zur A65 ein 4-spuriger Ausbau vorgesehen, um die dortigen Verkehrsspitzen abzufangen.</p>	<p><i>Die Kommunen aus der Südwestpfalz schreiben dazu: Hinsichtlich des in Frage gestellten Ausbauquerschnitts beharrt der Bund als Straßenbaulastträger zu einem verkehrssicheren Ausbau auf einem Querschnitt RQ26 (mit Seitenstreifen).</i></p> <p><i>Der Gutachter hat im Mediationsverfahren grundsätzlich die Relevanz eines einheitlichen Ausbauquerschnitts einer Bundesstraße bestätigt, dieser Ausbauquerschnitt ist im bisher ausgebauten 4-streifigen Teil RQ26 (mit Seitenstreifen). Der Gutachter hält jedoch ausnahmsweise in nicht stark belasteten Teilabschnitten RQ21 für denkbar. Eine Abstimmung muss hier mit dem Straßenbaulastträger und Finanzierer des Straßenbaus gefunden werden. Ein möglicherweise nach den technischen Regeln nicht vorgesehener Ausbauquerschnitt darf nicht im Sinne eines Junktims Teil eines Kompromissvorschlages werden.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) ergänzen: Um kurzfristig die Verkehrsspitzen auf dem höchstbelasteten B10-Abschnitt zwischen den Abfahrten Landau-Kreisverwaltung (B10/K12) und Landau-städtisches Krankenhaus (B10/K13) abzufangen soll auf diesem 1 km langen Abschnitt, mit bereits zwei bestehenden Fahrspuren in Richtung Osten, die Geschwindigkeit umgehend auf 70 km reduziert werden. Analog der Tunnelstrecke mit Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km ist durch diese Maßnahme ebenfalls eine deutliche Kapazitätssteigerung zu erwarten. Nach der Abfahrt Landau/Städtisches Krankenhaus (B10/K13) sinkt die Verkehrsbelastung deutlich, so dass ein weiterer</i></p>

	<i>Ausbau auf unbestimmte Zeit dort nicht als notwendig erachtet wird.</i>
<p>Damit verbunden muss ein Lärmschutz sein, der deutlich über die gesetzlich geforderten Grenzwerte hinausgeht („4 dB besser“).</p> <p>Außerdem muss der Naturschutz an dieser Stelle deutlich höhere Berücksichtigung finden, als gesetzlich vorgeschrieben („Lärm- und Naturschutz XXL“). Dazu gehört eine Erfassung und Bewertung landschaftlicher, artenschutzrechtlicher und naturräumlicher Auswirkungen auf Biosphärenreservat und Naturpark und eine qualitative Erfassung und Bewertung der Trennwirkungen – Stichwort Wildbrücken.</p>	<p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) schlagen folgende weitergehende Formulierung vor:</i></p> <p><i>Außerdem muss der Naturschutz auf der gesamten Strecke zwischen Hinterweidenthal und Landau bei allen zukünftigen Planungen zur B10 deutlich höhere Berücksichtigung finden, als bisher praktiziert. Bau-, anlagen- und betriebsbedingte Belastungen sind den besonderen Bedingungen der Schutzgebietsausweisung anzupassen („Lärm- und Naturschutz XXL“). Dazu gehört eine Erfassung und Bewertung landschaftlicher, artenschutzrechtlicher und naturräumlicher Auswirkungen auf Biosphärenreservat und Naturpark Pfälzerwald als Ganzes sowie eine qualitative und quantitative Erfassung und Bewertung der Trennwirkungen. Wildbrücken werden bereits im heutigen Ausbauzustand gefordert – umso mehr sind sie nach evtl. Ausbaumaßnahmen aus naturschutzfachlicher Sicht als erforderlich anzusehen.</i></p>

