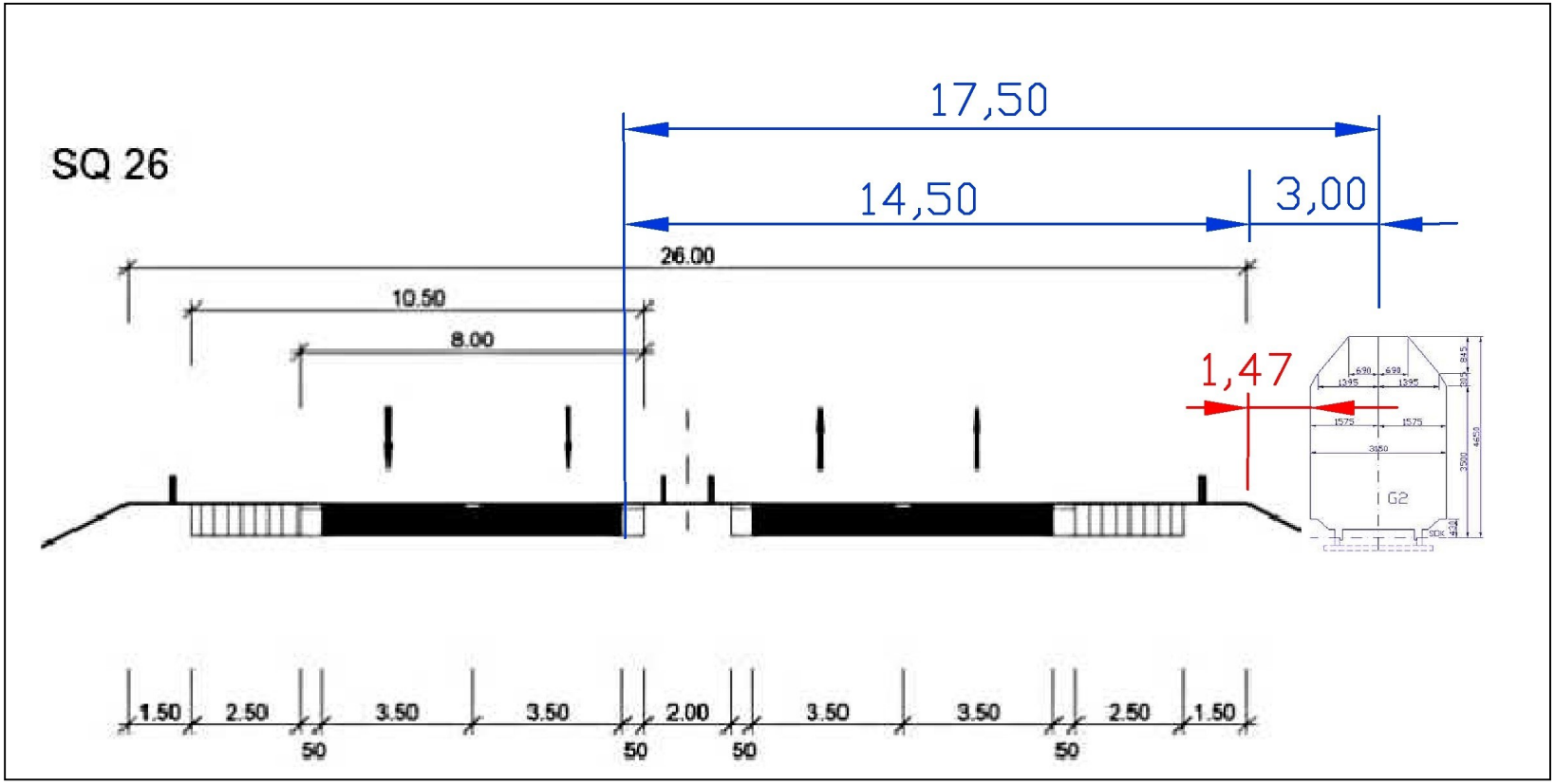
Stellungnahme zum Raumordnungsverfahren B 10

B 10 - 4- streifiger Ausbau zwischen AS B 48 Wellbachtal und AS Queichhambach

Beschreibung und Bewertung des Raumordnungsverfahrens - Planung B 10

B 10 B 10 - 4- streifiger Ausbau zwischen AS B 48 Wellbachtal und AS Queichhambach				
Stellungnahme zu Anlage 1 Erläuterungsbericht				
Nr.	**Zu Seite**	**Beschreibung**	**Bewertung**	
1	5 Abs. 1.1	„B 10 ist eine wichtige West-Ost-Verbindung im Raum der Süd- und der Südwestpfalz“ „Die B 10 verbindet großräumig die Agglomerationen Saarbrücken und Karlsruhe.“	Die großräumige Verbindungsfunktion muss jedoch voran stehen. West-Ost Spanien/Frankreich – Osteuropa Nord-Süd Benelux – Schweiz/Italien/Österreich	-
2	6 Abs. 1.2	„Die B 10 besitzt als großräumige Straßenverbindung für den **überregionalen Verkehr eine bedeutsame Verbindungsfunktion**.“ Straßenkategorie ASI	Hier wird es genannt ohne konkret zu werden. Das sollte stärker betont werden.	

3	7 Querschnitt	„Sonderquerschnitt (SQ) 26“ Trotz des gewählten Querschnitts SQ26 wird es an der tangierenden Stelle an der Bahnlinie in Höhe der K4 Gräfenhauser/Str. sehr sehr eng für die Varianten A1/A2/B3/B3a/D2A1.  Von Außenkante Bankette bis Lichtraum Profil Bahn verbleiben auf einer Länge von ca. 200m nur 1,5 bis 2,0 m. (Anlage Foto) Das reicht weder für einen notwendigen Sicherheitsabstand, noch für eine Blendschutzwand, noch für eine hier notwendige Zwangsentwässerung mit Kanal. Wird die Bahn dann nach Norden verlegt ? Oder wird die heutige B10 unter Verkehr samt Lärmschutzwand nach Süden verschoben ? Ist das kostenrelevant ? **Um die Varianten vergleichen zu können, sollte dies erst geklärt sein.**	

4	11 Untersuchungen	„Fortschreibung der Verkehrsuntersuchung 2014“ „Überprüfung kommt zu dem Ergebnis, dass weder eine Fortschreibung der Verkehrsanalyse noch der Verkehrsprognose notwendig ist“	Die Erhebungszahlen von 2014 und die daraus abgeleitete Prognose für 2030 stimmen schon heute nicht mehr; insbesondere auch für den LKW Anteil. Eine Aktualisierung ist notwendig.	
5	11 Untersuchungen	„Bei einer Lösung mittels Paralleltunnel (Variante A1 oder A2) sind hingegen alle Verkehrsbeziehungen möglich“	Dies ist die auch bei der Variante B2+a der Fall. Bei Variante A1 + A2 zahlen die Anlieger den Preis	
6	12 Abs. 2.4	„Die B 10 verbindet die Wirtschaftsräume des Saarlandes sowie den Raum Zweibrücken und PS mit den Wirtschaftsräumen LD und Karlsruhe und stellt somit eine Verkehrsachse zwischen dem Saarland und Südwestpfalz mit Anbindungen zum süddeutschen Raum dar“	Das ist die dritte Text- Variante zur großräumigen Verbindungsfunktion Siehe auch Nr.1 +Nr.2	-
7	19 Verkehrsmengen	„Verkehrsmengen für das Prognosejahr 2030“	Die Prognosezahlen für 2030 sind aus den Erhebungszahlen der Jahre 2013-2014 ermittelt und betragen für den Abschn. Annweiler West – Annweiler Ost 21.800 – 28.900 Kfz/24h. Diese Zahl ist heute schon erreicht, bzw. schon überschritten. Der anteilige LKW Anteil ist nicht prognostiziert. Dies sollte mit weiterer Planung auf den aktuellen Stand gebracht werden.	-
8	19+20	„Die alte und auch aktuelle Forderung der BI Queichtal einer Anordnung eines zweiten Gleises für die Queichtalbahn bringt für den B 10-Verkehr lediglich eine marginale Reduzierung und ist somit für die Gesamtbewertung **unerheblich**.“	Dies ist nicht unerheblich, s. auch Nr.3 Bei dieser mittel bis langfristigen Option ist mit den Varianten A1/A2/B3/B3a/D2A1 im Bereich der Trassenbündelung zwischen K4 und Kläranlage Annweiler kein zweites Gleis mehr möglich. Auch ein mittelfristig angedachter Bahnhaltepunkt Queichhambach/ Gräfenhausen wird damit vereitelt.	-

9	21 Abs. 2.5	**„Erhebliche Vorbelastungen bestehen insbesondere für das Schutzgut Mensch bzw. für die menschliche Gesundheit, sowie für das Klima bzw. Lufthygiene und für das Landschaftsbild.“** können die folgenden Vorbelastungen bzw. bestehenden Umweltbeeinträchtigungen verringert werden: Menschen – Wohn – und Wohnumfeldfunktion: Reduzierung von derzeit erheblichen Belastungen durch Tages- und Nachtlärm als auch Luftschadstoffe innerhalb der Ortslagen im Queichtal. Menschen – Erholungs- und Freizeitfunktion: Reduzierung von **derzeit erheblichen Belastungen** durch Lärm und Luftschadstoffe innerhalb der privaten und öffentlichen Erholungsräume innerhalb der Ortslagen“	**Genau dies soll sich dies durch den 4 streifigen Basistunnel der Bürgervariante B2+a ändern**, so dass die Vorbelastungen und die zusätzlich zu erwartenden Belastungen auf ein Maximum reduziert werden.	-
10	22 Abs.2.6	Der vierstreifige Ausbau der B 10 in diesem Streckenabschnitt ist als Projekt des Weiteren Bedarfes mit Planungsrecht (WB*) im aktuellen BVWP (BVWP 2030) aufgenommen. Der Gesetzgeber hat damit dem Vorhaben einen Realisierungsbedarf zuerkannt.	Das ist eine gute Basis. „Eine endgültige Klärung, ob ein FFH- oder artenschutzrechtliches Ausnahmeverfahren vermieden werden kann, kann erst dann herbeigeführt werden, wenn die endgültige technische Planung für die endgültige Straßentrasse mit einer darauf aufbauenden FFH Verträglichkeitsprüfung und artenschutzrechtlichen Prüfung als Grundlage vorliegt.“ Das wird also hier nicht entschieden. Im ROV wird der Mensch genauso bewertet wie die grüne Keiljungfer.	-
11	24 Siedlungsstruktur	Im Untersuchungsgebiet befinden sich zudem anteilig Gebiete der noch dörflicher geprägten Ortsteile Queichhambach (urkundlich erwähnt im Jahr 1283, EW derzeit etwa 600)	Im Untersuchungsgebiet Queichhambach leben derzeit anstatt 600 EW tatsächlich 672 EW. Diese werden aber im Umweltbericht nicht alle erfasst, da der besiedelte Ort nicht in Gänze in den Untersuchungsraum aufgenommen wurde.	-

