

„Lücke der A 8 schließen“

RP 25.8.2006

Zum geplanten Umgehungstunnel (B 427) für Bad Bergzabern erreichte uns folgender Leserbrief:

Die Lücke der A 8 zwischen Karlsruhe und Pirmasens soll geschlossen werden. Mit dem angestrebten vier-spurigen Ausbau der B 10 soll die B 427 als Parallelentlastung einbezogen werden. Erste Ausbaustufe auf der B 427 ist der geplante Tunnel zur Verkehrsbeschleunigung um Bad Bergzabern.

Dies hat große Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bürger in den Anrainergemeinden, denn durch den geplanten Tunnel wird die B 427 rund um die Uhr zur echten Ausweichstrecke für Lkw zwischen den Abzweigpunkten Kandel, Rheinbrücke Wörth und Hinterweidenhal/Wilgartswies.

Was auf die Bürger entlang der B 427 zukommen wird, lässt sich am Verkehrsprofil dieser Abzweigpunkte ablesen (...): An der Rheinbrücke Wörth nahm von 2004 bis 2005 der

Gesamtverkehr um ein Prozent zu. (...) der Schwerverkehr um sieben Prozent. Bei Wilgartswies gab es einen Rückgang des Gesamtverkehrs um drei Prozent, (...) aber ein Anstieg des Schwerverkehrs um sieben Prozent. (...)

Schon heute beeinträchtigt der Schwerverkehr auf der B 427 die Lebensqualität der Bürger in den Anrainergemeinden erheblich: In Dahm im Schnitt 610 Lkw pro Tag, in Barbelroth 430 (...). Deshalb fordern die Bürgermeister aller Anrainergemeinden entlang der B 427 von Wörth bis Hinterweidenhal beim Erörterungsverfahrens am 4. Juli 2005 ein Nachfahr- wie auch ein Transitverbot für Lkw auf der B 427.

Ist ein Nachfahr- bzw. Transitverbot für Lkw auf der B 427 durchsetzbar? Die Antwort (...) ist eindeutig: Ein Lkw-Nachfahrverbot käme entlang der B 427 nur für Bad Bergzabern als Kurstadt in Betracht und das sei bereits seit 1968 eingerichtet. Ähnlich verhielte es sich mit dem ge-

förderten Transitverbot für Lkw, dies könne ebenfalls nicht ausgesprochen werden. Die Bundesfinanzierung des geplanten Tunnels sei an folgende rechtliche Bedingungen geknüpft: Der überregionale Verkehr solle beschleunigt werden. Deshalb wird der geplante Tunnel im Planfeststellungsverfahren (...) ausdrücklich nicht als Ortsumgehung von Bad Bergzabern, sondern als „überregionale Straßenverbindung“ deklariert. Die Politik verkauft den Bürgern das Projekt jedoch als Ortsumgehung.

Fazit: Ohne Tunnel profitieren alle Anrainergemeinden vom Nachfahrverbot in Bad Bergzabern. Ein Transitverbot wird es aus rechtlichen Gründen nicht geben. Bei abnehmendem Gesamtverkehr und stetig steigendem Schwerverkehr bräuchte der Tunnel um Bad Bergzabern rund um die Uhr den Ausweichverkehr der Lücke der A 8 zwischen Karlsruhe und Pirmasens auf die B 427 und damit deutlich mehr Lkw als heute. Jürgen Hienzsch, Bad Bergzabern

„Eine verschwendende Baumaßnahme“

RP 26.7.06

BAD BERGZABERN: Bürgerinitiative B 427 gegen Umgehungstunnel kritisiert Beck und Ackermann

Nicht unkommentiert lassen möchte die Bürgerinitiative B 427 gegen den geplanten Umgehungstunnel für Bad Bergzabern (BI) die Äußerungen des Ministerpräsidenten Kurt Beck, als dieser sein Konzept für die Kurstadtentwicklung am 13. Juli im Haus des Gastes präsentierte. Auch auf die Haltung des CDU-Bürgermeisterkandidaten Matthias Ackermann im RHEINPFALZ-Interview vom 23. Juni geht die BI kritisch ein.

Beck hat bei seinem Entwicklungskonzept unter anderem eine Allee vorgeschlagen, die die Altstadt mit dem Kurbereich fließend verbinden könnte.

