

Gemeinsame Stellungnahme der Naturschutzverbände

**Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND),
Gesellschaft für Naturschutz und Ornithologie (GNOR),
Naturschutzbund Deutschland (NABU)
Pollichia – Verein für Naturforschung und Landespflege
und der Bürgerinitiative Bienwald**

zum Planfeststellungsverfahren „Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit“ auf der B9, Abschnitt L554 bis Kandel-Süd“

1. Zielsetzung

Erklärtes Ziel der vom Landesbetrieb Strassen und Verkehr Speyer geplanten Maßnahmen ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit auf dem Streckenabschnitt der B 9 zwischen der L 554 im Süden und der Autoausfahrt Kandel-Süd im Norden. Diese Zielsetzung ergibt sich eindeutig aus Überschrift und Inhalt des Erläuterungsberichtes zum Planfeststellungsverfahren sowie aus dem Verkehrssicherheitsgutachten „Bewertung der Maßnahmen zum Ausbau der B 9, Kandel-Süd bis L 554 im Hinblick auf eine Verbesserung der Verkehrssicherheit“ des Planungsbüros „Manns-Ingenieure“, welches den Planfeststellungsunterlagen beigelegt ist.

2. Ursachen der Unfälle

Dem Erläuterungsbericht zufolge ist die B9 zwischen Kandel-Süd und Lauterbourg stark mit Verkehr belastet (10125 Kfz/Tag), wobei der Schwerlastverkehr mit 19% überdurchschnittlich hoch ist. Aufgrund des überwiegend geraden Streckenverlaufs werden hohe Geschwindigkeiten (> 100 km) gefahren.

Als Unfallursachen werden im Erläuterungsbericht und im Verkehrssicherheitsgutachten genannt:

- Nicht angepasste Geschwindigkeiten mit gleichzeitigem Überschreiten der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten
- Ungenügender Sicherheitsabstand
- Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen.

3. Entwicklung der Unfallzahlen

Die Darstellung des Unfallgeschehens im Gutachten „Manns-Ingenieure“ (Kapitel 3, S. 11-22) umfasst den Zeitraum 1992 bis 2002. Obwohl im Erläuterungsbericht auf die Unfallstatistik von 2000-2004 Bezug genommen wird, fehlen die Angaben für die Jahre 2003 und 2004. Der Unfallstatistik der Polizeiinspektion Wörth zufolge ereigneten sich im Jahr 2002 auf dem zur Diskussion stehenden Streckenabschnitt der B9 insgesamt 79 Unfälle. Dies bedeutete den Höhepunkt im Beobachtungszeitraum. **In den Jahren 2003 und 2004 ist ein deutlicher Rückgang auf 56 bzw. 53 Unfälle, d.h. um 29% bzw. 33 % gegenüber 2002 zu verzeichnen. Auch die Schwere der Unfälle hat in den zurückliegenden 4 Jahren abgenommen. So ging die Zahl der Unfälle mit Personenschäden (Höhepunkt im Jahr 2000**

mit 21 Unfällen) in den Jahren 2003 und 2004 auf 8 bzw. 12 Unfälle zurück. Unfälle mit Todesfolge haben sich im Gegensatz zu den Vorjahren (Höhepunkt im Jahr 2000 mit 5 Unfällen) in den Jahren 2003 und 2004 erfreulicherweise nicht ereignet. Die rückläufige Zahl und Schwere von Unfällen im Jahr 2003 wird auch im Schreiben von Innenminister Zuber vom 21. Sept. 2004 an die BI-Bienwald bestätigt.

Die Verminderung von Zahl und Schwere der Unfälle hängen zweifellos mit der verstärkten Überwachung und Kontrolle des Verkehrs auf dem genannten Streckenabschnitt durch die Verkehrspolizei zusammen, die im Jahre 2002 ihre höchste Intensität entfaltet hatte.

