

# 1. Darstellung der Baumaßnahme

## 1.1 Planerische Beschreibung

### -Art und Umfang der Baumaßnahme

Der vorliegende Entwurf umfasst den Ausbau des letzten noch verbliebenen 2-streifigen Abschnittes der B 10 zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein und die Erweiterung der 3-streifigen Betriebsstrecken.

### -Lage im vorhandenen Straßennetz

Die Baumaßnahme liegt zwischen Netzknoten 6712012 (Einmündung B10/B427 Hinterweidenthal) und Netzknoten 6713 008 (Einmündung B 10/L 495 Hauenstein).

Die Baustrecke ist insgesamt 1,380 km lang. Der Ausbau beginnt bei Betriebskilometer 4+555 (Bau - Km 4+500) und endet bei Betriebskilometer 5+920 (Bau - Km 5+880). Die Richtungsfahrbahn Pirmasens – Landau (nach Osten) bleibt in ihrer jetzigen Breite erhalten. Die Richtungsfahrbahn Landau – Pirmasens (nach Westen) eine 2-streifige Richtungsfahrbahn mit Standstreifen.

### -Bestandteil von Bedarfs- und Ausbauplanungen

Im Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (aktueller BVWP 2003-2013) ist zwischen Pirmasens (A 8) und Hinterweidenthal (B 427) der 4-spurige Ausbau der B 10 als vordringlicher Bedarf ausgewiesen. Der Ausbau ist in mehrere Streckenabschnitte untergliedert und inzwischen überwiegend umgesetzt.

Im daran anschließenden Abschnitt zwischen Hinterweidenthal und Landau, ist bis auf den Bereich der Felswand bei Hauenstein und bis auf die Umgehungen im Bereich Annweiler die B 10 schon 3-streifig ausgebaut.

Der 4-streifige Ausbau zwischen Hinterweidenthal und Landau ist als weiterer Bedarf ausgewiesen.

## 1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Außerhalb bebauter Gebiete hat die B 10 den Charakter einer anbaufreien Straße mit maßgebender regionaler Verbindungsfunktion

Gem. RAS-L-1 werden folgende Entwurfskriterien festgelegt:

Straßenkategorie A II

zulässige Geschwindigkeit  $V_{zul.} = 100 \text{ km/h}$

Entwurfsgeschwindigkeit  $V_E = 80 \text{ km/h}$

Geschwindigkeit  $V_{85} = 100 \text{ km/h}$

Die erforderliche Haltesichtweite beträgt 165 bis 180m.

Laut Verkehrsuntersuchung der Modus Consult aus dem Jahr 2006 ist auf der B10 im Prognosejahr 2020 zwischen Hinterweidenthal und Hauenstein folgende Verkehrsbelastung zu erwarten:

|                                      |                    |                    |
|--------------------------------------|--------------------|--------------------|
| Prognosenullfall                     | DTV=22.300 Kfz/24h | LKW-Anteil =24,7 % |
| Bei Umsetzung kurzfristiger Bedarf   | DTV=27.000 Kfz/24h | LKW-Anteil =30,4 % |
| Bei Umsetzung mittelfristiger Bedarf | DTV=29.200 Kfz/24h | LKW-Anteil =30,1 % |
| Bei Umsetzung langfristiger Bedarf   | DTV=30.200 Kfz/24h | LKW-Anteil =29,1 % |

Laut Eckzifferprognose 2006 wird die Verkehrsbelastung von 2020 bis 2025 noch geringfügig zunehmen (0,4%). Von 2025 bis 2030 ist das Verkehrsaufkommen rückläufig. In Anbetracht der geringen Abweichungen der Prognosefaktoren werden die Prognoseverkehrsmengen für die Jahre 2025 bis 2030 denen des Prognosejahres 2020 gleichgesetzt.

Die B 10 weist zwischen Pirmasens und Landau eine relativ große Kurvigkeit mit entsprechend geringen Sichtweiten sowie häufigem Wechsel zwischen Steigungs- und Gefällstrecken auf.