### Szenario III: „durchgängiger 4-spuriger Ausbau“

<p>Dieses Szenario sieht auch die Tunnel vierspurig ausgebaut (Stichwort „Basistunnel“). Es wird durchgängig ein Regelquerschnitt ohne Standstreifen mit gelegentlichen Haltebuchten vorgesehen, der sich jenseits der Tunnelstrecke an der bisherigen Trasse orientiert.</p> <p>Außerdem soll es zusätzlichen</p>	<p><i>Die Bürgermeister der Gemeinden Birkweiler, Siebeldingen, Albersweiler und Landau-Land können einem durchgängigen 4-spurigen Ausbau in keinsten Weise zustimmen. Die vorgelegten Planungen für den Abschnitt Annweiler-Ost bis Birkweiler sind in den Bereichen Straßenführung, Bauwerke und Lärmschutz für die Gemeinden Albersweiler, Birkweiler und Siebeldingen nicht zu akzeptieren.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) lehnen das Szenario III als Ganzes ab.</i></p> <p><i>Die Kommunen aus der Südwestpfalz schreiben dazu:</i></p>
--	---

<p>Lärmschutz im Bestand geben, der deutlich über die gesetzlich geforderten Grenzwerte hinausgeht („4 dB besser“), vor allem bei Wilgartswiesen, Rinntal, Annweiler (Tunnelaus- u. – einfahrten inkl. Lärmkorridore), Queichhambach, Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen, Godramstein, Landau-Schützenhof.</p>	<p><i>Hinsichtlich des in Frage gestellten Ausbaquerschnitts beharrt der Bund als Straßenbaulastträger zu einem verkehrssicheren Ausbau auf einem Querschnitt RQ26 (mit Seitenstreifen). Der Gutachter hat im Mediationsverfahren grundsätzlich die Relevanz eines einheitlichen Ausbaquerschnitts einer Bundesstraße bestätigt, dieser Ausbaquerschnitt ist im bisher ausgebauten 4-streifigen Teil RQ26 (mit Seitenstreifen). Der Gutachter hält jedoch ausnahmsweise in nicht stark belasteten Teilabschnitten RQ21 für denkbar. Eine Abstimmung muss hier mit dem Straßenbaulastträger und Finanzierer des Straßenbaus gefunden werden. Ein möglicherweise nach den technischen Regeln nicht vorgesehener Ausbaquerschnitt darf nicht im Sinne eines Junktims Teil eines Kompromissvorschlages werden.</i></p>
--	--

Umgang mit den Szenarien

<p>Keines der Szenarien hat sich als konsensfähig herausgestellt. Aber in Szenario II fanden sich die meisten Konsens-Punkte.</p>	<p><i>Die Vertreter aus der Südwestpfalz sowie IHK, Verband des Verkehrsgewerbes und IG BCE können Szenario II nur mittragen, wenn es als Übergangslösung in Richtung eines 4-spurigen Ausbaus incl. Basistunnel getragen wird mit der Maßgabe, dass die Reststrecke durchgängig 4-streifig bei der Bundesverkehrswegeplanung angemeldet wird.</i></p> <p><i>Die Vertreter der Initiativen und Verbände gegen einen vierspurigen Ausbau (BI Queichtal, BI Landau, BUND, Südpfalz Mobil) schreiben: Mit der unter diesem Szenario II vorgeschlagenen stufenweisen Vorgehensweise und Reduzierung der Geschwindigkeit auf 70 km im Bereich des 1 km langen höchst belasteten Abschnittes zwischen B10/K12 und B10/K13 ergibt sich eine kurzfristig realisierbare Möglichkeit die dortigen Verkehrsspitzen zweckmäßig abzufangen. Dies sollte gutachterlich überprüft werden.</i></p>
<p>Innerhalb der Mediationsrunde ist es strittig, ob das Land beim Bund eine durchgängige 4-spurige Ausbaulösung für den</p>	<p><i>Es wird von den Ausbaubefürwortern (kommunale Vertreter der Südwestpfalz, Bürgerinitiativen für den 4-spurigen Ausbau, Vertreter von IG BCE, IHK und Verband des Verkehrsgewerbes) dafür plädiert, die nicht ausgebaute Reststrecke insgesamt zum Bundesverkehrswegeplan zum 4-streifigen Ausbau inklusive der Tunnel anzumelden. Dabei wird die oben angeführte sogenannte Trichterlösung als eine Übergangslösung auf der Streckenlänge akzeptiert, die erforderlich ist, um einen verkehrssicheren sukzessiven Über-</i></p>