12	26 Abs. 3.2	„Die anderen drei Trassenvarianten umfassen einen durchgehenden 2-bahnigen, 4-streifigenNeubau der B 10. Die Ergänzung „a“ bedeutet ein 4-streifiger Basistunnel mit 2 Röhren für die Aufnahme von beiden Fahrtrichtungen, aber in gleicher Lage. Die derzeit bestehende Tunnelgruppe bei Annweiler hätte hierbei dann **nur noch eine Verteilerfunktion** ins untergeordnete Straßennetz.“	An anderer Stelle wird beschrieben, dass eine Basistunnellösung nicht alle Verkehrsbeziehungen bedienen kann. Genau das aber macht die alte B10 als Verteiler. Und wird zum Entlastungstunnel, bei Unfällen und Wartungsarbeiten. **(nur noch) kann gestrichen werden, es suggeriert eine Abwertung.**	-
13	27 Abs. 3.2	„Falls die Varianten B1a, B2+a oder B3a zur Ausführung kommen, ist die vorhandene B 10 **inTeilbereichen** der Tunnelstrecke zwischen der AS Rinnthal und der AS Queichhambach nach der Fertigstellung der Maßnahme zur Landesstraße bzw. Gemeindestraße abzustufen.“	Nein, die derzeitige B10 könnte mindestens von AS Wellbachtal bis zum AS Annweiler West **zur B48 umgewidmet werden.** Hier gibt es auch unterschiedliche Textvarianten; je nach dem welche gewählt wird bekommt in der Bewertung S.54 das entsprechende **+** oder **-**	-
14	27 Abs. 3.2	„Während der Erstellung der Unterlagen wurde dem LBM Speyer, Projektmanagement Neubau Dahn- Bad Bergzabern von einer BI bzw. IG, die ebenfalls einen 4-streifigen B 10 - Ausbau verfolgt, eine weitere Variante mit 4-streifigem Basistunnel vorgelegt. Im Grundsatz entspricht diese Variante der **Variante B2+a**.“	Ja, das ist die eingereichte Bürgervariante. Wir bedanken uns an dieser Stelle beim LBM, dafür, dass diese hier mit zur Diskussion steht. Das ist für eine Bundesstraße wohl ein Novum. Für diese Variante gibt es deutlich mehrheitliche Beschlüsse aus den betroffenen Ortsteilen, der Stadt Annweiler, der Verbandgemeinde Annweiler und der Ortsgemeinde Rinnthal zu Gunsten der Bevölkerung. Das Ende des „Troges lag jedoch deutlich weiter nach Osten hin.	-
15	allgemein	Varianten Vorstellung	Die einzelnen Varianten werden kurz in ihrer Charakteristik vorgestellt. Dennoch wird unterschwellig in den unterschiedlichen Kategorien eine Wertung einbezogen.	-

16	27 Abs. 3.2.2	„Varianten A1 Die AS Annweiler-West wird ebenfalls zu einem teilplanfreien KP umgebaut (alle Fahrbeziehungen möglich). Die AS Annweiler-Ost, die etwa 2,5 km in östlicher Richtung liegt, wird auch zu einem teilplanfreien KP umgebaut.“	Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4, jedoch unter Verkehr erforderlich. AS Annweiler-West, ein 120m Kreisel teils im Tunnel, Auffahrt n. PS im Tunnel, Abfahrt von LD im Tunnel, bestehende B10 als Brücke. Das ganze unter Verkehr. Im Längsschnitt ist da nur ein Strich. In den Kosten fehlt dieses Mega-Bauwerk mit ca. 50 Mio.	-
17	28 Abs. 3.2.2	„Variante A2 **(Vorzugsvariante)** (wie Var.A1 jedoch Umfahrung Gräfenhauser Tal in Rinnthal Länge: 3,62 km)“	Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4, jedoch unter Verkehr erforderlich. Im Raumordnungsverfahren wird keine **Vorzugsvariante** ausgewiesen, auch nicht in Abstimmung mit dem BMV. **Es wird eine Linie mit dem geringsten Raumwiederstand ermittelt.**	-
18	28 Abs. 3.2.3	„3.2.3 Varianten B **(Basistunnel)** Alle B–Varianten weisen große Tunnelstrecken aus. **Dadurch wird größtenteils eine Schonung der Einwohner, der Nachbargemeinden sowie von Natur und Umwelt erzielt.“**	Diese Feststellung kann als positiv bewertet werden, was aber nachfolgend in der Gesamtbewertung nicht mehr erfolgt S. Seite 54 Matrix **+ / -** .	-
19	28 Abs. 3.2.3	„3.2.3 Varianten B **(Basistunnel)“** Die bestehende B 10 ist nach Umsetzung dieser Varianten **bereichsweise umzuwidmen.** Der abgestufte B 10-Abschnitt soll dabei zur Erschließung der angrenzenden Ortsgemeinden erhalten bleiben.“	Nein, die derzeitige B10 wird mindestens von AS Wellbachtal bis zum AS Annweiler West **zur B48 umgewidmet**, Hierzu sind die genannten Text- Passagen sehr unterschiedlich.	-
20	29 Abs. 3.2.3	„Variante B1+ **(Trog Gräfenhausen)“**	Das ist eine 2-streifige Basistunnel Variante, eine reduzierte Bürgervariante. Jedoch nördlich parallel zu der bestehenden B10 und parallel zur Queich mit Queichverlegung, welche im Text nicht beschrieben wird. Die Plandarstellung fehlt in Unterlage 3- Übersichtslageplan.	-

21	29 Abs. 3.2.3	„Variante B1a (4-streifig)“	Diese Variante bedeutet für den Ortsteil Queichhambach und Gräfenhausen den **Ober- Gau**. Nördlich in Mitte der Ortslage Queichhambach wird die Bahn mit einer 10m hohen Brücke gequert, um weiter Richtung Gräfenhausen anzusteigen, um dann nochmal mit mind. 6m die K4 zu überbrücken, bis an den südlichen Rand des Unteren Hasenbachtals. 30m höher als die Queichaue in offener Führung. Es entsteht ein neuer teilplanfreier KP an der K 4 im Unteren Hasenbachtal (tlw. im FFH-Gebiet). Das Tal nach Gräfenhausen wird mittels einer 180 m langen Talbrücke überquert. Die Verlärmung des gesamten Talraums incl. der Ortschaften Gräfenhausen und Queichhambach ist dann auch mit beidseits 6m hohen Lärmschutzwänden nicht mehr zu überbieten. Gräfenhausen wird dadurch von der Stadt Annweiler und deren Stadtteilen komplett isoliert. Weitere Wegeverbindungen Richtung Annweiler werden, wie schon beim Bau der heutigen B10 geschehen, wegfallen. Die Zerstörung des Landschaftsbildes ist dann nicht mehr reparabel.	-
22	29 Abs. 3.2.3	„Variante B2+a (Trog, 4-streifig)“ **Bürgervariante** „Das Tunnelbauwerk unterquert nördlich von Queichhambach die Bahnlinie, die bestehende B 10 und die Queich (Grundwasserwanne, Länge: ca. 320 m) bis zur AS Queichhambach **(mit zweimaliger Verlegung der Queich).“**	s. Nr.15 ungleiche Darstellung. **Die Queich muss überhaupt nicht verlegt werden.** Es ist eine baubedingte Wasserhaltung erforderlich.	-

23	30 Abs. 3.2.3	Variante B 3 (Basistunnel)	Basistunnel Fahrtrichtung PS 2-streifig	-
24	30 Abs. 3.2.3	Variante B3a (Basistunnel, 4-streifig)	Basistunnel Fahrtrichtung PS. Von AS Annweiler Ost bis AS Queichhambach baugleich mit Var. A1 + A2.	-
25	31 Abs. 3.2.3	3.2.4 Variante D3 (Süden)	**Diese Variante zerstört** mit ihren offenen Streckenabschnitten über die Tallagen des Quellgebietes Trifelsbach, die Querung des Bindersbacher Tal, Steimertal , Ebersbach, Rimbach Luger Tal, Brücke südlich Rinnthal. Offene Streckenführung zwischen Weg zum Zollstock und Haagweg, vom Trifels in 500m Entfernung eine sehr schöne Bereicherung der Landschaft. **komplett den touristischen südlichen Erholungsraum von Annweiler.** Diese Variante wird hier weiter nicht mehr behandelt. Zudem durchschneidet diese im Bereich der Tallagen des Quellgebietes Trifelsbach zusätzlich die **Gemarkung Leinsweiler**. Die VG Landau-Land und die Ortsgemeinde Leinsweiler sind wohl gem. Verteiler nicht am ROV beteiligt?	-
26	31 Abs. 3.2.3	3.2.5 „Bürger – Variante“	Die Bürger-Variante **entspricht** genau der **Variante B2+a (Trog, 4-streifig)“** Nur das Trogbauwerk war nach Osten hin länger. Es war ja auch nur eine **Planskizze**. (s.Anlage 19.3. Seite 25) (Urheberrechte an Skizze ?)	-

27	32-46 Abs. 3.3.1	3.3 Variantenvergleich	**Allgemein:** Allgemeine Feststellung zu Seite 32 bis 45 Die einzelnen Kriterien erscheinen nicht für alle Varianten gleichermaßen konsequent und neutral beleuchtet. Entsprechend wirkt die daraus resultierende Bewertung subjektiv orientiert an der im Voraus favorisierten Variante und lässt eine objektive Gewichtung der zuvor erläuterten Bedingungen und Auswirkungen vermissen. Es werden die zu bewertenden Faktoren je Variante in unterschiedlicher Reihenfolge nach einer nicht nachvollziehbaren Auswahl beschrieben. Siehe hier die eigene Matrix was bei welcher Variante bewertet wurde und was nicht. (Anlage Tabelle1) Gem. §17 LPIG Abs. 4 Müssen die Unterlagen zumindest folgende Angaben enthalten: s.LPIG Abs. 1 Bedarf an Grund und Boden Abs. 2 Trassenalternativen und wesentl. Auswahlgründe Abs. 3 Beschreibung der raum- u. siedlungsstrukturellen Ausgangslage Usw. Flächengrößen für den notwendigen Grunderwerb für den Bau, samt Nebenanlagen, technische Zufahrten zu Rettungstollen und die evtl notwendigen Flächen für Ausgleich- und Kompensationsmaßnahmen fehlen sowohl in der textlichen Beschreibung als auch bei den Kostenaufstellungen. In den Unterabsätzen des Abs. 3.3 Variantenvergleich kommt es auch bei der Variantenbeschreibung im Wechsel zu unterschiedlichen Parametern zu verbalen Wertungen.	-

27	32-46 Abs. 3.3.1	3.3 Variantenvergleich	Ein Variantenvergleich kann niemand ohne chronologisch einheitliche Abarbeitung der Parameter die zur Bewertung stehen vornehmen. Einmal wird der Lärm bewertet, dann die Kosten, dann die Längsneigung der Tunnel, dann die Vekehrsbeziehungen, usw., aber nicht bei allen Varianten und dann in wechselhafter Wertstellung.	-