Es ist nicht nachvollziehbar und unverständlich, dass weder im Erläuterungsbericht noch im Gutachten „Manns-Ingenieure“ die rückläufigen Unfalltendenzen in den letzten Jahren erwähnt werden. Stattdessen wird mit Durchschnittszahlen des 11-jährigen Zeitraumes von 1992–2002 operiert. Die Behauptung im Gutachten „Manns Ingenieure“, dass **„die Unfallsituation durch verkehrsregelnde Maßnahmen und polizeiliche Kontrollen nicht in den Griff zu bekommen ist“** (Kapitel 1, Seite 2), die als Begründung für die Durchführung der ausschließlich baulichen Maßnahmen dienen soll, **trifft keinesfalls zu**, wie die vorstehenden Ausführungen zeigen.

In dem betreffenden Gutachten wird sogar selbst bestätigt, dass bei den „verkehrsregelnden Maßnahmen der Einfluss der Anordnung von Überholverböten im Bereich der Einmündungen im Jahre 1995“ im Zusammenhang mit regelmäßiger Überwachung von „Überholverbot und Geschwindigkeitsbegrenzung an den Knotenpunkten“ positive Wirkung gezeigt hat. Auch wird bestätigt, dass seit 1995 eine geringere Unfallschwere zu verzeichnen ist (Seite 18, Abs.2 u. 3). Der offenkundige Widerspruch zu der vorstehend zitierten Eingangsbehauptung des Gutachtens lässt Zweifel an seiner Seriosität zu.

Dass durch häufige gezielte Verkehrskontrollen und Polizeipräsenz viele Unfälle verhindert werden können, bestätigte gerade in den zurückliegenden Tagen der Leiter der Polizeidirektion Landau, Herr Ernfried Groh, in einer Veröffentlichung über das Unfallgeschehen in der Südpfalz in der Zeitung „Die Rheinpfalz“ vom 8. Februar 2005.

4. Geplante Maßnahmen

Die Planung bezieht sich nur auf einen Teil der Gesamtstrecke: Teilabschnitte 1-7 mit einer Gesamtlänge von 1800 m Länge. Die wichtigen Bereiche beim Knotenpunkt der K 15 und K 19 mit der B 9 beim Gut Langenberg sowie die Verknüpfung der A 65 mit der B 9 bei Kandel-Süd sind dagegen nicht in die Planung einbezogen.

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit soll ausschließlich durch bauliche Maßnahmen bewirkt werden. Vier Maßnahmengruppen sind vorgesehen:

1. Die Umgestaltung von engen Kurven durch Vergrößerung der Radien mit gleichzeitiger Verbreiterung der Fahrbahn der B 9 (4 Fälle) auf einer Gesamtstrecke von 960 m, teilweise im Zusammenhang mit dem Umbau von Einmündungen von Nebenstrassen.
2. Verbreiterung der Fahrbahn von 6.00 m auf 6.50 m (RQ 9.5) bei drei Streckenabschnitten mit einer Gesamtlänge von 840 m.
3. Umbau der Einmündungen von K 17, K 18 und K 22 mit gleichzeitiger Verbreiterung der Fahrbahn der B 9. Dabei sind bei der K 17 und K 18 **keine Linksabbiegestreifen**

vorgesehen und bei der K 22 sind lediglich kurze Abbiegestreifen geplant; diese sollen ausschließlich durch Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet werden.

4. Umbau von drei Brücken bzw. Durchlassbauwerken (Wiebelsbach, Heilbach, Durlachgraben) zwecks Fahrbahnverbreiterung.

Es ist festzustellen, dass bei den Baumassnahmen die **Verbreiterung** der B 9 Fahrbahn eindeutig im Vordergrund steht (Bewertung siehe Abschnitt 5.1)>

5. Analyse der Wirkung der baulichen Maßnahmen auf die Verkehrssicherheit

Die vorgesehenen baulichen Maßnahmen wirken sich nur teilweise positiv auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit aus, mit Blick auf bestimmte Unfalltypen bleibt ein Teil der baulichen Maßnahmen jedoch wirkungslos oder sie sind sogar kontraproduktiv:

