

Beschlussvorlage

Zu TOP-Nr.:03

12. Sitzung des Bau- und Planungsausschuss der Stadt Annweiler am Trifels

Raumordnungsverfahren B 10, 4-streifiger Ausbau zwischen Anschlussstelle B 48 Wellbachtal und Anschlussstelle Queichhambach; hier: Beratung und Empfehlungsbeschlussfassung über eine Stellungnahme der Stadt 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 Planunterlagen können im Internet unter folgendem Link eingesehen werden:

<https://sgdsued.rlp.de/de/service/oeffentlichkeitsbeteiligung-bekanntmachungen/detail/news/News/detail/b10-raumordnungsverfahren-rov-fuer-den-4-streifigen-ausbau-der-b-10/>

Bisherige Beschlusslage:

Der Stadtrat der Stadt Annweiler am Trifels hat in seiner Sitzung vom 26.02.2020 die „Bürgervariante“ zur Aufnahme id. ROV als Vorzugsvariante mehrheitlich beschlossen.

Gleichlautende Beschlüsse gibt es von den Ortsteilen, der Verbandsgemeinde Annweiler, sowie der Gemeinde Rinnthal.

Dankenswerter Weise ist diese „Bürgervariante“ ins ROV mit eingeflossen.

Entwurf der Stellungnahme:

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

Die Queichtalgemeinden in der Verbandsgemeinde Annweiler am Trifels sind im ROP als Gemeinden mit dem Schwerpunkt Wohnfunktion ausgewiesen. Ebenso ist der Planungsbereich 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 in erheblichem Maße gefördert wurde.

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 die Lärmaktionsplanung der VG Annweiler.

Auf Seite 33 Abs. 3.3.2.2. **Auswirkungen** auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden wird auf die Entwicklungsmöglichen nicht eingegangen.

Hier wird nur die verkehrliche Ausgangslage beschrieben, obwohl auf Seite 12- 18 Abs. 2.4.1 des Erläuterungsberichtes die Ziele und Grundsätze der Raumordnung ausreichend zusammengasst dargestellt sind. Da wird aber kein Bezug mehr dazu hergestellt.

Es werden **keinerlei Auswirkungen** auf z.B. Siedlungsentwicklung, Verkehrsentwicklung (2.Bahngleis), Erholungs- und touristische Entwicklung etc. **beschrieben**.

Eine Sozialbilanz fehlt gänzlich, somit kann eine Variantenbewertung daraus nicht abgeleitet werden.

Im Rahmen des Raumordnungsverfahrens ist die Möglichkeit der Sperrung der B 10 für den LKW-Transitverkehr nicht untersucht und nicht mit einbezogen worden. 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-A1 ist im Bereich der Trassenbündelung zwischen K4 und Kläranlage Annweiler a. Tr. kein zweites Gleis mehr möglich. Auch wäre der mittelfristig angedachte Bahnhaltepunkt Queichhambach/Sarnstall nicht mehr machbar.

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 Kaltluftsammlgebiete 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.

Auch bei der UVS werden alte statische Basisdaten aus den Jahren 2009 bis 2012 herangezogen und können somit nicht einer fundamentalen Beurteilung für einen Variantenvergleich dienen.

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.

Auf Seite 51 Abs. 4.1.2. **Hauptvarianten B** wird dann aus einer pauschalen Abstufung auf einmal: „Die bestehende B10-Strecke und der andere Tunnelstrang werden zur Umleitungsstrecke bei Wartungsarbeiten im Basistunnel. **Des Weiteren wird die bestehende B10-Strecke im westlichen Bereich zur B48 umgewidmet** und im östlichen Bereich zur Landesstraße abgestuft.“

Gemäß § 17 des Landesplanungsgesetzes sind in den, dem Raumordnungsverfahren als Mindestanforderung §17 Abs.4 Nr.1 der Bedarf an Grund und Boden darzulegen.

Dazu ist in den vorgelegten Unterlagen jedoch nichts enthalten.