28	32/33 Abs. 3.3.1	3.3 Variantenvergleich 3.3.1 Verwertung und Ablagerung von Erdmassen **„“**Es wäre aus volkswirtschaftlichen Gründen und **zur Vermeidung der Belastungen für die Anwohner** erstrebenswert, dass die überschüssigen Erdmassen aus dem Tunnelbau so gering möglich anfallen. **Somit ist ein 2-streifiger Neubau der Tunnelstrecke gegenüber einem neuzubauenden vierstreifigen Basistunnel zu favorisieren.**	Das ist kein Variantenvergleich sondern **lediglich** ein Erdmassenvergleich. An dieser Stelle soll mit den Erdmassen und den daraus resultierenden Belastungen Angst geschürt werden. Ein benachbarter Steinbruch baut pro Jahr ebenfalls 300.000 bis 500.00 cbm Gestein ab, der auch über die B10 abtransportiert wird. Auch eine bekannte Saarländische Spedition bedient das Saarland täglich etwa die gleiche Menge Sande und Kiese aus der Rheinebene über die B10 mit 80 bis 120 (1.500 cbm) Fahrten täglich. Wo ist da eine Relation, bei 3-6m (500 cbm/t) Tunnelvortrieb ? Vor genannte Spedition könnte bei ihren Leerfahrten den Tunnelaushub mitnehmen und den autochthonen Tunnelaushub in den dafür genehmigten Kiesgruben verfüllen. Ein Variantenvergleich vergleicht Erdmassen mit anderen notwendigen Bauwerken. Zu den volkswirtschaftlichen Gründen siehe lfd. Nr. 50. Die sind hier in keiner Weise relevant, und sind hier als Wertmaßstab irreführend. Auch die später daraus entstehenden betriebsbedingten Auswirkungen müssen hier in der Vergleichsbilanz mit genannt werden. Beim Bau eines vier-streifigen Basistunnel werden keine Anwohner belastet, da dies bergmännisch erfolgt. Es fahren dann lediglich eine höhere Anzahl Transporte aus den Tunnelportalen. Hier wird nur die Variante **B2+a** bewertet, das ist aber ein **baubedingter Aspekt**, bei allen Varianten, welcher bei den anderen Varianten wohl nicht von Bedeutung ist. **Somit ist dieser Aspekt am Anfang eines Variantenvergleiches zu vernachlässigen.**	-

28	**Wie vor**		Tunnelquerschnitt: Da der Tunnelquerschnitt vom LBM nicht beschrieben wird, wird er eben selbst errechnet. Erdaushub / Tunnellänge. Erstaunlich, dass dann die Querschnitte bei jeder Variante unterschiedlich groß sind. Insgesamt passen sie aber in den Rahmen des Regelquerschnitts RQ 10,5t. der bei 108 qm liegt. Die Schlussfolgerung daraus ist, dass der Erdaushub für die Rettungsstollen in der Massenübersicht S.32 nicht enthalten ist. Auch wird zu dem Querschnitt der Rettungsstollen keine Aussage gemacht. Sind diese für Rettungsfahrzeuge überhaupt groß genug?	-
29	33 Abs. 3.3.1	3.3.2.1 **Auswirkungen** auf die Land- und Forstwirtschaft Dabei schneiden **die Varianten mit längeren Freistecken** und Brückenabschnitten entsprechend **ungünstiger** ab. Es sind dies vor allem die Varianten A1 und **B2+a**.	Das ist kein Variantenvergleich sondern **lediglich** ein pauschaler Feststellungsvergleich. Annähernde Angaben zu Flächenverlusten sind nicht dargestellt. Der Anteil der freien Strecken ist nicht beschrieben, den muss man selbst ausrechnen, dann ergibt sich auch eine ca. Zahl f.d. Grunderwerb. Die Bewertung ist zudem falsch, da die **Var. B2+a den kürzesten Abschnitt** mit Freistrecken hat. Die Darstellung links ist somit falsch und führt in der Bewertung Auf welcher Grundlage wurde bewertet?	-
30	33 Abs. 3.3.2.1	3.3.2.2 **Auswirkungen** auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden	Auf die Entwicklungsmöglichen wird nicht eingegangen. Hier wird nur die Ausgangslage beschrieben. Es werden **keinerlei Auswirkungen** auf z.B. Siedlungsentwicklung, Verkehrsentwicklung (2.Bahngleis), Erholungs-und Touristische Entwicklung etc. beschrieben. Eine Sozialbilanz fehlt gänzlich.	-

31	34 Abs. 3.3.2.3	3.3.2.3 **Auswirkungen** auf landesplanerische Festlegungen	Hier werden keine Auswirkungen beschrieben, z.B. touristische Entwicklung, Wohnqualität. Annweiler ist im Raumordnungsplan als Schwerpunkt Wohnen ausgewiesen. Thema verfehlt.	-
32	34 Abs. 3.3.2	3.3.2 Verkehrliche Beurteilung Hauptmerkmale der untersuchten Varianten	Hier werden nur die Hauptmerkmale der Varianten mit ihren Merkmalen nach Baulänge aufgelistet. **Hier fehlt zum Vergleich der Anteil an freier Strecke,** **.**	-
32	35 Abs. 3.3.2	Variante A1: Die **AS Annweiler-West** ist bei dieser Variante allerdings **aufwendig umzubauen**. Bau eines parallel**en Brückenbauwerkes über** den **Friedhof** der Gemeinde **Rinnthal** Variante A1 **unter Verkehr gebaut werden muss**	AS West ist das gleiche Bauwerk wie bei Var.2 Kreisel mit Auf und Abfahrtsbauwerken im Tunnel fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung. Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4 , jedoch unter Verkehr erforderlich, fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung. Neubau der Queichtalbrücke zum Rothenhof und Rückbau der derzeitigen jedoch unter Verkehr erforderlich, fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung.	-

33	35 Abs. 3.3.2	Variante **A2** (**Vorzugsvariante**): Die **AS Annweiler-West** ist bei dieser Variante allerdings **aufwendig umzubauen**. Hauptsächlich führen die notwendigen **Auf- und Abfahrtsrampen in Tunnellage** zu erhöhten Baukosten. Die Variante A2 **muss ebenso wie Variante A1 unter Verkehr gebaut werden**. Durch die größere Tunnellänge ergeben sich **deutlich höhere Kosten**.	AS West ist das gleiche Bauwerk wie bei Var.1 Kreisel mit Auf und Abfahrtsbauwerken im Tunnel wird beiläufig genannt. Die Kosten für dieses Gesamtbauwerk fehlen aber in LBM Anlage 13 Kostenermittlung. S. Kosten Anlage1 Stellungnahme. Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4 , jedoch unter Verkehr erforderlich, fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung.. Neubau der Queichtalbrücke zum Rothenhof und Rückbau der derzeitigen jedoch unter Verkehr erforderlich, fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung. Die Formulierung **„unter Verkehr gebaut“**, ist eine verniedlichende Umschreibung für ein Bauwerk, für welches die jetzige B10 für angenommene mind. 3 jährige Bauzeit komplett großräumig gesperrt werden muss. Eine so lang andauernde Sperrung kann nicht mit örtlichem Umleitungsverkehr durch Annweiler hingenommen werden. Wo ist dann die Begründung, dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Lärmentlastung sogar ein **+ +** vergeben wurde?	-

34	36 Abs. 3.3.2	Variante **B1**: -die kürzeste Streckenlänge. Durch die Variante B1 reduziert sich die Lärmbelästigung für die Stadt Annweiler am Trifels….. -Es ist die kostengünstigste Variante. -Darüber hinaus führt diese Variante **zu einer zusätzlichen Lärmbelästigung in den Ortslagen von Queichhambach** und Gräfenhausen -Nicht unerheblich bei dieser Variante ist auch die **geringe Tunnel-Längsneigung** von nur 0,32%	Vergleichbare Lösung wie Var. B1+ Neubau der Queichtalbrücke zum Rothenhof und Rückbau der derzeitigen jedoch unter Verkehr erforderlich, fehlt in Text und in Anlage 13 Kostenermittlung. Gleicher Anmerkungstext wie Nr.36 Var. B1+.	-
35	36 Abs. 3.3.2	Variante **B1+**:	Das ist eine 2-streifige Basistunnel Variante, eine reduzierte Bürgervariante. Jedoch nördlich parallel zu der bestehenden B10 und parallel zur Queich mit geringstem Abstand. Plandarstellung fehlt in Unterlage 3- Übersichtslageplan.	-

36	36 Abs. 3.3.2	Variante **B1a** (4-streifig) die **kürzeste Streckenlänge.** Durch die Variante B1a **reduziert** sich die **Lärmbelästigung für** die **Stadt Annweiler** **Nicht unerheblich bei dieser Variante ist auch die geringe Tunnel-Längsneigung von nur 0,38%,**	Diese Variante bedeutet für den Ortsteil Queichhambach den Ober Gau. Nördlich in Mitte der Ortslage wird die Bahn mit einer 10m hohen Brücke gequert, um weiter Richtung Gräfenhausen anzusteigen, um dann nochmal mit mind. 6m die K4 zu überbrücken. 30m höher als die Queichaue in offener Führung. Die Lärmbelastung für Gräfenhausen + Queichhambach wird hier immens steigen, und es wird von **reduzierung** gesprochen. Die Bewertung des Landschaftsbildes spielt hier keine Rolle. Die Zerstörung des Landschaftsbildes ist dann nicht mehr reparabel. Diese notwendigen Bauwerke werden nicht beschrieben. Gräfenhausen wird durch diese Bauwerke von der Stadt Annweiler und deren Stadtteilen komplett isoliert. Weitere Wegeverbindungen Richtung Annweiler werden, wie schon beim Bau der heutigen B10 geschehen, wegfallen. Das Wanderwegenetz Gräfenhausens Richtung Annweiler wird somit halbiert was den Tourismus entlang des Pfälzer Weinsteigs nachhaltig stört und die Lebensgrundlage von Beherbergungsbetrieben gefährdet. Die Verlärmung des gesamten Talraums incl. der Ortschaften Gräfenhausen und Queichhambach ist dann auch mit beidseits 6m hohen Lärmschutzwänden nicht mehr zu überbieten. Auch zu einem gigantischen Kaltluftstau im Hahnenbachtal als Auswirkung durch das Brücken-Dammbauwerk wird nichts gesagt. Die Kaltluft von Gräfenhausen kann nicht mehr ungehindert abfließen. Der Anstieg von der Queichaue bis zur neuen Bahnbrückenquerung besteht im Längsschnitt aus Luft. Ebenso der Zwischenraum zw. neuer Bahnbrücke und Brücke über die K4. Wird dazwischen ein Damm (Basisbreite bis zu 64 m) aufgeschüttet im Hahnenbachtal oder wird der Zwischenraum auch als Brücke ausgeführt. (Anlage Ausschnitt Längsprofil)	-

37	36/37 Abs. 3.3.2	Variante **B2+a** (Trog, 4-streifig): Durch diese Variante **reduziert** sich die **Lärmbelästigung für** die **Stadt Annweiler** am Trifels. Die **bestehende Tunnelstrecke wird zur Verteilung** des Verkehrs ins untergeordnete Straßennetz genutzt. Die bestehende B 10-Trasse **könnte im Bedarfsfall als Umleitungsstrecke** genutzt werden. Im Vergleich zu anderen Varianten sind bei dieser Variante die **Längsneigungsverhältnisse wesentlich besser, was sich positiv auf die Belüftung des langen Tunnels auswirkt.** Darüber hinaus wird durch diese Variante das **Tal entlang der K4 nicht beeinträchtigt** Variante B2+a **beeinträchtigt landespflegerisch sehr hochwertige Flächen**. Dies macht eine Realisierbarkeit eher unwahrscheinlich. Es ist die **kostenintensivste Variante**.	Das ist die einzige Variante, mit dem max. besten Lärmschutz für alle Anlieger. Auch die seit Jahren bestehende Vorbelastung wird stark gegen Null reduziert. Es fehlt die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Lärmentlastung nur ein **+** vergeben wurde? Wo ist dann die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Nutzen B10 alt nur ein **- -** vergeben wurde? Es fehlt die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Längsneigung nur ein **-** vergeben wurde? Alle Fahrbeziehungen sind künftig möglich. Es fehlt die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Fahrbeziehung nur ein **+** vergeben wurde? Es kann unter Verkehr ohne Beeinträchtigung gebaut werden. Es fehlt die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.1.5. S.53in der Tabelle Baubarkeit nur ein **+** vergeben wurde? Die landespflegerischen Aspekte führen nicht an dieser Stelle dazu die Realisierung unwahrscheinlich zu machen. Sie erschwert die Realisierung, vielleicht. Der benötigte Flächenanspruch von ca. 1ha. ist ausgleichbar. Das betrifft die anderen Varianten an der gleichen Stelle zur Queich hin genauso. Das wird nur bei den betroffenen Varianten nicht beschrieben. Zu den Kosten wird später ausgeführt, Wirtschaftlichkeit.	-