5.1 Fahrbahnverbreiterung

Durch die Verbreiterung der Fahrbahn der B 9 auf einer Gesamtlänge von insgesamt 1800 m werden sich die jetzt schon hohen oder sogar überhöhten Fahrgeschwindigkeiten (> 100 km/h) sowohl der PKWs als auch des Schwerlastverkehrs erhöhen. **Diese sich steigenden Fahrgeschwindigkeiten werden die Zahl der Unfälle nicht abnehmen lassen sondern steigern.**

Ganz eindeutig gilt dies für die Unfälle mit Beteiligung der freilebenden Tierwelt (Wildunfälle). Die Steigerung der Fahrgeschwindigkeit wird in dem wildreichen Waldgebiet eine direkt proportionale Steigerung der Wildunfälle zur Folge haben. Sie machen jetzt schon einen hohen Anteil am Unfallgeschehen aus (über 20%). Mit dieser Art von Unfällen sind nicht nur Personen- und materielle, sondern auch ökologische Schäden verbunden, die in der als FFH und Vogelschutzgebiet ausgewiesenen Waldlandschaft massive und permanente Aderlässe für alle Tierpopulationen bedeuten. Besonders beklagenswert ist die Dezimierung der Populationen von Wildkatzen und seltener Vogelarten, wie Ziegenmelker und Spechte.

Mit der Steigerung der Fahrtgeschwindigkeiten wird besonders auch die **Schwere der Unfälle** und ihre Folgen für die unfallbeteiligten Personen und Fahrzeuge zunehmen. Ein Beispiel hierfür liefert der B 9 Abschnitt im Bereich Germersheim: Trotz Vierspurigkeit kommt es hier regelmäßig zu schweren Verkehrsunfällen.

Keine verminderte Wirkung kann die Fahrbahnverbreiterung auf Unfälle haben, die durch Zusammenstoß mit sich begegnenden Fahrzeugen aufgrund z.B. falschen Überholens eintreten. Derartige Unfälle spielten eine nicht unerhebliche Rolle (siehe Gutachten „Manns-Ingenieure“, Seiten 28 und 30). Sie sind gekennzeichnet durch besondere Schwere. Diese wird mit der zu erwartenden Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit zweifellos zunehmen.

Eine gewisse Verbesserung der Verkehrssicherheit kann nur bei der Begegnung von schweren Lastkraftwagen erwartet werden, da ihnen eine um 0.50 m breitere Fahrbahn angeboten wird. Allerdings ist festzustellen, dass auch in diesen Fällen die zu erwartenden höheren Geschwindigkeiten kontraproduktiv im Hinblick auf eine Verminderung der Häufigkeit und Schwere der Unfälle wirken.

Im Gutachten von „Manns-Ingenieure“ zur Bewertung der Baumaßnahmen ist herausgestellt, dass durch den an die Straße angrenzenden Wald die Sichtverhältnisse eingeschränkt sind und durch die wechselnden Licht- und Schattenverhältnisse die rechtzeitige Wahrnehmung von Hindernissen (vorausfahrende, langsamere Fahrzeuge, abbiegende oder einbiegende

Fahrzeuge) oder aber des Gegenverkehrs beeinträchtigt wird (Seite 9, Ziff. 2.5). Diese Situation wird durch die Fahrbahnverbreiterung nicht verbessert, dagegen werden die dadurch bewirkten höheren Geschwindigkeiten die Gefahr und Schwere von Auffahrunfällen und Zusammenstößen erhöhen.

5.2 Entschärfung von engen Kurven

Diese Ausbaumaßnahme wird sicherlich bei den Unfalltypen 1 „Fahrunfall“ und 6 „Unfall im Längsverkehr“ zur Verminderung des Unfallrisikos beitragen. Andererseits wird auch diese Baumaßnahme zwangsläufig zur Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten, wie unter 5.1. ausgeführt, beitragen und damit das generelle Unfallrisiko erhöhen.

5.3 Umbau der Einmündungen

Die Einmündungen der K 17, K 18 und K 22 sollen nicht mehr schräg sondern „abgekröpft“ weitgehend im rechten Winkel auf die B 9 zugeführt werden. Dadurch soll eine bessere Übersicht für einbiegende Fahrzeuge erreicht werden.