<p>Bundesverkehrswegeplan anmelden soll.</p>	<p>gang von 4-streifig auf 3-streifig und 2-streifig, vor den bestehenden Tunneln zu gewährleisten.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◦ Bei einer Trichterlösung ist es nicht akzeptabel, dass ab Hinterweidenthal bis Wilgartswiesen nicht mehr 4-streifig weitergeplant und –gebaut werden soll, weil nach fachlicher Bewertung auch für eine Trichterzwischenlösung (vor Bau der 4-streifigen Tunnel) lediglich eine Strecke von 2 – 3 km erforderlich ist, um die Verkehrszuführung zu den Tunneln flüssig und verkehrssicher zu halten.</li> <li>• Das gleiche gilt für den östlichen Streckenabschnitt zwischen Landau und Queichhambach.</li> <li>• (Der Streckenabschnitt zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein ist im Übrigen nicht Gegenstand des Mediationsverfahrens).</li> <li>• Ohne einen 4-streifigen Weiterbau, ist ein dringend erforderlicher Lärmschutz für Wilgartswiesen, Albersweiler, Siebeldingen, Birkweiler und Landau nicht zu erreichen.</li> </ul> <p>Bürgerinitiativen aus Landau und dem Queichtal sowie Südpfalz-Mobil, Naturfreunde und BUND lehnen eine Meldung im Bundesverkehrswegeplan ab.</p> <p>Die Gemeinden Albersweiler, Birkweiler, Siebeldingen sehen den Basistunnel als Lösung für die Strecke von Rinntal bis Annweiler, sprechen sich aber aufgrund der ihnen angebotenen Streckenführung und Lärmschutz in ihrem Bereich dagegen aus. Sollte eine Anmeldung erfolgen, erwarten sie dringend eine verträgliche Planung der Linienführung und der Lärmschutzbauten.</p> <p>Der Vertreter der Verbandsgemeinde Annweiler am Trifels, Beigeordneter Wolfgang Grötsch, lehnt die Anmeldung eines 4-spurigen Ausbaus ebenfalls ab. Für die zunehmenden Beeinträchtigungen der Bürgerinnen und Bürger der Verbandsgemeinde durch den B10-Verkehr, insbesondere durch Lärm und Feinstäube, haben von Seiten des Landes in der Mediation keine überzeugenden Lösungen angeboten werden können.</p> <p>Der Landauer Oberbürgermeister, die Landrätin der Südlichen Weinstraße und der Bürgermeister der Verbandsgemeinde Landau-Land halten die Anmeldung eines 4-spurigen Ausbaus angesichts der Nachteile für die Gemeinden Birkweiler, Siebeldingen und Albersweiler für nicht sinnvoll.</p> <p>Landrätin Riedmaier erklärt, ihr Vorschlag des verkehrssicheren zwei- bis dreispurigen Ausbaus, ergänzt durch den Vorschlag von Dr. Matheis, einen vierspurigen Basistunnel für den Bundesverkehrswegeplan anzumelden, habe keine Grundlage mehr, weil sich die Bürgermeister des SÜW-Queichtals - im Unterschied zu früheren Signalen - aufgrund der vorgestellten Pläne zum</p>
--	--