38	37 Abs. 3.3.2	Variante **B3** (Basistunnel): **nicht alle Fahrbeziehungen** über die ASs möglich Nicht unerheblich bei dieser Variante ist auch die **geringe Tunnel-Längsneigung** von nur 0,38%	Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4 , jedoch unter Verkehr erforderlich.	-
39	37 Abs. 3.3.2	Variante **B3a** (Basistunnel, 4-streifig): Variante sind **nicht alle Fahrbeziehungen** über die ASs **möglich** **Nicht unerheblich bei dieser Variante ist auch die geringe Tunnel-Längsneigung von nur 0,38%**	Neubau der Queichtalbrücke K4 und Rückbau der derzeitigen K4 , jedoch unter Verkehr erforderlich.	-

40	38/39 Abs. 3.3.3	**Des Weiteren wird für alle untersuchten Varianten die Höchstlängsneigungen (max s) =** 3 % bzw. 2,5 % **für Tunnellängen > 500 m in den Tunneln** eingehalten.	Im vorangehenden Kapitel Abs. 3.3.2. verkehrliche Beurteilung S.35-38, Es wird nur bei den Varianten B1 / B1a / B2a / B3 / B3a zur Längsneigung eine Angabe gemacht: Diese liegen deutlich mit 0,32% und 0,38% unter 3 %. Alleine bei Variante B2+a gibt es eine verbale Aussage hierzu S.36u/37o : **„Im Vergleich zu anderen Varianten sind bei dieser Variante (B2+a) die Längsneigungsverhältnisse wesentlich besser, was sich positiv auf die Belüftung des langen Tunnels auswirkt.“** **Warum kommt die Planungsvorgabe nach einer Bewertung?** Bzgl. der Tunnellängsneigung im Hinblick auf die Tunnel Be- und Entlüftung Ist in der Grundlagenbeschreibung keine Aussage zu finden. Beeinflusst die Längsneigung die Entscheidung über eine natürliche Lüftung, oder mechanische Lüftung ohne Absaugung, oder mechanische Lüftung mit Absaugung? Ist das dann kostenrelevant? **Da die Wertung in der Tabelle „4.1.5 Rangreihung aus straßenbautechnischer Sicht“ S.53 nicht nachvollziehbar ist kann sie nicht für einen Variantenvergleich dienen.**	**-**

41	40 Abs. 3.3.4	3.3.4 Umweltverträglichkeit/-belange (Schutzgüter nach dem UVPG) Mensch : - „zwingend einzuhaltenden Lärmpegel-Grenzwerten sind insbesondere in der Ortsgemeinde **Queichhambach erhebliche Auswirkungen zu erwarten**. Betroffen wäre, je nach Variante, eine Siedlungsfläche von ca. 2-3 ha“ „ …..im Zuge der Realisierung bei **allen Varianten** auch mit baubedingten Beeinträchtigungen der Wohnqualität zu rechnen.“ - „Im Hinblick auf die Belange einer möglichst störungsarmen Wohnraumsituation und Freiraumnutzung stehen die Varianten **B3a** und **B2+a** vornan, da mit diesen Linien, ungeachtet der auf **Queichhambach zukommenden Mehrbelastung, die umfassendste Entlastung von Siedlungsflächen in Annweiler, Sarnstall und Rinnthal, als auch der umliegenden** Naturparklandschaft, von den Verkehren auf der B 10 erreicht wird.“	Wo ist dann die Begründung dass in der Gesamtwertung Abs. 4.2.5. S.56 in der Tabelle Menschen nur eine **> II** vergeben wurde? Am geringsten bei Var. **B2+a**. **Wieso bei Var. B3a ?** Bei Var. B3a ist die Belastung für Baugenbiet Burgenring und für Queichhambach und Gräfenhausen genau so groß wie bei den A Varianten. Der Rest Text benötigt generell eine schlüssige Erklärung.	-

42	41 Abs. 3.3.4	3.3.4 Umweltverträglichkeit/-belange (Schutzgüter nach dem UVPG) Tiere, Pflanzen - „Für die Variante **B2+a** ist ein **umfassender Flächenverlust** gesetzlich geschützter und dem LRT 6510 zuzuordnender wechselfeuchter Glatthaferwiesen in der Queichaue vor Queichhambach festzustellen.“ - „Die umfassendsten Auswirkungen sind im Zuge der Varianten B1, B1a, B2+a und D3 sowie der Variante A1 zu erwarten.“ - „Zusammenfassend kann festgestellt werden: **Je größer der Tunnelanteil** an der Gesamtausbaustrecke, **desto geringer die Trennwirkung.“**	Was ist umfassend, wie groß ? Der benötigte Flächenanspruch von ca. 1ha. ist ausgleichbar. **Dies trifft für alle nördlich der jetzigen B10 gelegenen Varianten A1,A2,D2-A1, B1, B1+, B1a, B3, B3a und** Dann bei Var. A2 ebenso, da diese im westlichen oberirdisch baugleich mit A1 ist. Dies ist jedoch ein krasser **Widerspruch zur Bewertung von Var. B2+a**. Die Differenzierung zwischen Pflanzen und Tieren ist nicht zu erkennen.	-

43	43 Abs. 3.3.4	3.3.4 Umweltverträglichkeit/-belange (Schutzgüter nach dem UVPG) Boden / Fläche -„Dementsprechend sind **der Variante A1 die umfassendsten Auswirkungen beizumessen**, da diese die längsten freien Neubau- und Ausbaustrecken aufweist.“ -„ Die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch errechnen sich aus dem gesamten Flächenanspruch der Varianten, d. h. den befahrbaren Verkehrsflächen, Brücken- und Unterführungsbauteilen, Tunnelportalvoreinschnitten, Rettungs- wegen, Stützbauwerken etc., und werden in einem Planfeststellungsverfahren darzulegen sein. Überschlägig ergibt sich ein Flächenverbrauch von > 6 ha für die Varianten A1 und B2+a sowie von > 5 ha für die Varianten A2, B1a, B3 und B3a.	Allgemein: Da Angaben über die Länge der freien Strecken ebenso fehlen wie der sich daraus ergebende Flächenbedarf erscheint hier Bewertung sehr schwierig bis unmöglich. **Zudem fehlen Angaben für die Zufahrten zu Rettungsstollen und Sammelplätzen.** **Baubedingt werden temporäre Flächen gebraucht f.d. Baustelleneinrichtung und zwar,** **für jeden Tunnelvortrieb extra und die provisorischen Zufahrten dorthin.** **Ebenso fehlen die Kosten f.d. Grunderwerb generell, auch für Ausgleichsflächen, Retentionsflächen usw.** **Von daher gibt es keine Begründung für eine Wertung in der Gesamtwertung Abs. 4.2.5. S.56 in der Tabelle.** Dann bei Var. A2 ebenso, da diese im östlichen Abschnitt **oberirdisch baugleich** mit A1 ist. Wo kommen die Flächen jetzt her und wie fließen diese in die Bewertung ein?	-

44	43/44 Abs. 3.3.4	3.3.4 Umweltverträglichkeit/-belange (Schutzgüter nach dem UVPG) Wasser -„Noch umfassender sind die Eingriffe in die **Queich** im östlichen Talraum, wo es im Verlauf über ca. 1,8 km wiederholt zu punktuellen Eingriffen als auch zu einer **Verlegung über gut 500 m Länge** kommt.“ -„Mit der Variante B2+a sind zudem massive Eingriffe in die oberflächennahe Grundwasserschicht verbunden.“ -„Der geplante Trogbau erfordert eine Grundwasserhaltung mit entsprechendem Absenktrichter und hat voraussichtlich aufstauende Wirkung. In diesem Bereich der Queichaue ist auch die Schutzzone II des dortigen Trinkwasserschutzgebiets betroffen.“ Wiederholung: -„Noch umfassender sind die Eingriffe in die **Queich** im östlichen Talraum, wo es im Verlauf über ca. 1,8 km wiederholt zu punktuellen Eingriffen als auch zu einer **Verlegung über gut 500 m Länge** kommt.“ 	Dies betrifft auf alle Varianten die nördlich der bestehenden B10 geplant sind, A1, A2, . Dieser Eingriff ist temporär baubedingt. Nach Inbetriebnahme ist hier ein höherer Grundwasserschutz gegeben durch den Trog. Alle Varianten (außer D Var.) als auch die bestehende B10 liegen in der Wasser - Schutzzone II. Von daher gibt es keine Begründung für eine Wertung in der Gesamtwertung Abs. 4.2.5. S.56 in der Tabelle. Bei allen A und B Varianten die nördlich der bestehenden B10 geplant sind, muss die Qeich auf eine Länge von mind. 600m nach Norden verlegt werden. Die Ufer sind beidseits mit altem Baumbestand aus Erle und Weiden bestanden, Höhlenbäume für Spechte und Fledermäuse. **Hierzu wird im weiteren nichts mehr geschrieben. Auch in den Kosten ist dazu keine POS aufgeführt.** Hinzu kommt, dass ein Streifen zwischen heutiger B10 und derzeitiger Queich ein im Zuge des alten B10 Ausbaus als **Retentionsraum Planfestgestellt ist,** welche ca. 1,0m tiefer liegt als das Gelände nördlich der Queich. Retentionsraum Volumen ca. 10-15.000 cbm für die alte B10 der verloren geht. Dieser Streifen im Eigentum des LBM wird so schön gemulcht, dass da auch nichts Seltenes mehr wächst. Dieser muss ersetzt werden und um das notwendige Maß für die zwei hinzukommenden Fahrspuren erweitert werden. **Auch hierzu findet sich im weiteren Bericht nichts mehr.** **Auch hier fehlt ein Kostenansatz.**	-

45	43/44 Abs. 3.3.4		Ebenso unterliegt der gesamte Queichverlauf einem FFH-Schutzstatus. Dazu findet sich auch nichts mehr, auch nicht in den Bewertungen zum Schutzgut Wasser 	
46	45 Abs. 3.3.4	3.3.4 Umweltverträglichkeit/-belange (Schutzgüter nach dem UVPG) Landschaft und kulturelles Erbe	Hier wird das Thema allgemein abgehandelt. **Es gibt keine Begründung für eine Wertung in der Gesamtwertung Abs. 4.2.5. S.56 in der Tabelle.** **Die Varianten werden nicht im einzelnen bewertet.**	-

50	49 Abs. 3.3.5.1	3.3.5.1Investitionskosten Mengen- und Kostenvergleich der untersuchten Varianten	Die hier dargestellten Kosten stimmen nicht und können daher für eine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht herangezogen werden. Es fehlen teilweise elementare Kosten für Bauwerke, Grunderwerb etc.	-
51	50 Abs. 3.3.5.2	3.3.5.2Wirtschaftlichkeitsbetrachtung	Trotz falscher Kostenzahlen wird keine Wirtschaftlichkeitsbetrachtung gemacht, **es wird nur nach kostengünstig 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 (CO^2)/ Aufwand. **Var. B2+a ist 1,6 km kürzer als die Vorzugsvariante. Bei 30.000 kfz/t** **bedeutet dies 48.000 weniger gefahrene km/Tag. = eine Erdumrundung.** **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. z.B.(Quelle Wikipedia) Man kann ein Feuer mit Wasser oder mit Champagner löschen. Beides führt zum Ziel und ist somit effektiv. Das Feuer mit dem Luxusgut Champagner zu löschen, ist teurer und daher nicht effizient. Stünde allerdings kein Wasser oder ein anderes geeignetes Löschmittel zur Verfügung, kann es auch effizient sein, das Feuer mit Champagner zu löschen, wenn der Nutzen größer ist als die Kosten des Champagners.	-