Alle 3 Knotenpunkte sind in der Unfallstatistik 1992-2002 durch eine erhebliche Zahl von Unfällen der Typen 2 „Abbiegeunfall“ und 3 „Einbiegen/Kreuzungsunfall“ gekennzeichnet. **Unter Berücksichtigung des Zieles, die Verkehrssicherheit zu verbessern, muss als eklatanter Mangel der Planung angesehen werden, dass an den Knotenpunkten mit K 17 und K 18 nicht einmal Linksabbiegestreifen vorgesehen, geschweige denn Kreiselanlagen oder die Einrichtung von Lichtsignalanlagen in Betracht gezogen werden.** Sowohl Kreiselanlagen als auch Lichtsignalanlagen werden im Gutachten „Manns-Ingenieure“ als „geeignete Maßnahmen zur Entschärfung der Unfallsituation“ genannt, bleiben bei allen drei Einmündungen/Kreuzungen jedoch außer Betracht. Zur Begründung wird im Gutachten angeführt, dass derartige Einrichtungen den wesentlich stärkeren Verkehr auf der B 9 behindern würden (S. 23 und 29)

Lediglich an der K 22 sind kurze Linksabbiegestreifen vorgesehen. Sie sind ausschließlich durch Fahrbahnmarkierungen abgegrenzt und nicht durch bauliche Gestaltung zusätzlich abgesichert. Auch diese Maßnahme ist im Hinblick auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit unzureichend. So ist z. B. am Knotenpunkt „Gut Langenberg“ (Verknüpfung von K 15 und K 19 mit der B 9) zu beobachten, dass Verkehrsteilnehmer unter Missachtung aller Verkehrsvorschriften die dort vorhandenen Linksabbiegespuren, die nur durch Fahrbahnmarkierungen gekennzeichnet sind, zum Überholen langsamerer Fahrzeuge nutzen

Bei der Gestaltung der Knotenpunkte wird erkennbar, dass dem Verkehrsfluss auf der B 9 eindeutig Vorrang gegenüber der Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Verminderung/Vermeidung von Verkehrsunfällen eingeräumt wird. Dies nährt Zweifel an der Glaubwürdigkeit der Zielrichtung und Begründung des gesamten Paketes baulicher Maßnahmen.

6. Vorschläge der Naturschutzverbände und BI Bienwald zur Verbesserung der Verkehrssicherheit auf der B 9, Abschnitt L 554 bis Kandel-Süd.

Die vorstehenden Ausführungen machen deutlich, dass bauliche Maßnahmen allein nicht geeignet sind und nicht ausreichen, um eine wirksame Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Vielmehr muss eine **Kombination von verkehrsregelnden und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen mit wirklich zielführenden baulichen Maßnahmen geplant und umgesetzt werden, um die Zielerreichung zu optimieren.**

Es wird daher das folgende Maßnahmenbündel vorgeschlagen:

1. **Bau von Kreiseln** an der Einmündung der K 17 und der Kreuzung der K 22
2. Beschränkung der **Höchstgeschwindigkeit auf der ganzen Strecke auf 70 km/h** mit ausreichender Wiederholung der betreffenden Verkehrsschilder
3. Absenkung der Höchstgeschwindigkeit im Bereich der Knotenpunkte ohne Kreisel auf 50 km/h.
4. Ausdehnung des Überholverbotes auf weitere gefährliche Streckenabschnitte; Beseitigung unklarer bzw. verwirrender Kennzeichnungen; ausreichende Wiederholung der Verbotsschilder;
5. Aufstellen von Geschwindigkeitswarnanlagen (GWA), sowie von Warntafeln oder psychologisch wirksamen Tafeln an kritischen Stellen z.B. vor Kurven und Einmündungen;
6. Intensive Kontrollen durch die Verkehrspolizei und durch die Installation von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) an kritischen Stellen (insbesondere im Bereich von Kurven und Einmündungen) zwecks Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen bzw. Überholverbote.