	<p><i>Lärmschutz nicht mehr auf einen solchen Kompromiss verständigen können.</i></p> <p><i>Bürgermeister Wollenweber, Stadt Annweiler am Trifels, spricht sich gegen eine Anmeldung ohne justitiable Garantien aus.</i></p>
<p>Im Zuge der Entwicklung eines Verhandlungspakets hatte die Mediationsgruppe an Formulierungen zu den Themen „Transitsperrung“ und „öffentlicher Schienenpersonennahverkehr“ gearbeitet. Nach dem dieses Paket nicht als Ganzes verabredet wird, sind auch die Teile davon nicht mehr Gegenstand des gemeinsam erarbeiteten übergreifenden Ergebnispapiers.</p>	<p><i>Bürgerinitiativen aus Landau und dem Queichtal sowie Südpfalz-Mobil, Naturfreunde und BUND fordern eine weiträumige Umleitung des europäischen Transitgüterverkehrs (siehe Koalitionsvereinbarung). Sie fordern angesichts der nicht abschließend geklärten Frage, ob ein rechtssicheres Transitverbot für Schwerlastverkehr machbar ist, das Land auf, im Dialog mit den zuständigen Kreisen / der kreisfreien Stadt ein straßenverkehrsrechtlich tragfähig begründetes (Lärm, Unfallgefahr, Mautflucht) Verbot für Transit-Schwerlastverkehr (&gt; 12 t) umzusetzen und die dafür notwendigen Sachverhaltsaufklärungen schnellstmöglich zu betreiben.</i></p> <p><i>Der Verband des Verkehrsgewerbes würde sich einer Diskussion auf Fachebene über die rechtlichen Möglichkeiten der Verhängung einer Transitsperrung für den Schwerlastverkehr auf der B10 stellen. Etwaige über das derzeitige Nachtfahrverbot auf der B10 hinausgehende Restriktionen lehnt der Verband des Verkehrsgewerbes jedoch kategorisch ab, und würde diese auch gerichtlich angehen.</i></p> <p><i>Der Landkreis Südwestpfalz fordert, dass bei einer etwaigen Transitsperrung diese auch auf die potentiellen „Transitumgehungsstrecken“, insbesondere der B 427 ausgedehnt wird, weil ansonsten zu befürchten ist, dass der Schwerlastverkehr diese Straßen mit Ortsdurchfahrten nutzt.</i></p> <p><i>Der ZSPNV schlägt einen konsequenten und verbindlichen Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs in der Relation (Saarbrücken) – Zweibrücken – Pirmasens – Landau – (Karlsruhe) in den kommenden Jahren vor: Um kürzere Reisezeiten zu erzielen und so die Südwestpfalz als Wohnregion und Wirtschaftsstandort zu stärken, sollen unter anderem schnelle und umsteigefreie Verbindungen auf der Schiene in der genannten Relation eingerichtet werden.</i></p> <p><i>Hierfür sind vsl. folgende Infrastrukturmaßnahmen erforderlich:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <li><i>a. Reaktivierung des zweiten Streckengleises zwischen Pirmasens Hbf. und Pirmasens Nord,</i></li> <li><i>b. Einrichtung zusätzlicher Kreuzungsbahnhöfe zwischen Zweibrücken und Landau sowie</i></li> <li><i>c. zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke Neustadt – Karlsruhe im Abschnitt Winden – Wörth inklusive der dafür erforderlichen Leit- und Sicherungstechnik.</i></li> </ol>

	<p><i>Unbedingt zu berücksichtigende Kernanliegen für Südpfalz-Mobil sind:</i></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <i>Èrtüchtigung der Schiene für eine Reisegeschwindigkeit von mindestens 120 km/h,</i></li><li>• <i>Zweigleisiger Ausbau Winden – Wörth,</i></li><li>• <i>Regionalexpress Saarbrücken – Karlsruhe / Neustadt (etwa als touristisch wirksamer „Biosphärenexpress“)</i></li><li>• <i>Reaktivieren des 2. Gleises Pirmasens – Pirmasens-Nord</i></li><li>• <i>Allgemeine Akzeptanzverbesserung für die Schiene, insbesondere im westlichen Bereich. (Mohr)</i></li></ul> <p><i>Für die Bürgerinitiativen aus Landau und dem Queichtal sowie Südpfalz-Mobil, Naturfreunde und BUND soll im Einzelnen das zweite Gleis zwischen PS/Hbf und PS/Nord wieder reaktiviert werden, auf der Strecke Saarbrücken – Karlsruhe soll eine Regionalexpresslinie eingerichtet werden, hierzu ist auf dieser Relation die Einrichtung von zwei Ausweichstellen oder Kreuzungsbahnhöfen notwendig. Ergänzend muss ein zweites Gleis auf der Strecke Winden - Wörth und langfristig auch im Queichtal, zwischen Landau und Pirmasens, installiert werden.</i></p>
--	--

Im Übrigen wird auf die teilweise ausführliche Stellungnahme der Mitglieder der Mediationsgruppe im Anhang verwiesen.