

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Dr. Heiko Wildberg,  
Sebastian Münzenmaier, Dr. Christian Wirth, weiterer Abgeordneter und  
der Fraktion der AfD  
– Drucksache 19/2042 –**

### **Vierspuriger Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Pirmasens und Landau**

#### Vorbemerkung der Fragsteller

Der vierspurige Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Pirmasens und Landau wurde bereits vor 1987 durch die rheinland-pfälzische Landesregierung zugesagt. Im Gegenzug wurden die Pläne für den Ausbau der Autobahn 8 zur Schonung des Naturparks Pfälzerwald aufgegeben (Landtagsdrucksache 10/76; Landtagsdrucksache 10/3107, Arithmetisches Straßenbaukonzept des rheinland-pfälzischen Verkehrsministers als Ersatz für die Autobahn 8 zwischen Pirmasens und dem Rheingraben).

Ein Großteil der Strecke wurde bereits vierspurig ausgebaut bzw. steht unmittelbar vor der Fertigstellung.

Der noch nicht vierspurig ausgebaute Teil der Gesamtstrecke zwischen Hinterweidenthal und Landau ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthalten und in fünf Abschnitte mit unterschiedlichem Bedarf gegliedert.

Der vierspurige und damit autobahnähnliche Ausbau der Bundesstraße 10 zwischen Landau und Pirmasens wird neben der gewünschten infrastrukturellen Anbindung der Südwestpfalz an die umliegenden Wirtschaftsregionen nach Auffassung der Fragesteller auch zu einer Steigerung des Durchgangs- und Transitverkehrs führen.

1. Warum wurden nach Kenntnis der Bundesregierung die vier Tunnel zwischen Annweiler und Rinntal in der Mitte der 1990er Jahre zweispurig ausgeführt (vgl. Landtagsdrucksache 10/2742), obwohl der vierspurige Ausbau der Gesamtstrecke bereits beschlossen war?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 1993 waren die Maßnahmen „B 10, OU Annweiler“ und „B 10, OU Rinntal/Sarnstall“ als 2-streifige Neubauten im Vordringlichen Bedarf eingestuft. Der Neubau der Tunnel zwischen Annweiler und Rinntal erfolgte entsprechend den damaligen Vorgaben des Bedarfsplans zweistreifig. Ein 4-streifiger Ausbau war zu diesem Zeitpunkt nicht vorgesehen.

2. Welcher Finanzbedarf war nach Kenntnis der Bundesregierung für den bereits fertiggestellten Streckenabschnitt zwischen Pirmasens und Salzwoog geplant, und wie hoch waren die tatsächlichen Kosten?

Im Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2004 war der 4-streifige Ausbau zwischen Pirmasens und Hinterweidenthal (Salzwoog) in verschiedenen Ausbauabschnitten enthalten. Die damaligen Kosten lagen bei 106,5 Mio. Euro.

Die Kosten der einzelnen Abschnitte aus 2004 und die tatsächlichen Baukosten ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

<b>Abschnitt</b>	<b>2004</b>	<b>Tatsächliche Ausgaben</b>
AS Pirmasens (A 8/A 62) – Fehrbach	14,1 Mio. €	18,7 Mio. €
Fehrbach – AS B 270	19,0 Mio. €	19,4 Mio. €
AS B 270 – Hasenheck	12,8 Mio. €	26,5 Mio. €
Hasenheck – Waldfriedhof	2,5 Mio. €	10,3 Mio. €
Waldfriedhof – Münchweiler	Maßnahme war zu diesem Zeitpunkt bereits gebaut	13,6 Mio. €
Münchweiler – Walmersbach	20,3 Mio. €	28 Mio. €
Walmersbach – Hinterweidenthal (zwei Teilabschnitte)	38,9 Mio. €	bislang 22,0 Mio. € für bereits fertiggestellten Teilabschnitt
<b>Summe</b>	<b>106,5 Mio. €</b>	<b>138,5 Mio. €</b>

3. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung der im Bau befindliche Streckenabschnitt von Salzwoog bis Hinterweidenthal vierspurig für den Verkehr zur Verfügung stehen (bitte Kalendermonat und Kalenderjahr angeben)?