6.1 Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf der ganzen Strecke

Die Höchstgeschwindigkeit soll für PKW auf der ganzen Strecke auf 70 km/h begrenzt werden. Für LKW gilt aufgrund allgemeiner Vorschriften ohnedies eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 60 km/h. Im Bereich der Einmündungen ohne Kreisel und scharfen Kurven soll die Höchstgeschwindigkeit für PKW und LKW auf 50 km/h beschränkt werden.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen bewirken einerseits unmittelbar eine Verringerung des Unfallrisikos. Andererseits wird durch die Annäherung der Höchstgeschwindigkeit der PKW an die der LKW ein harmonischerer, gleichmäßigerer Verkehrsfluss erreicht, der generell zu einer Verminderung von Unfällen beiträgt. Die Geschwindigkeitsbegrenzungen wirken sich direkt unfallverringend bei nahezu allen Unfalltypen aus. Es werden sich vor allem Fahrnfälle, Auffahrnfälle, Abbiege-, Einbiege- und Kreuzungsunfälle, aber auch Unfälle im Längsverkehr reduzieren.

Die Geschwindigkeitsbegrenzungen haben aber eine weitere indirekte Wirkung in die gleiche Richtung indem die Induktion neuer Verkehrsströme vermieden wird Die Verkehrsbelastung und das Unfallrisiko auf der B 9 lassen sich mit diesen verkehrsregelnden/verkehrsberuhigenden Maßnahme in Grenzen halten.

6.2 Kontrolle und Überwachung der verkehrsregelnden Maßnahmen

Die intensivierete Kontrolle und Überwachung der Geschwindigkeitsbegrenzungen und der Überholverbote seit dem Jahr 2002 hat sich positiv auf das Unfallgeschehen ausgewirkt. Sie muss unbedingt beibehalten bzw. bei Bedarf periodisch noch verstärkt werden. Sollte hierzu

die Personalausstattung der Polizeiinspektion Wörth nicht ausreichen, muss an eine angemessene Aufstockung gedacht werden.

Neben den mobilen Kontrollen ist auch die Einrichtung von permanenten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) an ausgewählten Standorten zu empfehlenswert. Diese gewährleisten, wie das Beispiel auf der Südtangente von Karlsruhe zeigt, eine angemessene Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzungen.

6.3 Bau von Kreisverkehrsanlagen an K 17 und K 22

Kreisverkehrsanlagen haben sich als außerordentlich wirksame Maßnahme zur Verminderung der Zahl und Schwere der Unfälle erwiesen. Sie wurden daher in der Südpfalz in den zurückliegenden Jahren verstärkt gebaut. Sie sind auch bei Bundesstrassen zu finden und haben sich auch dort bewährt. Eine damit verbundene Reduzierung der Fahrgeschwindigkeiten des Durchgangsverkehrs muss im Interesse der Unfallvermeidung hingenommen werden. Ebenso wie die vorgeschlagenen Geschwindigkeitsbegrenzungen können sie dazu beitragen, den weiteren starken Zustrom von Schwerlast-Fernverkehr in Grenzen zu halten.

Die geplante Umgestaltung der Einmündungen der K17 und der K 18 ohne Linksabbiegespuren ist im Hinblick auf das Unfallrisiko nicht zu verantworten.

6.4 Umgestaltung der Einmündung der K 18

Es ist geplant, die Kurve unmittelbar nördlich der Einmündung der K 18 durch Vergrößerung des Kurvenradius zu entschärfen (Baumassnahme 5). Dadurch werden sich die gefahrenen Geschwindigkeiten in diesem Bereich zwangsläufig erhöhen. Außerdem wird die Einmündung der K 18 durch „Abkröpfen“ in Richtung der betreffenden Kurve verschoben, (Baumassnahme 4), d.h. die Wahrnehmungsentfernung der Einmündung für den von Norden kommenden Verkehr wird verringert. **Dadurch wird dieser Knotenpunkt wahrscheinlich noch unfallträchtiger.** Durch Begrenzung der Geschwindigkeit im Bereich der Kurve und Einmündung auf 50 km/h (siehe Ziff 6.1) muss dem erhöhten Unfallrisiko in diesem Bereich entgegengewirkt werden. Zusätzlich empfiehlt sich eventuell ein Linksabbiegeverbot des von Norden kommenden Verkehrs.