Der vorliegende Bauabschnitt beginnt bei Bau-km 4+500 und endet bei Bau-km 5+880. Er befindet sich im Bereich der Teilstrecke zwischen Horbacherhof (Katharinenhof) und Hauenstein.

Die B 10 weist im Baubereich eine Gesamtbreite von ca. 7,50 m auf.

Sie wird für die Fahrtrichtung Landau-Pirmasens auf eine Gesamtbreite von 10,50 m ausgebaut, so dass Fahrspuren mit einer Breite von 2 x 4,00 + 2,50 m Standstreifen zur Verfügung stehen. Der Ausbau erfolgt bergseitig (Nordseite). Am Bauanfang und Bauende erfolgt der Anschluss an den bereits 3-spurig ausgebauten Bereich der B 10.

Der vorhandene 2-streifige Querschnitt der B10 bleibt in Höhe und Lage erhalten und wird nach dem Ausbau als 1-streifige Richtungsfahrbahn mit Standspur in Fahrtrichtung Pirmasens - Landau genutzt.

## 2. NOTWENDIGKEIT DER BAUMASSNAHME

### 2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Verfahren

Die Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz (heute: Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz) beauftragte im Jahre 1986 das Straßenbauamt Kaiserslautern (heute: Landesbetrieb Mobilität Kaiserslautern), Untersuchungen anzustellen, wo im Streckenabschnitt der B 10 zwischen Hinterweidenthal und Rinntal Überholmöglichkeiten durch den Anbau eines dritten Fahrstreifens geschaffen werden können. Es wurden verschiedene Streckenabschnitte festgelegt, die für den 3-streifigen Ausbau geeignet erschienen. Diese Ausbaumaßnahmen sind bis auf die Maßnahmen Wilgartswiesen - Rinntal und die hier vorliegende Maßnahme bereits verwirklicht.

## 2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Die Verkehrsbelastung auf der B 10 hat u. a. durch den in den letzten Jahren erfolgten 3-spurigen Ausbau erheblich zugenommen.

Der Konflikt zwischen den Interessen der Pkw-Fahrer und den Möglichkeiten des Schwerverkehrs führt zu erhöhter Risikobereitschaft der Pkw-Fahrer und verleitet daher zu riskanten Fahrmanövern, so dass es insbesondere durch hohe Geschwindigkeiten zu schweren Unfällen kommen kann.

Die Unfallstatistik weist für den Streckenabschnitt Hinterweidenthal - Hauenstein folgende Unfallzahlen aus:

|                    | Jahr |      |      |      |      |      |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|
|                    | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2008 | 2010 |
| Anzahl der Unfälle | 48   | 58   | 46   | 41   | 36   | 32   |

Die Unfallzahlen sind bedingt durch die Sofortmaßnahmen im Bereich Frauenstein und der Anschlussstelle Hauenstein seit 2004 leicht rückläufig.

Trotz der Abnahme der Unfälle ist festzustellen, dass weiterhin ein erhöhtes Unfallrisiko besteht.

Insbesondere in den berufsbedingten Spitzenstunden führt die hohe Verkehrsbelastung im Planungsbereich zu Behinderungen. Die bereits geschaffenen Zusatzfahrstreifen vor und hinter dem Ausbaubereich sind mit 900 m bzw. 1000 m zu kurz. Durch den hohen Güterverkehrsanteil entstehen erhebliche Geschwindigkeitsabsenkungen, so dass die zulässigen und möglichen Geschwindigkeiten nur selten erreicht werden.

Durch den Ausbau des vorliegenden Streckenabschnittes können die v. g. Zusatzfahrstreifen zusammengefasst werden. Es entsteht somit ein Streckenabschnitt von insgesamt 2700 m.

## 2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Die B 10 beginnt an der Verknüpfung der A 8 und A 62 bei Pirmasens im Westen, durchquert den Pfälzerwald in West-Ost-Richtung und endet vorläufig bei Landau an der A 65. Sie ist somit für den großräumigen Verkehr die wichtigste Verkehrsverbindung im Süden von Rheinland-Pfalz.

Die B 10 verbindet die Wirtschaftsräume des Saarlandes sowie den Raum Zweibrücken und Pirmasens mit den Wirtschaftsräumen Landau und Karlsruhe und stellt somit eine Verkehrsachse zwischen dem Saarland und der Rheinpfalz mit Anbindungen zum süddeutschen Raum dar.

