

Bürgerinitiative Bienwald e.V.



Roland Heerlein

BI-Bienwald•R.Heerlein Im Eybühl 12, 76857 Ramberg

Frau Becker
Südwestfunk - Landesnachrichten

D-76857 Ramberg
Im Eybühl 12
Tel.: 0157 77 29 82 06
E-Mail: Roland.Heerlein@
bi-bienwald.de

Datum: 21.12.2016

Ziele der BI-Bienwald e.V. und Bilanz der LKW-Maut auf der B 9:

1. Ziel: Verringerung des LKW-Verkehrs auf der B 9 Bienwaldstrecke. Auf dieser gilt seit 1.1.2007 die LKW Mautpflicht, ebenso ab 1.8.2012 auf der 4-spurigen B9 Strecke vom Wörther Kreuz bis Ludwigshafen. Eine Verringerung des LKW Zustroms auf das südpfälzische Straßennetz erfolgte dadurch nicht. Sie ist allein durch eine Bemaunung der elsässischen A 35 zu erwarten. Leider wurden die verschiedenen Ankündigungen auf Einführung ab 2009 immer wieder verschoben und die verbindlich für den 1. Januar 2014 vorgesehene landesweite Einführung der "écotaxe poids lourds" für alle LKW ab 3,5 t ebenfalls auf unbestimmte Zeit ausgesetzt. Daher ist bis auf weiteres durch die Bemaunungsmaßnahme nicht mit einer Entlastung der Bienwald B 9 vom Schwerlastverkehr und Mautflüchtlingen zu rechnen.
2. Die BI-Bienwald spricht sich für die rasche Verwirklichung eines Kreisverkehr am Langenberg (B9) und gegen eine Brückenbaumaßnahme aus. Ein Kreisverkehr löst das dortige, hauptsächlich durch LKWs verursachte Verkehrsproblem viel kostengünstiger, naturverträglicher und schneller, als der vom LBM angedachte Brückenbau, welcher viel teurer, langwieriger und Naturzerstörender wäre. Kreisverkehre bei Bundesstraßen haben sich bei den Rheintalquerungen Forstfeld - Baden-Baden und Gamsheim-Rheinau-Achern bestens bewährt. Sollte das Land, bzw. der Bund mit einer Brückenplanung ins Planfeststellungsverfahren gehen, so wird sich die BI mit anerkannten Umweltverbänden dagegen stellen.
3. Bilanz der letzten Jahre macht eine „Salamitaktik“ der Verkehrsplaner sichtbar. Die Methode, kleine in sich abgeschlossene Einzelbaumaßnahmen durchzusetzen, lassen das Gesamtpuzzle nicht erkennen, welches die Südpfalz mit enormen zusätzlichem überregionalen Verkehr belasten wird. Durch den Ausbau der B10 (Pirmasens–Landau) gelangt über diese „Ost–West“ Verbindung zusätzlicher Verkehr auf die A65 und damit auf die B 9. Auch die „Nord – Süd“ Verbindung wird massiv ausgebaut. Neben der 2. Rheinbrücke, soll auch die Nordumgehung für Karlsruhe gebaut werden, so dass hier zusätzlicher Verkehr zwischen A65 und A5 entstehen wird. Frankreich hat um Strassbourg mehrere Erweiterungen durchgeführt, welche den Druck auf die A35 (Strassbourg–Lauterbourg) und die Weiter-führung in Richtung A65 erhöhen.
4. Das 3-Schritte Prinzip zur Durchsetzung eines unpopulären Zieles ist erkennbar.
 - 1) *Ein Problem wird absichtlich erzeugt:* (Die ohne Raumordnungsverfahren durchgeführte illegale Straßenverbreiterung der B9 zieht mehr LKW-Verkehr an.)
 - 2) *Leidensphase der Betroffenen:* (In der Folge des so verursachten Problems kommt der Aufschrei der betroffenen Autofahrer die nun im Stau am Langenberg im Stau stehen. Scheinlösungen wie LKW-Maut bleiben wirkungslos.)
 - 3) *Lösungsphase:* (Wenn „alle“ genug durch den Stau leiden, bieten diejenigen, die das Problem verursacht haben ihre Lösung als die beste Lösung für das Problem an



(autobahn-tauglicher Brückenbau am Langenberg mit dem Ziel einer späteren Autobahn auf der B9 – also mitten durch das Naturschutzgebiet des Bienwalds. Das unpopuläre Ziel sollte somit durchgesetzt werden)

Somit wird in mehreren Schritten das eigentliche Ziel erreicht, das sich ohne das „absichtlich geplante und verursachte“ Problem nicht hätte erreichen lassen.

5. Erkennbar ist, dass ein LKW-Transitverbot und Gefahrguttransportverbot im Transit auf der B9 die massive Belastung durch LKWs deutlich reduzieren würde.

6. Wiederinbetriebnahme der Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen (GÜA) am Langenberg wäre sinnvoll, welche der Verkehrssicherheit dient wird seit über 10 Jahren nicht mehr gewartet.

Die gebotenen Geschwindigkeitsbeschränkung auf max. 70 km/h muss durchgängig vorgeschrieben sein. Dies vergleichmäßigt den Verkehrsfluss und fördert die Sicherheit.

Die Geschwindigkeitsüberwachung muss durch moderne Messtechnik, so wie im Raum Ludwigshafen bei der B9 installiert wurden und bei der Bienwaldstrecke auf ca. 10 km jeweils an den Kreuzungsbereichen der Straßen, mit 4 Anlagen ergänzt werden. Die Bi fordert dies seit über 10 Jahren!

7. Unser von der BI-Bienwald erarbeitetes Verkehrskonzept, welches neue realisierbare Möglichkeiten der Ertüchtigung und Reaktivierung des Schienengebunden Verkehrs ermöglicht und die gesamte Region im Straßenbaubereich entlastet ist bislang nicht berücksichtigt.
8. Schutz der wertvollen Naturräume im Bienwald welche als FFH (Fauna Flora Habitat) und Vogelschutzgebiet ausgewiesen sind ist nicht erkennbar.
9. Rückbau der vom LBM (2008/2009) ohne Planfeststellungsverfahren durchgeführten illegalen Verbreiterung der B9 und Ausweisung der zugestandenen Ausgleichsflächen ist bislang nicht erfolgt.

Die zuständigen Behörden (SGD Süd, Kreisverw.) gewähren seit Jahren Verstöße gegen das Naturschutzrecht im Trassenbereich der B9. Abholzungen, Bankettverbreiterungen und anderes werden ständig und in kleinen Schritten durchgeführt. Naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen werden ignoriert.

Ich hoffe, dass ich Ihnen einen kurzen Überblick über die Bilanz und die Arbeit der BI-Bienwald geben konnte.

Mit herzlichen Grüßen und im Namen von Benno Seebohm sowie Dimitrios Gerasimou.

Roland Heerlein



BI-Bienwald.de