7. Ökologische Aspekte

Die B 9 führt mitten durch eine Waldlandschaft von sehr hoher ökologischer Bedeutung, die den Schutzstatus der europäischen FFH Richtlinie (92/43/EWG) und Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG) genießt. Die vom Planungsbüro „Naturprofil“ durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfungen konstatieren bei der Verwirklichung der vorgesehenen baulichen Maßnahmen verhältnismäßig moderate Eingriffe in den Naturhaushalt. Ihr Ausgleich durch entsprechende Maßnahmen wird, der UVP zufolge, mit Ausnahme der erhöhten Gefährdung der Leitvogelart Ziegenmelker, als möglich erachtet.

Im Gegensatz zu den bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen wurden die durch den künftigen Betrieb der Strasse zusätzlich entstehenden Belastungen im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung leider nicht untersucht und bewertet.

Die vorgesehene Verbreiterung der Fahrbahn, der Ausbau der Kurven, die Verbreiterung der Brücken und Durchlässe werden zu einer Erhöhung der Fahrgeschwindigkeiten führen und die verbesserte Qualifizierung der Strasse wird mehr Verkehr, insbesondere Schwerlast-Fernverkehr in den Landschaftsraum ziehen. Dadurch werden die Belastungen des umgebenden Waldgebietes mit Lärm, Abgasen und anderen Schadstoffen (Schmier-, und

Treibstoffverluste, Reifenabrieb, Schwermetalle etc.) zunehmen. Diese und andere Schadstoffe werden durch Abschwemmung und Verwirbelung in den angrenzenden Wald eingetragen. Die Eintragsentfernungen durch Verwirbelung sind abhängig von den Fahrgeschwindigkeiten.

Der Bienwald spielt als Raum für die Grundwasser Neubildung zur Versorgung der Region mit Trinkwasser eine herausgehobene Rolle. Im Hinblick auf die Menge und Entfernung der genannten Schadstoffeinträge müssen daher Verkehrsbelastung und Fahrgeschwindigkeiten in Grenzen gehalten werden.

Die Beeinträchtigungen für die Tierpopulationen, die von höheren Fahrgeschwindigkeiten und zunehmender Verkehrsbelastung nach uneingeschränkter Verwirklichung der Baumaßnahmen zu befürchten sind, wurden unter Abschnitt 5.1 beschrieben.

Die vorstehenden ökologischen Gründe stützen daher ebenfalls die Forderung auf Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten und die Eindämmung zusätzlichen Zustroms von Verkehr. Nur wenn beides durch die Realisierung verkehrsregelnder bzw. verkehrsbeschränkender Maßnahmen gewährleistet wird, kann nach Meinung der Naturschutzverbände/BI Bienwald auf die Prüfung der betriebsbedingten ökologischen Beeinträchtigungen verzichtet werden.

8. Bau einer Kreiselanlage am Gut Langenberg

Es ist nicht nachvollziehbar, dass der wichtige Knotenpunkt der K 15 und K 19 mit der B 9 am Gut Langenberg, dessen verkehrliche Bedeutung weit über die der Einmündungen der K 17, K 18 und K 22 hinausgeht, keine Umgestaltung erfahren soll. Die BI Bienwald fordert an diesem Knoten ebenfalls den Bau einer Kreiselanlage, welche die K 15 von Schaidt, die K 19 von Hagenbach, die Einfahrt zum dort vorhandenen Parkplatz und möglichst auch die K 15 von Wörth miteinander verknüpft. Eine solche bauliche Maßnahme wird auch aus polizeilicher Sicht für sinnvoll und empfehlenswert gehalten.