Durch den Ausbau der B 10 soll eine qualitative Aufwertung der Verbindungsfunktion der Wirtschaftsräume des angrenzenden Saarlandes, sowie zwischen den Wirtschaftsräume

im Bereich von Zweibrücken und Pirmasens in der Westpfalz und den Räumen Südpfalz und Karlsruhe erreicht werden.

Eine verbesserte Verkehrsbewältigung, ermöglicht durch den bereits erfolgten 3-streifigen Ausbau, kann auf der gesamten B 10 den Waren- und Güteraustausch zwischen dem Saarland, der Region Zweibrücken und Pirmasens und dem südwestdeutschen Raum begünstigen. Eine gut ausgebaute West-Ost-Verkehrsachse kann die Attraktivität eines wirtschaftlich benachteiligten Raumes für die gewerbliche Wirtschaft erhöhen und damit Impulse für positive wirtschaftliche Entwicklungen geben.

## **2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur**

Im Bereich des vorliegenden Streckenabschnittes der B 10 kommt es aufgrund der unter Punkt 2.2 beschriebenen Bedingungen zu Kolonnenbildungen. Durch die Erweiterung um einen zusätzlichen Fahrstreifen soll ein wesentlicher Beitrag zur Verkehrssicherheit erreicht werden. Die zügige Verkehrsbewältigung durch die wechselseitigen Überholstreifen soll in Verbindung mit den bereits vorhandenen bzw. geplanten mehrstreifigen Streckenabschnitten zu einem weniger störanfälligen Verkehrsablauf und daneben zu einer spürbaren Zeit- bzw. Betriebskostensparnis für den Straßenbenutzer, insbesondere für den Pkw-Anteil führen.

## **2.5 Verringerung bestehender Umweltbeeinträchtigungen**

Eine Verringerung der von der Straße ausgehenden Umweltbeeinträchtigungen ist durch die geplante Baumaßnahme nicht zu erwarten.

# **3. ZWECKMÄSSIGKEIT DER BAUMASSNAHME**

Bei der hier vorliegenden Planungsmaßnahme handelt es sich um den Ausbau einer bestehenden Straße. Varianten mit wesentlich voneinander abweichenden Trassen sind nicht möglich. Kleinräumige Variantenuntersuchungen bezogen sich lediglich auf die Vermeidung bzw. Minimierung von Eingriffen in Natur und Landschaft bzw. ausreichende Berücksichtigung von Zwangspunkten und können nicht als Trassenvarianten angesehen werden. Es wurde hauptsächlich untersucht, ob generell eine talseitige oder eine bergseitige Verbreiterung zweckmäßiger ist.

Die talseitige Verbreiterung scheitert an dem Zwangspunkt Bahntrasse. Sie wäre nur in Verbindung mit einer Verlegung der Bahntrasse möglich. Dies scheitert neben den immensen Kosten auch an der Tatsache, dass inzwischen die Bebauung der Gemeinde Hauenstein mit seinem Gewerbegebiet bis unmittelbar an die Bahntrasse heranreicht. Zudem müssten landschaftspflegerisch hochwertige Flächen im Talraum beansprucht und die vorhandenen Bauwerke der Bahn entsprechend verändert werden.

Im ersten Planungsschritt ist der 3-streifige Ausbau auf Niveau der bestehenden B 10 untersucht worden.

Diese Variante hat gegenüber der gewählten Trasse den gravierenden Nachteil, dass die Verwirklichung der Baumaßnahme nur unter Vollsperrung und anschließender einspuriger Verkehrsführung mit Ampelsteuerung zu bewältigen ist. Bei einem Verkehrsaufkommen von 22.300 Kfz/24h (Prognosejahr 2020 Prognosenullfall) ist dies nicht vertretbar. Kilometerlange Staus, verbunden mit Zeitverlusten für die Verkehrsteilnehmer und Umweltbelastungen wären die Folge. Qualitativ geeignete Umleitungsstrecken stehen nicht zur Verfügung.