52	50 Abs. 4.1.1	4.1.1 Hauptvariante A „Variante A2 ist **gleichzeitig** auch die Vorzugsvariante des LBM.“ „Die **Variante A2** wurde in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur als planerische **Vorzugsvariante** gewählt.“ „Bei Annweiler-West soll ein Kreisverkehrsplatz mit 100 Meter Durchmesser – ähnlich dem bei Pirmasens-Fehrbach – alle Zu- und Abfahrten anschließen. Dafür müsste unter Verkehr weit in den Felsen hineingebaut werden. Verkehrsbehinderungen sind dabei nicht zu vermeiden.“ Die verkehrliche Beurteilung ist in Kapitel 3.3.2 beschrieben. Aufgrund dieser Bewertung ist die **Variante A2** aus straßenbautechnischer Sicht **zu bevorzugen**.	Was bedeutet das gleichzeitig? Gleichzeitig mit was ? Es muss ja notwendigerweise Abstimmungen mit dem BMV geben. Wenn da aber bereits eine Vorzugsvariante gewählt worden ist, wozu denn dann dieses RO Verfahren? Die Beschreibung der AS Annweiler West mit dem Mega- Kreisel konterkariert jegliche Vorzüge. Zudem fehlen hierzu alle Kosten des gesamten AS. Siehe hierzu Nr. 30 – 32 dieser Stellungnahme. Bei der Variantenbeschreibung S.35 – 38 werden in einer uneinheitlichen Variation einzelne Parameter beschrieben, einmal Verkehrsbeziehungen, Lärmbelastung, unter Verkehr gebaut, Tunnellängsneigung usw., in einem nicht vergleichbaren Durcheinander, mit unterschwelligen Wertungen, **so dass sich daraus keine Vorzugsvariante ableiten lässt.**	

53	51 Abs. 4.1.2	4.1.2 Hauptvariante B **„Des Weiteren wird die bestehende B10-Strecke im westlichen Bereich zur B48 umgewidmet und im östlichen Bereich zur LandesB straße abgestuft**.	Das ist doch eine klare Aussage. Diese Aussage ist an anderen Stellen jedoch nicht gleichlautend, wodurch es auch unterschiedlich in. Die Wertung einfließt. s. auch Nr.19	
54	53 Abs. 4.1.5 und 56 Abs. 4.2.5	**Tabellen gem.** **4.1.5 Rangreihung aus straßenbautechnischer Sicht** **4.2.5 Rangreihungen aus ökologischer Sicht**	Die Bewertungen in den Tabellen sind falsch, da: Die Textbeschreibungen nicht zu den jeweiligen **++ / --** passen. Die Bewertung muss neu erfolgen, und die Planung dazu vorher richtig gestellt werden, ebeso die Kostenberechnung. Dies gilt für die UVP genauso. Die Parameter können nicht mit der gleichen Gewichtung nebeneinander gestellt werden. Z.B. kann das Schutzgut Mensch kann nicht gleichwertig mit dem Schutzgut Kulturelles Erbe gestellt werden, usw. Das Nationale Rechtsregime, Artenschutz und Natura 2000 ist in der Bewertungstabelle doppelt, da die Bewertung bereits in den jeweiligen Schutzgütern schon ausreichend berücksichtigt ist.	

51	**Zu vor**	**Allgemein:**	**Die Wertung mit römischen Ziffern, ist wenn man die Variante A1 und A2 vergleicht, schon optisch falsch, da sich diese Varianten nur durch die Umfahrung des Gräfenhauser Tals in Rinnthal unterscheiden.** **Die Var. A1 verbessert sich plötzlich um 5 Punkte beim Schutzgut Boden,** **um 5 Punkte beim Schutzgut Wasser, um 8 Punkte beim Schutzgut Klima usw.** **Beide Tabellen haben die weitere Gemeinsamkeit, dass im Textteil nicht alle Parameter gleich nach Varianten beschrieben sind.** **s. nachfolgende Zusammenstellung.**	

51

Beurtleiung der Planung aus Strßenbautechnischer Sicht Variantenvergleich Abs. 3.3 Ab Seite 32 - 39

Variante	Fahrbeziehungen	Aufwand	Bau unter Verkehr	Pareller Fluchtstollen	Lärmbelastung	Kosten	Streckenlänge	Tunnellängsneigung	Beeinträchtigung Gräfenhauser Tal K4	Umweltschutz	Abs.3.3.4 UVP Mensch u. Gesundheit	Abs.3.3.4 UVP Tiere + Pflanzen	Abs.3.3.4 UVP Boden + Fläche	Abs.3.3.4 UVP Wasser	Abs.3.3.4 UVP Klima + Luft	Abs.3.3.4 UVP Landschaft + Kulturelles Erbe	Abs.3.3.4 UVP Landschaft + Kulturelles Erbe	Abs.3.3.4 UVP Europäischer Artenschutz
A1					○	○	○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
A2				○			○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
B1		○	○	○					○	○	○	○	○				○	○
B1+	○	○		○	○	○		○		○	○	○	○	○		○	○	○
B1a		○	○	○					○	○		○	○		○		○	○
B2+a		○	○	○			○						○		○			○
B3		○		○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
B3a	○	○	○	○			○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○
D2/A1		○	○	○	○		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
D3	○	○		○		○	○	○	○	○	○	○	○	○		○	○	○

○ Keine Bewertung

Bewertung jedoch in unterschiedlicher Reihenfolge und Wichtung

52	54 Abs. 4.2.1	4.2.1 Hauptvariante A „Variante A1 führt zu hohen Risiken gegenüber mehreren maßgebenden Schutzgütern (Menschen, Tiere, Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft) und liegt in der Rangreihung auf dem vorletzten Platz. Diese Variante kann daher **nicht empfohlen werden.“** „Demgegenüber fallen die Beeinträchtigungen gegenüber den Schutzgütern bei der optimierten Variante A2 deutlich geringer aus. Die Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebietskulisse fallen moderat aus, weshalb Variante A2 unter der Voraussetzung von Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen als noch geeignet zu bewerten ist.“	Da die Varianten A1 und A2 sich lediglich in der Umfahrung des Gräfenhauser Tals in Rinnthal unterscheiden, können die Auswirkungen der Natura 2000 Gebietskulisse keinen Unterschied darstellen.	-
53	54 Abs. 4.2.2	**4.2.1 Hauptvariante A** Aufgrund der ungünstigen Gesamtreihung sind die Varianten B1, B1a, B2+a und B3a nicht als Vorzugsvariante geeignet. Variante B3 wird noch als bedingt geeignet eingestuft. Im Gegensatz dazu führt Variante B2+a zu einer starken Betroffenheit des FFH-Gebiets, die voraussichtlich nur durch eine Ausnahmegenehmigung überwunden werden können. **Somit rückt die Variante B2+a in der Gesamtheit in die Nähe einer Ausschlussvariante.**	Alle anderen Varianten führen ebenfalls zu einer starken Betroffenheit des FFH Gebietes –Queichverlauf. Die Queich muss bei allen diesen Varianten auf eine Länge von mind. 500 m verlegt werden. Ebenso liegen alle Varianten sowohl in der Wasserschutzzone II + III. **Für die Variante B2+a wird schon hier vorsorglich eine Befreiung beantragt. Dies ist zwar eine Hürde, aber noch kein Grund von einer Ausschlussvariante zu sprechen.**	-

54	57 Abs. 4.3.	**4.3. Gesamtgegenüberstellung der Rangreihung und öko4 logischer Sicht** Der in den vorstehenden Kapiteln vorgenommenen Bewertung der Varianten für die einzelnen Zielfelder (Kriterien) folgt an dieser Stelle die Gesamtschau. Es wurden die zehn zu prüfenden Varianten im Hinblick auf Ihre Auswirkungen auf die Hauptkriterien • Verkehr • Entwurf- und **Sicherheitstechnik** • Umweltverträglichkeit /Artenschutz/ Natura 2000 • Wirtschaftlichkeit untersucht. **Tabelle 10 Gesamtschau der untersuchten Varianten**:	**aus straßenbautechnischer** Hier steht zum ersten Mal **Sicherheitstechnik !!!** Dieses Kapitel wurde auf den 56 vorangegangenen Seiten aber leider vergessen. Wie sehen die Rettungsstollen aus? Wie groß ist deren Querschnitt? Können sie von Rettungsfahrzeugen befahren werden? Wie sind die Zufahrten dorthin? usw. usw. Wird bei den Parallel Varianten bei Unfällen und Wartungsarbeiten der Richtungsverkehr n. Landau über Rinnthal, Sarnstall und Annweiler umgeleitet? s.Nr.50, Die Wirtschaftlichkeit ist nicht beschrieben. Auch die Gesamtschau ist falsch, da alle Ergebnisse in den fachlichen Tabellen schon grundlegend falsch sind.	-

		4.3. Gesamtgegenüberstellung der Rangreihung und ökologischer Sicht	**aus straßenbautechnischer**	-
		„eine Reduzierung der Lärmbelästigung für die Gemeinden **Rinnthal und Sarnstall**	Die Zunahme der Lärm- und Schadstoffbelastung für Queichhambach, Gräfenhausen und des Baugebietes Burgenring/Annweiler bleibt da unberücksichtigt. Der Vergleich der längere Fahrstrecke von 1,6 km wird in keiner Betrachtung vorgenommen.	
	57 Abs. 4.3.	In der Gesamtschau ist festzuhalten, dass die **Variante A2** im Vergleich aller zu prüfenden Varianten insgesamt am besten abschneidet. Die **Variante A2** wird daher als Vorzugsvariante für das Raumordnungsverfahren vorgeschlagen	**Die Gesamtschau zielt sich über 58 Seiten so eindeutig auf eine Variante A2 hin, dass diese Aussage nicht überrascht, obwohl sie- wie ausgeführt nicht schlüssig belegt worden ist und somit kein objektives Ergebnis darstellt..**	

52		**Planunterlagen** Unterlage 3 - Übersichtslageplan	**Plandarstellung Var. B1+ fehlt** **Plandarstellung Var.B2+a östl. Tunnelportal muss weiter nach Osten.**	-
53		**Lagepläne** Unterlage 5 - Blatt Nr. 1 bis Nr. 9 Lagepläne	**In der Plandarstellung fehlen in allen Plänen die Positionen für die Rettungsstollen, ebenso die schematische Darstellung der notwendigen Zufahrten dorthin und die Sammelplätze.** **Es fehlt überall die Queichtalbrücke zw. Queichhambach und Rothenhof**	-