Im Streckenzug Pirmasens bis Hinterweidenthal sind bis auf den Abschnitt Walmersbach bis Hinterweidenthal alle Abschnitte bereits fertiggestellt. Der zurzeit im Bau befindliche zweite Teilabschnitt des Abschnitts Walmersbach bis Hinterweidenthal wird voraussichtlich Ende 2019 für den Verkehr freigegeben.

4. Wie hoch sind die für diesen Streckenabschnitt veranschlagten Kosten, und mit welchen Kosten ist tatsächlich zu rechnen?

Die Kosten für den zweiten zurzeit im Bau befindlichen Teilabschnitt des Gesamtabschnitts Walmersbach bis Hinterweidenthal sind mit rd. 30 Mio. Euro veranschlagt. Erst nach Abrechnung aller Gewerke können die endgültigen Baukosten beziffert werden.

5. Wann soll die Planung der im Bundesverkehrswegeplan 2030 enthaltenen Streckenabschnitte der Bundesstraße 10 abgeschlossen sein?
6. Wann wird der vierspurige Ausbau der Bundesstraße 10 in den genannten Streckenabschnitten fortgesetzt?

Die Fragen 5 und 6 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen 2016 sieht für die B 10 folgende Projekte vor:

Abschnitt	Planungsstand
Hinterweidenthal – Hauenstein	in der Vorplanung
Hauenstein – Wellbachtal (B 48)	Studie liegt vor
Wellbachtal (B 48) – AS Annweiler Ost	Studie liegt vor
AS Annweiler Ost – Godramstein	in der Entwurfsplanung
Godramstein – Landau (A 65)	Planfeststellungsbeschluss liegt vor

Aufgrund des zum Teil noch frühen Planungsstands einzelner Streckenabschnitte zwischen Hinterweidenthal und Godramstein kann derzeit noch kein Termin genannt werden, wann die Planungen für die Gesamtmaßnahme abgeschlossen werden können.

Mit dem 4-streifigen Ausbau des Streckenabschnitts zwischen Godramstein und der AS Landau (A 65) wird in diesem Jahr begonnen. Ein konkreter Termin für den Baubeginn steht noch nicht fest.

7. Welcher Finanzbedarf wurde für diese Streckenabschnitte veranschlagt, und wie ist diese Finanzierung gesichert?

Diese Informationen sind im Projektinformationssystem (PR/NS) zum BVWP 2030 im Internet frei verfügbar.

8. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um die Anwohner vor steigender Lärm- und Schadstoffbelastung zu schützen?  
Sind ggf. notwendige bauliche und/oder technische Maßnahmen bereits in den veranschlagten Baukosten enthalten?
9. Werden die Anlieger bzw. Anwohner im Bereich der Bundesstraße 10 eine Entschädigung für den sinkenden Verkehrswert ihrer Anwesen und Immobilien erhalten?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Erforderliche Maßnahmen zum Schutz vor Lärm- und Schadstoffbelastungen, die in unmittelbarem Zusammenhang mit dem vierspurigen Ausbau der B 10 stehen, werden entsprechend den gesetzlichen Regelungen in die Planungen aufgenommen. Aufgrund der überwiegend frühen Planungsstadien der einzelnen Planungsabschnitte können noch keine Aussagen zu konkreten Maßnahmen getroffen werden. In den aktuellen Kosten sind Kostenansätze für gegebenenfalls notwendige

Maßnahmen berücksichtigt. Eine angemessene Entschädigung in Geld kann bezogen auf den Lärmschutz wegen verbleibender Beeinträchtigungen gewährt werden, soweit bauliche Schutzmaßnahmen an der Straße (bspw. Lärmschutzwände) oder am Wohnhaus (bspw. Lärmschutzfenster) den gesetzlichen Bedingungen entsprechende Abhilfe schaffen.

10. Welche Maßnahmen werden ergriffen, um der Veränderung des Lebensraums von Flora und Fauna durch die bauliche Teilung des „Naturparks Pfälzerwald“ und des „Biosphärenreservats Pfälzerwald – Nordvogesen“ entgegenzuwirken bzw. diese zu kompensieren?

Erhebliche Beeinträchtigungen auf die vorhandenen Schutzgebiete und die besonders geschützten Arten werden im Rahmen der Planung ermittelt und bewertet. Die gegebenenfalls erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen können aufgrund der überwiegend frühen Planungsstadien der einzelnen Planungsschnitte derzeit noch nicht konkret benannt werden.