

Beschlussvorlage

Bitte Ausschließungsgründe gem. § 22 GemO beachten!

Zu TOP-Nr.: 3

Vorlage Nr.: 01/605/VIII/146/2022

Amt:	Stabsstelle	Datum:	21.03.2022/sp
Sachbearbeiter:	Hans-Peter Spies	AZ:	VIII

Verbandsgemeinde Annweiler am Trifels

Beratungsfolge:

Nr.	Gremium	Termin	Behandlung	Status
1	Verbandsgemeinderat	24.03.2022	Entscheidung	öffentlich

Gegenstand der Vorlage

Raumordnungsverfahren B 10, 4-streifiger Ausbau zwischen Anschlussstelle B 48 Wellbachtal und Anschlussstelle Queichhambach; hier: Beratung und Beschlussfassung über eine Stellungnahme der Verbandsgemeinde Annweiler am Trifels

Sachverhalt:

Die SGD Süd hat das Raumordnungsverfahren für den 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der Anschlussstelle B 48 – Wellbachtal und der Anschlussstelle Queichhambach eingeleitet.

Die verschiedenen Planungsvarianten wurde in der Haupt- und Finanzausschusssitzung am 10. März 2022 vorgestellt. Hierauf wird Bezug genommen.

Die Planunterlagen können im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

[B10 - Raumordnungsverfahren \(ROV\) für den 4-streifigen Ausbau der B 10 \(rlp.de\)](http://rlp.de)

Nachstehend ersehen Sie den Entwurf der Stellungnahme der Verbandsgemeinde zum v.g. Raumordnungsverfahren, welchen wir hiermit zur Diskussion stellen:

Präambel

Die Verbandsgemeinde Annweiler am Tr. als starke Tourismusregion (im Regionalplan als Bereich mit besonderer Bedeutung für die Naherholung und Tourismus eingestuft), welche auch schon mehrfach vom Land für touristische Einrichtungen gefördert wurde, ist auf eine gute Erreichbarkeit, insbesondere per Auto und Zug dringend angewiesen. Um jedoch die touristischen Ziele nicht zu gefährden, ist umso mehr bei einer räumlichen Erweiterung des Straßennetzes auf die Beibehaltung der guten Luftqualität im Queichtal und der Minderung des Verkehrslärms zu achten. Wir verweisen hier auch auf unsere Lärmaktionsplanung.

Anzumerken ist, dass im Rahmen des Raumordnungsverfahrens die Möglichkeit der Sperrung der B 10 für den LKW-Transitverkehr nicht untersucht wurde und somit auch nicht in das Raumordnungsverfahren mit einbezogen wurde. Die B 10 hat sich inzwischen zu einer großräumigen Verkehrsachse von Spanien/Frankreich/Großbritannien/Benelux Richtung Osteuropa und von Benelux/Frankreich/Großbritannien Richtung Südeuropa entwickelt.

Des Weiteren wurde die Elektrifizierung der Bahnstrecke Landau – Pirmasens und Bau eines zweiten Gleises im Rahmen des Raumordnungsverfahrens nicht mit aufgegriffen bzw. kurz abgetan. Bei den

Varianten A1/A2/B3/B3a/D2 ist im Bereich der Trassenbündelung zwischen K4 und Kläranlage Annweiler a. Tr. kein zweites Gleis mehr möglich. Auch wäre der mittelfristig angedachte Bahnhofsteil Queichhambach/Gräfenhausen nicht mehr machbar.

Die Verbandsgemeinde Annweiler am Tr. nimmt zu dem Raumordnungsverfahren, wie nachstehend Stellung:

Auf Seite 17 des Erläuterungsberichtes wird beschrieben, dass die Bereiche des Queichtals im Hinblick auf die Frisch- und Kaltluftentstehung klimatische Ausgleichsfunktionen haben sowohl die Talräume als auch die offenen Hang- und Plateaulagen Kaltluftammelgebiete sind. Des Weiteren ist das Queichtal eine Abflussbahn für Talabwinde und Luftströme mit Richtung auf den Ausgang des Queichtales. Aus diesem Grunde ist es, gerade im Hinblick auf den Klimawandel, umso wichtiger, dass das Queichtal nicht durch Bauwerke durchschnitten wird. Hier wäre die Lösung der sog. Bürgervariante von großem Vorteil, da diese die Kaltluftströme nicht unterbricht.

Die Zahlen, welche in dem Raumordnungsverfahren für die Verkehrsprognose 2030 herangezogen werden, leiten sich von einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2014 ab. Diese Zahlen sind sehr ungenau und sind schon heute erreicht. Dies gilt insbesondere für den LKW-Verkehr. Des Weiteren zeigen die Erfahrungen aus den letzten Jahren, dass nach Fertigstellung von Teilabschnitten der B 10 im Bereich des Streckenabschnittes Pirmasens – Landau der Verkehr, insbesondere der LKW-Verkehr aus den Beneluxstaaten zunimmt. Dies wird auch nach Fertigstellung des Abschnitts A 65 – AS LD-Godramstein sein. Eine Aktualisierung der Verkehrsprognose wird gefordert.