54		**Längsschnitte** Unterlage 5 - Blatt Nr. 1 bis Nr. 9 Längsschnitte 3.3.4.2Vermeidung und Ausgleichbarkeit von Umweltauswirkungen S.48 Klima/Luft • **Erhalt von Kalt- und Frischluftbahnen durch Talbrücken statt Dammlagen**	Allgemein : **Es fehlen:** - **Eine Basis Bezugshöhe** - **Die Basislinie der vorhanden Tunnel** - **Zur Orientierung notwendige Stations- Beschriftung z.B- Querungsbauwerke Queich, Bahnlinie, Straßen** - Abtrag = Einschnitt - Auftrag = Dammlage Unterlage 5 - Blatt Nr. 3 bis Nr. 5 Längsschnitte Es ist nicht zu erkennen ist z.B. was zwischen der Brücke über die K4 und der Bahnbrücke als auch zwischen Bahnbrücke bis Talniveau geplant ist , ist da Luft, eine Brücke oder eine gigantische Dammaufschüttung ? Wo sind die Kosten hierzu? Die Höhenangaben der Gradiente ist falsch, demnach müsste die Straße tiefer liegen als das Gelände. **(s.Anlage 2)** Längsschnittdarstellung der A – Varianten beim AS Annweiler/West ist nicht zu erkennen wo die L 409 liegt. Das ganze Bauwerk ist in den Plänen nicht zu erkennen und kann nicht nachvollzogen werden. **(s.Anlage 3)**	-

54		**Kostenermittlung Anlage 13**	Allgemein : **Es fehlen jeweils je Variante:** **- Kosten für den Grunderwerb nur Straße** **- Kosten für den Grunderwerb Zufahrten Rettungsstollen und deren Bau samt Sammelplätzen.** **- Kosten für den Grunderwerb Ausgleichsflächen und deren Herstellung jeweils für jede Variante.** **- Kosten für den Grunderwerb Retentionsflächen** **- Kosten für die Queichverlegung** **- Kosten für den temporären Grunderwerb Baustelleneinrichtung je Tunnel Und die Zufahrten dorthin** **- Kosten Tunnelportale fehlen.** **Es wird bei den Tunnelkosten nur der Preis je km Tunnel gerechnet, egal ob die Variante mit Basistunnel 4 Portale besitzt, oder Varianten mit 3 getrennten Tunneln 6 Portale plus 6 Portale Rettungsstollen, jeweils mit ihren Vortunneleinschnitten benötigt.** **Das kann nicht über einen km Preis nivelliert werden.** **Die Kosten für die Rettungsstollen können nicht nachvollzogen werden, da zu diesen jegliche Angaben fehlen, z.B. Querschnitte, Zufahrten dothin, technische Ausstattung etc.**	-

55		**Kostenermittlung Anlage 13**	**Das gleich gilt auch für die technische Einrichtung bzgl. Sicherungs-, Überwachungssysteme, Beleuchtung, Belüftung etc. incl. Technikgebäude je Tunnel.** **Es fehlen bei den Varianten A1, A2. B1, B1+, B3, B3a, D2/A1** **- Kosten für die Kreisstraße 4 zw. Queichhambach und Gräfenhausen** **Neubau und Abriss derzeitig Brücke unter Verkehr** **- Kosten für die Queichtalbrücke zw. Queichhambach und Rothenhof** **Neubau und Abriss derzeitige Brücken unter Verkehr** **Es fehlen bei den Varianten, die unter Verkehr gebaut werden alle Kosten für die Einrichtung, Vorhaltung und Sicherung der örtlichen und überörtlichen Umleitungen.**	-

56		**Kostenermittlung Anlage 13**	**Es fehlen bei den Varianten A1, A2., , D2/A1** **- Kosten für das gesamte Anschlussbauwerk Annweiler West. (Anlage 1 ist nur ein Beispiel)** **Bau unter Verkehr, Kreisel und Auf- Abfahrten im Tunnel, und gigantische Stützmauern bergseitig** **Bei Var. B3a fehlen der Rückbau der bestehenden B10 (600 m) Incl. Brücken, Neubau K4 mit Brücken, AS Gräfenhausen mit Zufahrt Richtung PS, Neuer Verteilerkreisel mit Zufahrten usw.** **Es fehlen bei den Varianten die unter Verkehr gebaut werden müssen alle Kosten für den Bau, die Einrichtung, Vorhaltung und Sicherung der örtlichen und überörtlichen Umleitungen.**	-

57	Unterlage 19.6	**Allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung**		-
58		**2 UMWELTFAKTOREN UND ERWARTETE AUSWIRKUNGEN** **• Menschen, insbesondere der menschlichen Gesundheit**		-
59	Unterlage 19.6 S.3	„zwingend einzuhaltenden Lärmpegel-Grenzwerten sind insbesondere in der Ortsgemeinde Queichhambach erhebliche Auswirkungen zu erwarten.“	**Genau deswegen wird von Anrainern die Variante B2+a gefordert.**	-

60	19.6 S.3+4	**Im Hinblick der Belange einer möglichst umfassend gewährleisteten störungsarmen Wohnraumsituation und Freiraumnutzung stehen die Varianten B3a und B2+a vornan**, da mit diesen Linien, ungeachtet der auf Queichhambach zukommenden Mehrbelastung, die umfassendste Entlastung von Siedlungsflächen in Annweiler, Sarnstall und Rinnthal als auch der umliegenden Naturparklandschaft von den Verkehren auf der B 10 erreicht wird.	Diese wichtige Erkenntnis wird dann in allen weiteren Bewertungen gleichgeschaltet z.B. mit dem Kulturellen Erbe, Wasser, Klima Luft usw. In 19.6 S.13 ERGEBNIS des gleichen Papiers steht: „Hier liegen die Vorteile allerdings doch sehr klar bei der Variante B3a, die gefolgt von den ebenfalls 2-röhrigen Tunnelvarianten **B2+a und B1a, unter allen Varianten die wohl größten Entlastungseffekte für viele der Menschen im Queichtal mit sich bringt.“** In 19.6 S.14 Resümee des gleichen Papiers steht dann: „Die Planfälle A1, B1, B1a und B2+a vereinigen bereits so deutlich hohe Gefährdungspotenziale bei zum Teil geringeren Entlastungseffekten auf sich, dass sie aus umweltökologischer Sicht, selbst unter Berücksichtigung der bei den Basistunnelvarianten B1a und **B2+a in gewisser Hinsicht zu erwartenden leichten Entlastungseffekte für die Schutzgüter Mensch und Klima/Luft, nicht mehr empfohlen werden können**.“ Stammt der Text von mehreren Autoren die sich nicht abgestimmt haben? Wie sind die Widersprüche begründbar?	-

		• Tiere, Pflanzen		-
61	19.6 S.4+5	Für die Variante B2+a ist ein umfassender Flächenverlust gesetzlich geschützter und dem LRT 6510 zuzuordnender wechselfeuchter Glatthaferwiesen in der Queichaue vor Queichhambach festzustellen. Auswirkungen gegenüber besonders planungsrelevanten Schmetterlingen sind bei den Varianten B1, B1a und B2+a sicher und betreffen die Art Dunkler Wiesenknopf-Ameisenbläuling und ggf. auch Großer Feuerfalter. In 19.6 S.13 ERGEBNIS Insbesondere bei Variante B2+a ist mit erheblichen und nicht mit Schadensbegrenzungen aufzuhebenden Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des FFHGebietes zu rechnen.	Der umfassende Flächenverlust relativiert sich durch die stark zunehmende Sukzession und Verbuschung. Ebenso verändert sich die Realnutzung durch sich die Veränderungen der landwirtschaftlichen Nutzung. Die Grundlage der hier festgellten Erkenntnisse beruhen auf statischen Erhebungen aus den Jahren 1994 bis 2012 gem. Quellenangaben der UVS S. 249-252. Diese Daten sind veraltet, und können nicht den IST Zustand aufzeigen. Daher sind diese Daten für einen solch weitreichenden Variantenvergleich nicht aussagekräftig. Wiesenknopf-Ameisenbläuling und ggf. auch Großer Feuerfalter sind derzeit nicht nachgewiesen. Die Beeinträchtigungen des FFH Gebietes ist nach aktuellem Artennachweis neu zu Bewerten. Ebenso ist die betroffene Fläche nach qm genau zu beziffern um eine Abwägung in dem Gesamtprojekt in Bezug auf die anderen Schutzgütern und den Gesamteingriff mit zu Grunde liegenden Flächeneingriffen mit Versiegelung mit qm Angabe je Variante herstellen zu können.	-
		• Boden, Fläche		-

62	19.6 S.5	„Besonders gravierend sind in jedem Fall Verluste sogenannter **Archivböden**, sei es aus kulturgeschichtlichen wieaus der natürlichen Bodenentwicklung heraus abgeleiteten Gründen. In diesem Punkt verursacht die Variante B2+a die größten Auswirkungen, da diese umfänglich und zugleich in tiefere Schichten vordringend in die natürlichen Böden des eiszeitlichen Ausraumtals der Queich vor Queichhambach eingreift.“	**Archivböden** haben keinen Schutzstatus und können in der Wertung nicht mit einbezogen werden.	-

62	19.6 S.6	„Die Auswirkungen auf den Flächenverbrauch errechnen sich aus dem gesamten Flächenanspruch der Varianten, d. h. den befahrbaren Verkehrsflächen, Brücken- und Unterführungsbauteilen, Tunnelportalvoreinschnitten, Rettungswegen, Stützbauwerken etc., **und werden in einem Planfeststellungsverfahren darzulegen** sein. Überschlägig ergibt sich ein Flächenverbrauch von > 6 ha für die Varianten A1 und B2+a sowie von > 5 ha für die Varianten A2, B1a, B3 und B3a.“	Nein, die Flächen müssen hier genannt werden um einen seriösen Variantenvergleich zu ermöglichen. Es können ohne Nachweis nicht einfach ca. ha Zahlen genannt werden, die Flächen sind je nach Variante unterschiedlich. Dies kann so nicht in die Matrix der Einzelreihungen einfließen. **Nein das muss hier darzulegen sein**, weil es entscheidend ist bei diesem Variantenvergleich. Der Flächenanspruch gesamt als auch der der reinen Versiegelung muss hier dargelegt werden und in die Bewertung einfliessen. **Da noch nicht einmal der Anteil der freien Strecken genannt werden und der sich daraus ergebende Flächenanteil je Variante nicht beziffert wird, ist ein Variantenvergleich nicht möglich.** Die freien Strecken betragen zw. 1.150m Var. B2+a bis 4.320m Var. A1. Bei rd. 10m neuer Straßenbreite ergibt sich ein Versiegelungsgrad von 1,1 ha. bis zu 4,3 ha reiner Versiegelung. (eigene Ermittlung) Hinzu kommen noch die dafür notwendigen Ausgleichsflächen im Verhältnis von mind. 1:1 , wozu jedoch keine Aussagen gemacht werden. Auch die kosten dazu fehlen. **Im Planfeststellungsverfahren ist es auf anderer Detailebene auch notwendig, aber dann ist die Linie bereits bestimmt.**	

		• Wasser		-
63	19.6 S.6	**Noch umfassender sind die Eingriffe** in die Queich im östlichen Talraum, wo es im Verlauf über ca. 1,8 km wiederholt zu punktuellen Eingriffen als auch zu einer Verlegung über gut 500 m Länge kommt. Mit der Variante B2+a sind **zudem** massive Eingriffe in die oberflächennahe Grundwasserschicht verbunden. In 19.6 S.13 ERGEBNIS Außerdem geht bei dieser (Var. B2+a) im östlichen Abschnitt tief in die Queichaue einschneidenden Linienführung in **erheblichen Umfang Retentionsraum im Überschwemmungsgebiet verloren**, wie auch gravierende Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser und Pflanzen zu erwarten sind.	s. auch Nr. 44 Welche Varianten davon betroffen sind, kann man nicht erkennen, Dafür fallen die Bewertungen in den Tabellen Eintelreihung S.9. bei den betroffen A+B Varianten moderat aus. Suggeriert wird hingegen, dass dies die Variante ebenso betrifft, was aber nicht der Fall ist. Die Bewertungen sind daher falsch. Da sich bezogen auf das Schutzgut Wasser die Var. A1 und A2 nicht unterscheiden ist zu fragen warum sich A2 um 5 Punkte besser stellt als A1. (dies ist nur ein Beispiel und gilt id. Methodik für alle Varianten und alle Schutzgüter) Bei allen A und B Varianten die nördlich der bestehenden B10 geplant sind, muss die Queich auf eine Länge von mind. 600m nach Norden verlegt werden. Die Ufer sind beidseits mit altem Baumbestand aus Erle und Weiden bestanden, Höhlenbäume für Spechte und Fledermäuse. **Hierzu wird im weiteren nichts mehr geschrieben. Auch in den Kosten ist dazu keine POS aufgeführt.** Hinzu kommt, dass ein Streifen zwischen heutiger B10 und derzeitiger Queich ein im Zuge des alten B10 Ausbaus als **Retentionsraum Planfestgestellt ist,** welche ca. 1,0m tiefer liegt als das Gelände nördlich der Queich. Retentionsraum Volumen ca. 10-15.000 cbm für die alte B10 der verloren geht. Dieser Streifen im Eigentum des LBM wird so schön gemulcht, dass da auch nichts Seltenes mehr wächst. Der Retentionsraum liegt nördlich der jetzigen B10 und wird von der Var. A2+a nicht berührt.	