Für diese wie auch für andere mögliche Maßnahmen sei jedoch der Bau des Umgehungstunnel unabdingbar, um den (Durchgangs-)Verkehr aus Wein- und Kurtafstraße herauszubekommen, so Beck.

Dem entgegen nun die BI, dass selbst bei einem Bau des Tunnels die Verteilerfunktion von Kurtaf- und innerstädtischer Weinstraße erhalten bleibe. Zwischen Ludwigswplatz (katholische Kirche) und der Einnäherung der L 504 liege die Verkehrsbelastung bei 6000 Fahrzeugen täglich, habe die Bundesverkehrsplanung aus dem Jahre 2000 ergeben, so die BI. Eine „gemischte Baumallee“, wie der Minis-

terpräsident sich das vorstellt, werde es deshalb „auf keinen Fall geben“, so die BI. Der Tunnel rechtfertige sich bei einem Verkehrsaufkommen von 15.000 Fahrzeugen auf der B 427, der Durchgangsverkehr mache aber nur 5000 Fahrzeuge aus, so die BI. Die Differenz von 10.000 Fahrzeugen „sollte deshalb nicht nur mit vermehrtem überörtlichem Verkehr aufgefüllt werden, sondern im Wesentlichen sogar mit extra geplanten überregionalen Verkehr entlang der gesamten B 427“.

beruft sich die BI auf Planungsumterlagen zum Tunnelbau. Ohne den „höchst problematischen Transit-Anteil“ würde der Tunnel mit

rund 5000 Fahrzeugen pro Tag dauerhaft unausgelastet bleiben – bei relativ hohen und fixen Betriebskosten, so die BI. Schlussfolgernd stellt die BI fest: Weder Beck noch Ackermann, für den der Tunnel politisch beschlossene Sache ist, wollen „den grundsätzlichen Zusammenhang von Investitionsangemessener Tunnelneubau und äquivalentem Transitaufkommen präzise ins Auge fassen“. Für die BI bedeutet das: „Beide zielen ganz bewusst und für lange Zeit auf ein extrem schlechtes Kosten-Nutzen-Verhältnis der Tunnelinvestition – eine verschwendende Baumaßnahme“, so die BI. (rww)

so die BI. (rww)

„Albtraumhafter Transitverkehr“

Osterheld zum Tunnel

BAD BERGZABERN. Zum wieder in den Blickpunkt der öffentlichen Diskussion geratenen Umgehungstunnel (B 427) für Bad Bergzabern und den zahlreichen Leserbriefen in den jüngsten Tagen meldet sich Armin Osterheld von der Bürgerinitiative gegen das geplante Bauprojekt zu Wort.

„Wer denkt an die Südpfälzer? Wer rettet die hier lebende Bevölkerung vor den Auswirkungen einer zum Selbstläufer gewordenen Verkehrspolitik und ihren Vasallen?“ fragt Osterheld. Im Erläuterungsverfahren zum Planfeststellungsverfahren sei zu lesen, was beabsichtigt sei: „Es soll eine überregionale, ortsdurchgangsfreie Transitstrecke gebaut werden, die uns 15.000 Fahrzeuge in 24 Stunden in den idyllischen Wasgau holt“, so Osterheld. In der Planung stünde, dass der Ausbau der B 427 dringend geboten sei für eine zukünftige Funktion als überregionale Straßenverbindung. Nach dem Ausbau mit all seinen Ortsumgehungen stünde die B 427 als durchgängige Verbindung zwischen Hinterweidenhal und Kandel für den überregionalen Verkehr zur Verfügung, beruft sich Osterheld weiter auf die Planung.

Derzeit fahren rund 6000 Fahrzeuge durch das Kurtaf, wovon der weitaus überwiegende Teil von den Bad Bergzabernern selbst produziert werde, so Osterheld weiter. Das sei für eine Bundesstraße denkbar wenig. Dieser vergleichbar günstige Effekt werde noch verstärkt durch das Nachfahrverbot für Lastwagen, das sämtlichen Ortschaften entlang der B 427 zwischen Hinterweidenhal und Kandel noch erträgliche Verkehrszahlen bedeute. Wenn der Tunnel alle politischen, planerischen und juristischen Hindernisse beseitige, bekämen diese Ortschaften einen albtraumhaften Transitverkehr zu spüren. „Dies kann nicht im Sinne einer Tourismusregion sein, die damit ihr eigentliches wirtschaftliches Potenzial verspielen würde“, meint Osterheld. (rww)