In den Kostenaufstellungen sind **keine Kosten für den notwendigen Grunderwerb** ausgewiesen.

Des weiteren **fehlen Angaben und Kosten** über den Bau der Nebenanlagen, Zufahrten zu den Rettungsstollen, Anzahl der Tunnelportale und Zahl der Technikgebäude, sowie für evtl. notwendige Flächen für Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen, notwendige Retentionsflächen usw. enthalten sind.

Für ganze **Bauwerke fehlen die Kosten komplett**, um nur einige Beispiele zu nennen.

- Das ganze Anschlussbauwerk Kreisel AS Annweiler-West ca. 50 Mio. Betr. Varianten A1,A2,D2-A1 unter Verkehr.
- Neubau der Brücke K4 und Abriss der derzeitigen Brücke unter Verkehr.
- Neubau der Brücke Rothenhof und Abriss der derzeitigen Brücke unter Verkehr.
- Verlegung der Queich im östl. Teil incl. Schaffung von Rückhalteflächen und Volumen als Ersatz des planfestgestellten Bestandes, als auch der neu auszuweisenden.
Dies trifft zu für alle Varianten außer B2+a und D3
- Betriebsbedingte Folgekosten u.a. für Rettungseinrichtungen pro Tunnel, werden ebenfalls nicht komplett betrachtet.
- Alle Kosten für die Varianten welche nur unter Verkehr gebaut werden können, für großräumige und kleinräumige Umleitungen. Baubehelfsstraßen usw. Anschließend Schaden- Sanierung der Ortsdurchfahrten Sarnstall, Sarnstall und Queichambach.

Aus diesem Grunde ist hier kein seriöser Variantenvergleich und keine Bewertung möglich.

Die Kosten müssen für einen objektiven Vergleich neu berechnet werden und können wie sie hier vorliegen für einen Variantenvergleich **nicht herangezogen werden**.

Zu den Kosten wird auf Seite 50 Abs. 3.3.5.2 eine **Wirtschaftlichkeitsbetrachtung** erstellt, die das Thema jedoch verfehlt. **Es wird nur nach billig und teuer beschrieben.**

- Wirtschaftlichkeit ist jedoch nicht unbedingt was am billigsten ist.
- Wirtschaftlichkeit ist der Quotient aus Nutzen / Aufwand.
- Wirtschaftlichkeit ist der Quotient aus Sozialbilanz / Aufwand.
- Wirtschaftlichkeit ist der Quotient weniger Fahrstrecke (CO²) / Aufwand.

Var. B2+a ist 1,6 km kürzer als die Vorzugsvariante.

Bei 30.000 Kfz/Tag bedeutet dies 48.000 weniger gefahrene km/Tag.

**Das sind im Jahr 17.500.000 km / Jahr weniger ,
oder eingesparte 5.000 to / Co2 im Jahr weniger.**

Klimaschutz, Lärmentlastung, Landschaftsbild sind da noch nicht eingepreist.

Das sollte bei jeder Variante abgewogen werden.

Es werden bei der Bewertung insgesamt unterschiedliche Maßstäbe angelegt.

Einmal wird die Lärmbelastung bewertet, dann die Kosten und schlussendlich die Längsneigung, die Fahrbeziehungen, Bau unter Verkehr, die Streckenlänge usw. , je nach Variante in willkürlicher Reihung und nicht nachvollziehbarer Auswahl der Parameter. Es werden einzelne Parameter verbal positiv bewertet und bekommen dann in der Matrix ein falsches Minus.

Die vorgelegte Matrix Seite 53 lässt keinen Variantenvergleich zu.

Das Bewertungssystem ist falsch und methodisch nicht nachvollziehbar.

Aus dem Erläuterungsbericht zu dem Raumordnungsverfahren kann nirgendwo der Anteil der Freien Strecken abgelesen werden, den muss man sich selbst errechnen. Wird allerdings im Text durchgehend erwähnt, dass je länger der Tunnelanteil desto geringer sind die Beeinträchtigungen in die Schutzgüter. Dies wird in der Bewertung nicht berücksichtigt.