64	19.6 S.6	**• Klima / Luft**	Da sich bezogen auf das Schutzgut Klima/Luft die Var. A1 und A2 nur i.d. Umfahrung des Gräfenhauser Tals in Rinnthal unterscheiden ist zu fragen warum sich A2 um 8 Punkte besser stellt als A1. usw.	
	19.6 S.7	**• Landschaft / kulturelles Erbe**		
65		„Die hier gegebene natürliche Enge muss für den Ausbau der B 10 aufgeweitet oder im Talraum mit Hilfe von Brücken überwunden werden, was nicht nur zu Verlusten in landschaftsprägenden Wäldern und Ufergehölzen führt, sondern aufgrund der **massiven Baukörper (Brücken, Dämme, Stützwände, Galerien etc.) eine regelrechte Verfremdung** der Eigenart mit sich bringt. **Dies gilt umso mehr für die von der Bestandstrasse abgerückten und komplett 4-streifig geplanten Varianten (B1a, B2+a, B3a).“**	Wie kann das sein, dass **umso mehr** ein auf 6,3 km **nicht sichtbarer Basistunnel** eine solche regelgerechte Verfremdung mit sich bringt und es kein sichtbaren **massiven Baukörper (Brücken, Dämme, Stützwände, Galerien etc.)**. gibt Die Bewertungen in den Tabellen Eintelreihung S.9. sind bei allen Varianten nicht nachvollziehbar.	
66	19.6 S.9	**Abbildung 5: Schutzgutbezogene Rangreihung der Varianten**	Hier werden alle Schutzgüter qualtitativ gleich eingeschätzt. Das Schutzgut Mensch müsste anders gewichtet sein wie überregionales Klima, und wiederum andres wie Kulturelles Erbe als auch Pflanzen und Tiere. Die Wertung sollte Variantenweise erfolgen unter Begründung und Darlegung von Flächen, Anteil freier Strecken. Hier werden die Varianten den Schutzgütern zugeordnet.	
	19.6 S.9	**3.1 Natura 2000 - Gebietsschutz**		

67		im Fall der Varianten B1, B1a, B2+a und D3 sogar sehr hohe, Wahrscheinlichkeit der erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Erhaltungsziele. Während eine **erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungsziele** bei den Varianten A1, A2, B1+, B3, B3a und D2-A1 **durch schadensbegrenzende Maßnahmen vermieden** werden könnte, ist solches für **die anderen vier Varianten als „nicht realistisch“ anzunehmen**.	Wieso ? Wie ist das begründet und wo ist eine Flächenbilanz hierzu. Es muss eine Abwägung der Beeinträchtigungen zwischen den Schutzgütern erfolgen. Auch können bei den Varianten B1, B1a, B2+a Beeinträchtigungen vermieden werden. s. hierzu in UVP Anlage 19.6 Abs.4 S. 11-12 sind die möglichen „MÖGLICHE KOMPENSATIONSMAßNAHMEN beschrieben „Das in Kap. 2 dargelegte Auftreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen als auch die unter Kap. 3 aufgeführte **Beeinträchtigung von Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete** und die Erfüllung von Verbotstatbeständen des europäischen Artenschutzrechts erfordern gesetzmäßig Maßnahmen, mit denen die Wirkprozesse und/oder deren ökologische Funktionsfolgen **vermieden, vermindert oder ausgeglichen sowie ersetzt werden können**.“ Die meisten dieser Maßnahmen sind bei der Variante B2+a nicht erforderlich, da nur an beiden Tunnelenden zwangsläufig Beeinträchtigungen entstehen. Der gering betroffene Flächenanteil der Beeinträchtig muss ins Verhältnis zu sonstigen Vorteilen gebracht werden. Die Lösungen mit Basistunnel stellen eine auf viele Kilometer hin durchgehende Wildbrücke dar. Die Beeinträchtigung kann durch andere Maßnahmen mehr als kompensiert werden.	
68	19.6 S.10	Abbildung 6: Beurteilung / Ranking der Natura 2000 Gebietsprüfungen	Es sind zwar nach Varianten die Betroffenheiten dargestellt, aber da diese nicht in einem Verhältnis von Fläche zum Gesamtprojekt gebracht werden und eine Verhältnismäßigkeit wiederspiegeln sind sie für einen Variantenvergleich nicht abschließend hilfreich.	
	19.6 S.10	**3.2 Europäischer Artenschutz**		

69	19.6 S.10	**„Basis dafür waren die projektspezifischen, d. h. flächenabdeckenden Kartierungen** zu Vögeln und Fledermäusen des **Jahres 2011** sowie die veröffentlichten Fundortdaten zu anderen Tieren. Im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens ist in jedem Fall eine neue Erfassung des Bestands planungsrelevanter Tier- und Pflanzenarten im für die gewählte Linie anzusetzenden, fachlich determinierten, Wirkkorridor durchzuführen.“	Für eine Wertung müsste der Bestand aktualisiert werden. Die Wertgebenden und zu schützenden Tiere und Pflanzen sind ggf. nach 11 Jahren gar nicht mehr da. **Für eine Projekt Entscheidung diesen Umfangs mit überregionaler Bedeutung ist das für die Bestimmung einer Linienfindung zu unsicher.** **Wenn dies erst im Rahmen eines Planfeststellungverfahrens aktualisiert werden soll ist die Linie ja bestimmt.**	
	19.6 S.12	**5 ERGEBNIS**		
70	19.6 S.14	**Resümee** „Die Planfälle **A1, B1, B1a und B2+a** vereinigen bereits so deutlich hohe Gefährdungspotenziale bei zum Teil geringeren Entlastungseffekten auf sich, dass sie aus umweltökologischer Sicht, selbst unter Berücksichtigung der bei den Basistunnelvarianten **B1a und B2+a** in gewisser Hinsicht zu **erwartenden leichten Entlastungseffekte** für die Schutzgüter Mensch und Klima/Luft, nicht mehr empfohlen werden können. Variante D3, die zu ungleich gravierenderen Beeinträchtigungen, insbesondere gegenüber den Schutzgütern Menschen, Pflanzen, Klima/Luft und Landschaft führen würde, stellt die ungünstigste Lösung bzw. die Ausschlussvariante aus Sicht der Umweltverträglichkeit dar.“	S. Nr. 60 der Stellungnahme „Hier liegen die Vorteile allerdings doch sehr klar bei der Variante B3a, die gefolgt von den ebenfalls 2-röhrigen Tunnelvarianten **B2+a und B1a, unter allen Varianten die wohl größten Entlastungseffekte für viele der Menschen im Queichtal mit sich bringt.“** **Genau deshalb fordern die Anrainergemeinden diese Lösung als Vorzugsvariante B2+a. Bürgervariante.** **Es geht hier vorrangig um die Menschen.**	

		Unterlage 19.1 **Umweltverträglichkeitsstudie**		
71		**8 Schutzgutübergreifender** **Variantenvergleich und Ergebnis**		
72	19.6 S.236-237	In der nächst folgenden **Tabelle Nr. 50** sind die für die Varianten festgestellten Auswirkungen bzw. die Gefährdungen gegenüber den bewerteten Schutzgütern des UVPG relativiert ihrer Einzelrangreihungen dargelegt. Die arithmetischen Mittelwerte, d. h. unter gleicher Gewichtung der einzelnen Schutzgüter, bilden die Grundlage für die abschließende Gesamtreihenfolge der Varianten und deren Einordnung in „Wertungs-/Empfehlungskategorien“. **„Auf eine differenzierte Binnengewichtung der Schutzgüter, d. h. multiplikativ, wurde aus Gründen objektiv nicht hinreichend darlegbarer und vor Dritten vertretbarer Wichtungsparameter verzichtet. Gleichwohl zeigt sich ein nachvollziehbares Ergebnis.“**	Die fehlende differenzierte Gewichtung der Schutzgüter wurde in der vorliegenden Stellungnahme an den entsprechenden Stellen bereits bemängelt. In der Studie wird erst zum Schluss erwähnt, dass darauf verzichtet wurde, wobei die hierfür angegebene Begründung nicht überzeugend dargelegt werden kann. Im Gegenteil entsteht dennoch der Eindruck einer sachlich und fachlich nicht kompetenten Ausführung. Wir sind **die Dritten**, **und fordern eine ausreichend dargelegte Neubewertung der Schutzgüter unter Anwendung von abgestimmten Wichtungsparametern.**	
73	19.6 S.238	**Tabelle Nr. 50** **Einzelreihung der Schutzgüter**	**Die aus den Textteilen abgeleiteten röm. Zahlennoten sind falsch.** **Schon Optisch ist zu erkennen, dass die Variante A2 schöngerechnet wird, an dem Beispiel, dass sich A2 um 8 Noten gegenüber A1 beim SG Klima/Luft verbessert, nur durch die Umfahrung des Gräfenhauser Tals in Rinnthal.**	

74	19.6 S.239	**Tabelle 51:** **Internationale naturschutzrechtliche Betroffenheiten (Natura 2000-Gebiete)**	Die Feststellungen sind in sich richtig. Abzuwägen wäre aber der je nach Variante betroffene Flächenanteil im Verhältnis zur Gesamtprozessfläche des Projekts. Diese Wertung die für sich stimmig ist, kann nicht nochmal zu den Wertungen der Schutzgüter **Tabelle Nr. 50** hinzuaddiert werden und wie in der **Tabelle Nr.9 S. 56 Gesamtreihung aus ökologischer Sicht** nochmals arithmetisch hinzugemittelt werden Diese Bewertung ist ja schon bei den einzelnen Schutzgütern eingeflossn.	
75	19.6 S.240	**Tabelle 52:** **Internationale naturschutzrechtliche Betroffenheiten (Artenschutz)** Die nachstehende Tabelle gibt die pauschal in drei Stufen gruppierten Wahrscheinlichkeiten, losgelöst von den beurteilten einzelnen Tier- und Pflanzenarten, in einer zum Zwecke der Veranschaulichung horizontal sortierten Tabelle wieder. Das Ergebnis des Rankings spiegelt sich somit optisch über die vertikale Häufung bzw. die Höhen der „roten“ Säulen wider.	Das ist eine sehr schöne Optik. Addiert man die roten und grünen , die gelben und grauen Balken und vergleicht dann die Varianten kommt die Variante B2+a gar nicht so schlecht weg. Bringt man das noch in Bezug zur Zahl der entsprechenden Arten, nach alten statischen Datengrundlagen, relativiert sich manches nocheinmal. Zudem ist die Spalte 2 Störungsverbote nicht bei allen Varianten fehlend.	
76		**Tabelle 53:** **Nationale naturschutz- u. wasserrechtliche Betroffenheiten**	Die Feststellungen sind in sich richtig. Btr. Alle A + B Varianten: Alle Varianten liegen i.d. Wasserschutzzone II Alle Varianten liegen im ÜSG Alle Varianten betreffen Biotope Die Bertung ist neu vorzunehmen.	