9. Einführung der Autobahnmaut

Durch die Einführung der Autobahnmaut zum 1. Januar 2005 auf den deutschen Autobahnen muss mit, einer erheblichen Verlagerung des Nord-Südverkehrs im Rheingraben von den benachbarten Autobahnen auf die B 9 gerechnet werden. Dies gilt sowohl für den Teil durch den Bienwald als auch für den Teil nördlich des Wörther Kreuzes bis in den Raum Ludwigshafen/Worms. Alle Maßnahmen die dazu beitragen, den Verkehrsfluss auf der Bienwaldstrecke zu fördern und damit zusätzlichen Verkehr anzuziehen, müssen daher besonders kritisch bewertet werden

Nach zuverlässiger Meldung sollen Verkehrszählungen im Januar 2005 bereits eine Zunahme von 1500 LKW pro Tag auf der im Süden angrenzenden mautfreien A 35 im Elsass ergeben haben.

Um die befürchtete mautbedingte Verlagerung des LKW-Verkehrs von den Autobahnen auf die B 9 zu verhindern muss deshalb, auch mit Blick auf die Gewährleistung ausreichender Verkehrssicherheit und der ökologischen Belange im Bienwald, gefordert werden, dass die

B 9 insgesamt, von der französischen Grenze bis in den Raum Ludwigshafen/Worms, in die Mautpflicht einbezogen wird.

Entsprechende allgemeingültige Presseverlautbarungen für Bundesstrassen von Verkehrsminister Bauhage werden begrüßt.

10. Zusammenfassung

Erklärtes Ziel der durch den Landesbetrieb Strassen und Verkehr Speyer geplanten Ausbaumaßnahmen ist die **Verbesserung der Verkehrssicherheit** auf der B 9 durch den Bienwald. Die Ursachen der Unfälle auf der zur Diskussion stehenden Strecke sind nach Darlegungen in den Planfeststellungsunterlagen **„nicht angepasste Geschwindigkeiten mit gleichzeitigem Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit, ungenügender Sicherheitsabstand, Nichtbeachten der die Vorfahrt regelnden Verkehrszeichen“**.

Die Notwendigkeit, die Verkehrssicherheit zu verbessern wird von den Naturschutzverbänden und BI-Bienwald anerkannt. Sie sind jedoch nicht mit den Maßnahmen einverstanden, die zur Lösung des Problems vorgesehen sind.

Von der Landesstrassenverwaltung wird **einseitig und ausschließlich auf bauliche Maßnahmen gesetzt. Im Vordergrund stehen dabei Fahrbahnverbreiterungen und Ausbau von Kurven**. Sie wirken sich nur zum Teil positiv auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit aus. Mit Blick auf bestimmte Unfalltypen sind sie wirkungslos, oder sie sind sogar kontraproduktiv; denn **die Fahrbahnverbreiterungen und Kurvenausbauten führen zwangsläufig zur weiteren Steigerung der Fahrgeschwindigkeiten und erhöhen den Zustrom zusätzlichen Verkehrs. Die befürchteten Folgen sind Zunahme der Zahl und besonders der Schwere der Unfälle. Die Umgestaltung der Einmündungen der Kreisstrassen, teilweise ohne Linksabbiegespuren**, ist im Hinblick auf das Planungsziel, das dort gegebene Unfallrisiko sowie angesichts der zu erwartenden höheren Fahrgeschwindigkeiten und Verkehrsbelastung **vollkommen unzureichend, ja fahrlässig** (vgl. Abschnitt 5).

Die Behauptung in den Planfeststellungsunterlagen (Gutachten „Manns-Ingenieure), dass **„die Unfallsituation durch verkehrsregelnde Maßnahmen und polizeiliche Kontrollen nicht in den Griff zu bekommen ist“**, die als Begründung für die Durchführung der ausschließlich baulichen Maßnahmen dienen soll, **trifft keinesfalls zu**, wie die Entwicklung der Unfallzahlen in den Jahren 2003 und 2004 eindeutig beweisen. Als Folge intensiver polizeilicher Überwachung des Verkehrs haben sowohl Zahl als auch Schwere der Unfälle in dieser Zeit abgenommen.