Auch wird dargelegt, dass u.a. die Vorzugsvariante A2 unter Verkehr gebaut werden soll. Da während der Bauphase immer wieder mit lange andauernde 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. Bei einer mehrjährigen Bauphase der Vorzugsvariante unter Verkehr, ist dies u.a. mit erheblichem Stress, bis hin zu einer gesundheitlichen Gefährdung der Anwohner verbunden, was nicht tolerierbar ist.

Während der Bauphase der Varianten mit Brücken und Freien Strecken 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 Varianten **A1 / A2 sowie D2-A1** können seitens der **Stadt Annweiler am Trifels mit den Ortsteilen** wegen erhöhten Lärmaufkommens, Schadstoffimmissionen und Klimatischer Belastungen als auch aus städtebaulichen Aspekten **nicht akzeptiert** werden. Bei Unfällen oder Wartungsarbeiten wird der Verkehr wieder durch die Ortslagen umgeleitet müssen.

Seitens des Ortsteils Sarnstall entsteht durch die **Varianten A1 / D2-A1 /**, die nördlich der jetzigen B10 in zum Teil freier Strecke geführt werden eine weitere zusätzliche Verlärmung des Gräfenhauser Tals (Schulstraße) in Sarnstall.

Der Bau der **Varianten A1 / A2 / D2-A1 /**, unter Verkehr kann nicht akzeptiert werden auch wegen des AS Annweiler West der ebenfalls nur unter Verkehr gebaut werden. Dies bedeutet über eine lange Bauzeit eine nicht zu akzeptierende Umleitungstrecke durch Sarnstall und Rinnthal.

Die derzeitige B10 wird künftig im Falle der **Varianten A1 / A2 / D2-A1** die Richtungsfahrbahn nach Landau aufnehmen.

Bei Unfällen und Wartungsarbeiten wird dann diese Richtungsfahrbahn auch durch Sarnstall und Sarnstall geleitet. Ob dies so sein wird, ist aus den Unterlagen nicht zu erkennen.

Es muss jedoch davon ausgegangen werden.

Die Bedienung der notwendigen Rettungstollen kann über die Erschließung des Gräfenhauser Tals, Schulstraße, seitens des Ortsteils Sarnstall nicht hingenommen werden.

Variante **D3** kann seitens **aller Gemeinden und der Stadt Annweiler am Trifels** wegen erhöhten Lärmaufkommens, Schadstoffimmissionen und Klimatischer Belastungen als auch aus Aspekten des Landschaftsbildes und Zerstörung der südlich der Queich liegenden höchst sensiblen touristischen Nutzung des Trifelslandes **nicht akzeptiert** werden.

Die offene Streckenführung südlich der Kartonage Fabrik im Luger Tal wird seitens des Ortsteils Sarnstall abgelehnt.

Die Varianten **B1 / B1a / B3 / B3a** können insbesondere **für Queichhambach und Gräfenhausen** wegen erhöhten Lärmaufkommens, Schadstoffimmissionen und Klimatischer Belastungen (Kaltluftstau) als auch aus Aspekten des Landschaftsbildes **nicht akzeptiert** werden.

Die Stadt Annweiler am Trifels fordert den Bau eines 4-spurigen Basistunnels analog der vorgestellten Bürgervariante B2+a.

Es wird nach Richtigstellung der Planung eine objektive Neubewertung der Varianten beantragt.

(Anhang : Detaillierte Stellungnahme in Tabellenform)

Beschlussvorschlag Ausschuss:

Der Bau- und Planungsausschuss empfiehlt dem Stadtrat der Stadt Annweiler am Trifels, 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 zu beschließen.

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

Beschlussvorschlag Stadtrat:

Der Stadtrat der Stadt Annweiler am Trifels 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, Enthaltungen.