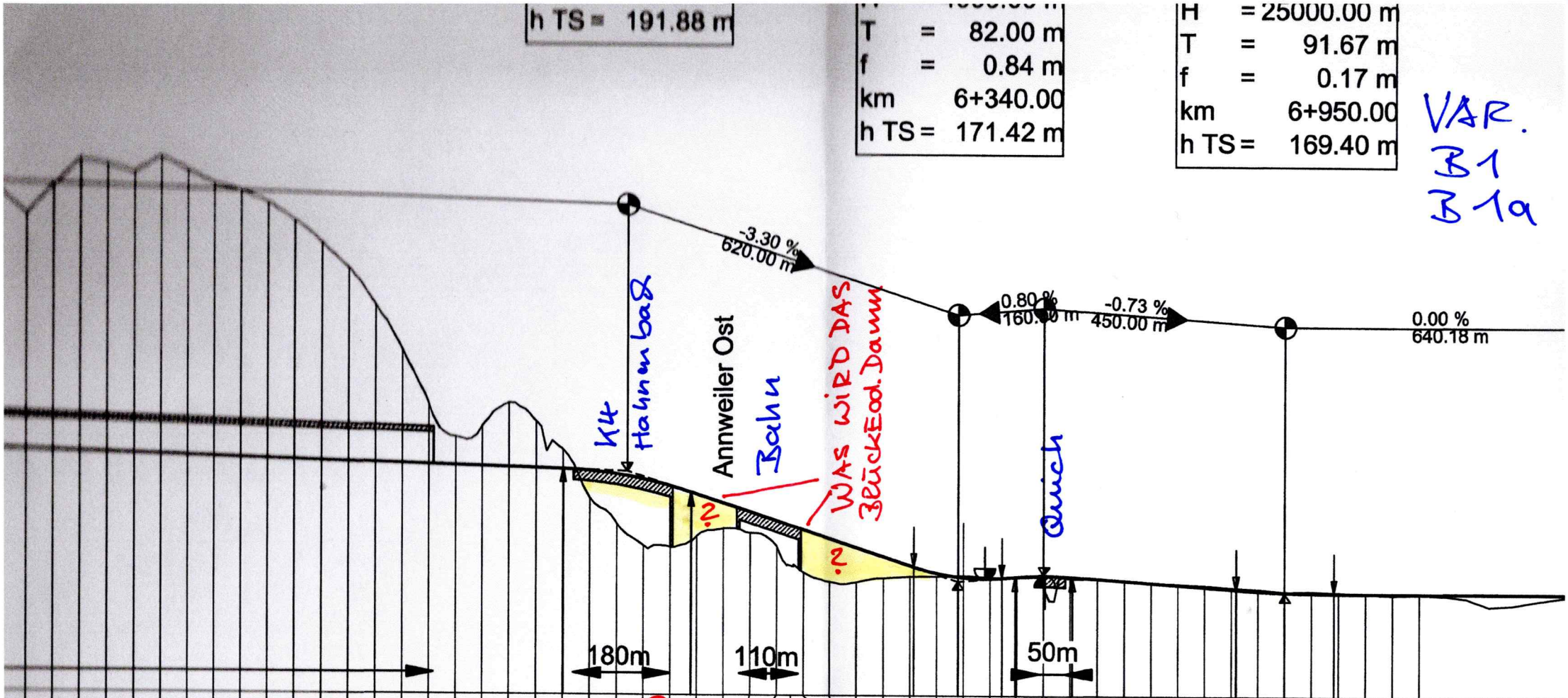
77		**8.1 Begründung der Vorzugsvariante und Empfehlung**	Eine Begründung ist nicht wirklich ablesbar. Aufgrund der erheblichen Planungsdefizite kann derzeit keine Empfehlung ausgesprochen werden. Diese wird nach einer Überarbeitung oder in einem Erörterungsterminherausgefunden werden müssen.	

B10, Rinnthal - Annweiler							
Variante A1: Endpunkt AS Queichhambach und A2							
Station	**m**	**Länge**		**Länge**	**Länge**	**Bauwerk**	
0+270 - 0+340		70	über B48			Brücke	
0+510 - 0+690					180	Galerie	
0+810 - 1+200					390	Tunnel 1 2-FS	
1+200 - 1+440					240	Galerie	
1+490 - 1+600		110	Rinnthal			Brücke	
2+100 - 3+660				1560		Tunnel 2 2-FS	
3+670 - 3+720					60	Galerie	
4+170 - 6+380				2210		Tunnel 3 2-FS	
6+380 - 6+400					20	Galerie	
6+430 - 6+580		150	AS Annweiler			Brücke	
6+740 - 6+770		30	über Queich			Brücke	
7+670 - 7+720		50	über Queich			Brücke	
fehlt 3+900-4+050	AS. A-West 150		über Kreisel unter Verkehr			Brücke	
Stützmauer			Kreisel im Tunnel			Tunnel 450	800
Freie Strecke			Auf+Abfahrt i. Tunnel				3.820
Tunnellänge (<400 m)			Brücke über Kreisel	890	von B48		
Tunnellänge (>400 m)				3770			
Rettungsstollen	3370						
Brückenlänge		410					5.070
Streckenlänge Gesamt							**8.890**
Brücke K4 Abriss+Neubau unter Verkehr 6 Port. +6 Port. Rettungsst.							
Brücke Rothenhof Abriss u. Neubau							
Brückenlänge	km				0,410		
Tunnellänge (<400 m)	km				0,890		
Tunnellänge (>400 m)	km				3,770		
Rettungsstollen	km				3,370		
Stützmauer	m²				0,800		
freie Strecke	km				3,820		
Kosten Brücke	Mio €/km		20,800				8,528
Kosten Tunnel < 400 m	Mio €/km		30,000				26,700
Kosten Tunnel > 400 m	Mio €/km		30,000				113,100
Kosten Rettungsstollen	Mio €/km		12,000	Zufahrten ?			40,440
Kosten Stützmauer<10m	Mio €/km		8,000				6,400
Kosten freie Strecke	Mio €/km		4,900				18,718
Gesamtkosten	Mio.€						**213,886**

Zuschlag Anschluß Annweiler West			
Tunnellänge (<400 m)	30,000	0,500	15,000
Zuschlag Anschluß Queichhambach			
Umbau Knotenpunkt			5,500
Zuschlag Lärmschutz			
Freie Strecke	3,000	3,820	11,460
Kosten für die Variante A 1; 2-streifig und A2			**245,846**

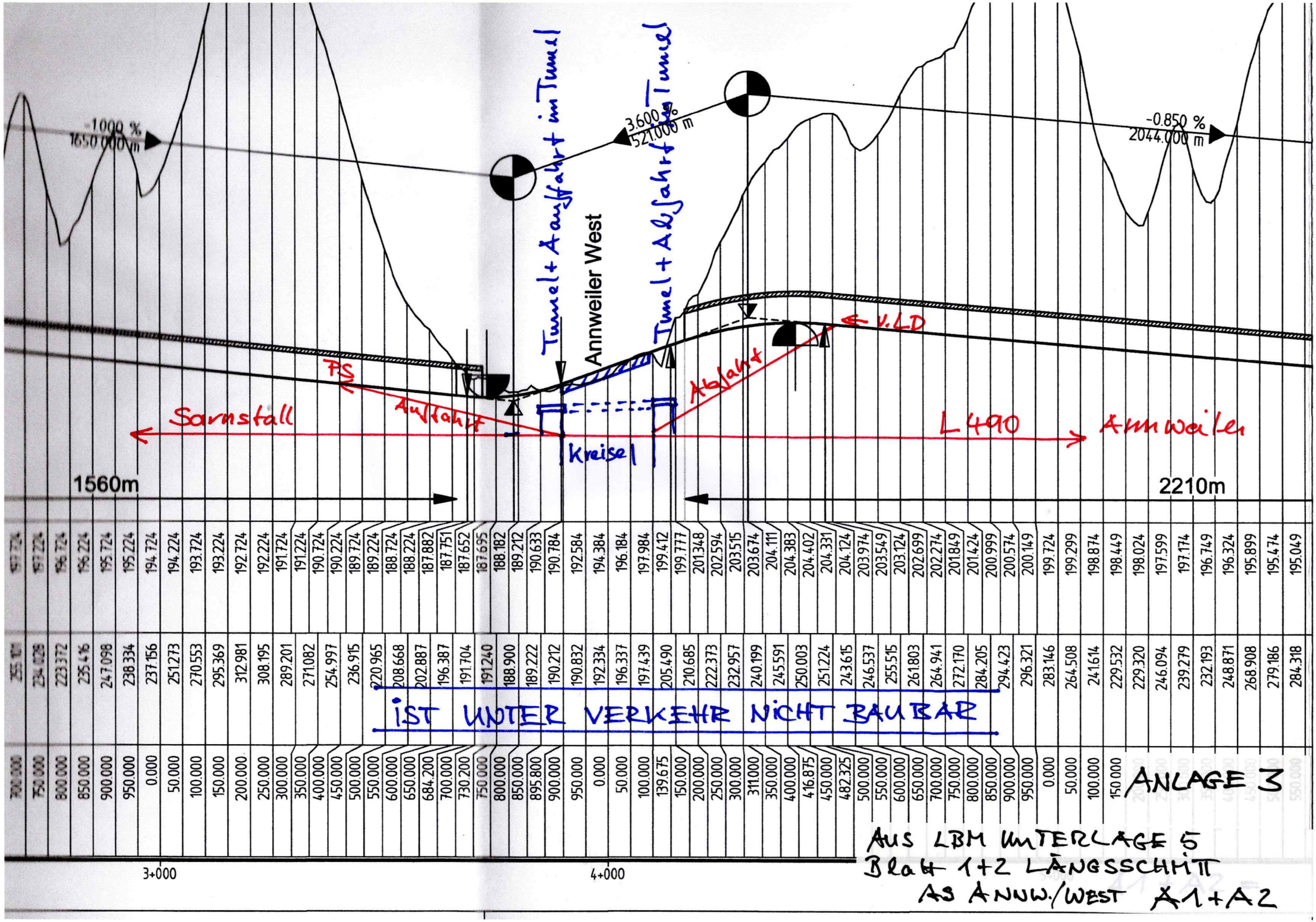
LBM ANLAGE 13
KOSTENERMITTLUNG
A1+A2

ANLAGE 1



AUS LBM UNTERLAGE 5
BLATT 3-5 LÄNGSSCHNITT

ANLAGE 2



ANLAGE 3

AUS LBM UNTERLAGE 5
Blatt 1+2 LÄNGSSCHNITT
AS ANNW./WEST A1+A2