Eine Abstufung der bisherigen B 10 zu einer Gemeindestraße, wie auf Seite 27 des Erläuterungsberichtes beschrieben, ist nicht zielführend, da die B 10 alt, dann immer noch als Entlastungs- und Verbindungsstraße in Anspruch genommen wird. Eine Abstufung als Landesstraße ist hier das richtige Instrument. Des Weiteren wäre bei der kommunalen Finanzausstattung ein Unterhalt des Straßensystems nicht möglich.

Gemäß § 17 des Landesplanungsgesetzes sind in den, dem Raumordnungsverfahren zu Grunde liegenden Unterlagen, u.a. der Bedarf an Grund und Boden darzulegen. Dies ist in den vorgelegten Unterlagen nicht abgebildet.

Des Weiteren ist aus den Kostenaufstellungen nicht ersichtlich, ob hier Kosten für den notwendigen Grunderwerb für den Bau der Nebenanlagen, Zufahrten zu den Rettungstollen sowie für evtl. notwendige Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen enthalten sind. Betriebsbedingte Folgekosten u.a. für Rettungseinrichtungen pro Tunnel, werden ebenfalls nicht komplett betrachtet. Aus diesem Grunde ist hier kein seriöser Variantenvergleich und eine Bewertung möglich.

Es werden bei der Bewertung unterschiedliche Maßstäbe angelegt. Zum Einem wird der Lärm bewertet, dann die Kosten und schlussendlich die Längsneigung, sodass die vorgelegte Matrix keinen Variantenvergleich zulässt. Das Bewertungssystem ist methodisch nicht nachvollziehbar.

In dem Erläuterungsbericht zu dem Raumordnungsverfahren wird dargelegt, dass u.a. die Vorzugsvariante A2 unter Verkehr gebaut werden soll. Da während der Bauphase immer wieder mit Sperrungen der B 10 alt zu rechnen ist, müsste der Verkehr über die Umleitungsstrecke durch die Queichtalgemeinden geführt werden, was zur Folge hätte, dass mit sehr großen Staus zu rechnen ist. Der Verkehr würde hier über Jahre sehr umfangreich eingeschränkt werden. Dies würde unsere Gemeinden sowie die gesamte Region über Jahre hinweg immens belasten. Der daraus resultierende volkswirtschaftliche Schaden, insbesondere im Wirtschafts- und Tourismusbereich kann nicht akzeptiert werden, da dieser unsere Region in der Entwicklung über Jahre zurückwerfen würde.

Das Landesplanungsgesetz fordert u.a. auch eine Betrachtungsweise hinsichtlich der Auswirkungen der geplanten Maßnahme auf die Siedlungs- und Infrastruktur. Hierbei ist auch das Schutzgut Mensch zu betrachten. Diese Betrachtungsweise kommt in dem Erläuterungsbericht, insbesondere für die Bauphase, viel zu kurz. Unsere Gemeinden haben in den letzten Jahren umfangreiche „Erfahrungen“ mit dem B 10 – Verkehr im Rahmen der Umleitung sammeln können. Hier kam es immer wieder zu erheblichen, u.a. auch körperlichen Gefährdungen der Anwohner/Einwohner durch den durchfließenden Umleitungsverkehr. Bei einer mehrjährigen Bauphase der Vorzugsvariante unter Verkehr, ist dies u.a. mit erheblichem Stress, mit

hin zu einer gesundheitlichen Gefährdung der Anwohner verbunden, was nicht tolerierbar ist. Während der Bauphase ist mit erheblichen Emissions- und Immissionsbelastungen in den betroffenen Gemeinden zu rechnen. Dies findet in der Bewertungsmatrix des Variantenvergleichs keinen Niederschlag. Bei der Realisierung der sog. Bürgervariante würden hier die Belastungen minimiert werden. Ein Bau unter Verkehr wäre mit minimierten Belastungen für die Bevölkerung möglich. Die Verbandsgemeinde Annweiler am Tr. fordert den Bau eines 4-spurigen Basistunnels analog der vorgestellten Bürgervariante.

Beschlussvorschlag Rat:

Der Verbandsgemeinderat beschließt die v.g. Stellungnahme zu dem Raumordnungsverfahren für den 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der Anschlussstelle B 48 – Wellbachtal und der Anschlussstelle Queichhambach.

Beschlussfassung erfolgte mit Ja-Stimmen, Nein-Stimmen und Enthaltungen.

Diese Vorlage wurde maschinell erstellt und ist daher ohne Unterschrift gültig.