Nach Auffassung der Naturschutzverbände und BI Bienwald ist die Verwirklichung der vom Landesbetrieb Strassen und Verkehr geplanten baulichen Maßnahmen allein nicht geeignet und nicht ausreichend, um eine wirksame Verbesserung der Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Stattdessen wird eine **Kombination von verkehrsregelnden und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen mit wirklich zielführenden baulichen Maßnahmen vorgeschlagen**.

Die baulichen Maßnahmen sollen um die Anlage von Kreiseln an der K 17 und K 22 sowie am Gut Langenberg ergänzt werden. Die verkehrsregelnden und verkehrsbeschränkenden Maßnahmen sollen eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h auf der ganzen

Strecke, die Absenkung auf 50 km/h an Einmündungen ohne Kreisel und scharfen Kurven sowie die Ausdehnung der Überholverbote auf weitere gefährliche Streckenabschnitte umfassen.

Die Einhaltung der verkehrsregelnden Maßnahmen muss durch **weitere intensive polizeiliche Überwachung, durch Einrichtung stationärer Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und Geschwindigkeitswarnanlagen, sowie durch das Aufstellen psychologisch wirksamer Warnschilder gewährleistet werden.**

Der Bienwald genießt nunmehr insgesamt den Schutzstatus der europäischen FFH Richtlinie (92/43/EWG) und Vogelschutzrichtlinie (79/409/EWG). Die Ausbaumaßnahmen mit der zwangsläufigen Folge höherer Fahrgeschwindigkeiten und zusätzlicher Verkehrsbelastung lassen **erhebliche zusätzliche betriebsbedingte ökologische Beeinträchtigungen** für das hochsensible Waldgebiet erwarten. Sie wurden in der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht untersucht. **Diese zu erwartenden zusätzlichen ökologischen Beeinträchtigungen durch den Betrieb der Straße stützen ebenfalls die Forderung auf Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten und die Eindämmung zusätzlichen Zustroms von Verkehr. Nur wenn beides durch die Realisierung verkehrsregelnder bzw. verkehrsbeschränkender Maßnahmen gewährleistet wird, kann nach Meinung der Naturschutzverbände/BI Bienwald auf die Prüfung der betriebsbedingten ökologischen Beeinträchtigungen verzichtet werden.**

Die Naturschutzverbände und BI-Bienwald sind nur bereit, ihre prinzipiellen Einwände gegen die geplanten Fahrbahnverbreiterungen und Kurvenausbauten mit der zwangsläufigen Folge gesteigerter Fahrgeschwindigkeiten und zunehmender Verkehrsbelastung zurückzustellen, wenn diese negativen Folgen für Verkehrssicherheit und Umwelt durch die vorgeschlagenen verkehrsregelnden/verkehrsbegrenzenden Maßnahmen vermieden werden und die Anlage der Kreisel verwirklicht wird.

11. Abschließende Feststellung

Die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre sowie die Prognosen von unabhängigen Instituten zeigen, dass das Eintreten der von der Straßenplanung vorhergesagten Verkehrsprognosen in der Zukunft immer unwahrscheinlicher wird. Damit reduziert sich der wirtschaftliche Effekt neuer Strassen. Zugleich nehmen auch die Chancen zu, vorhandene und zu erwartende Verkehrsprobleme durch alternative Möglichkeiten zu lösen.

Aus Sicht der Naturschutzverbände und BI-Bienwald müssen deshalb die für die Verbesserung der Verkehrssicherheit notwendigen und hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes vertretbaren Straßenbaumaßnahmen in dem ökologisch hochsensiblen Raum des Bienwald mit der Verwirklichung der geplanten Maßnahmen als abgeschlossen gelten.

Die in den Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren aufgeführten raumordnerischen Entwicklungsziele, welche den Bau einer Autobahn zwischen Kandel-Wörth und Neulauterburg umfassen, werden von den Naturschutzverbänden/BI-Bienwald nicht mitgetragen. Eine Autobahn durch den Bienwald wird unabhängig von der Trassenführung weiterhin abgelehnt.