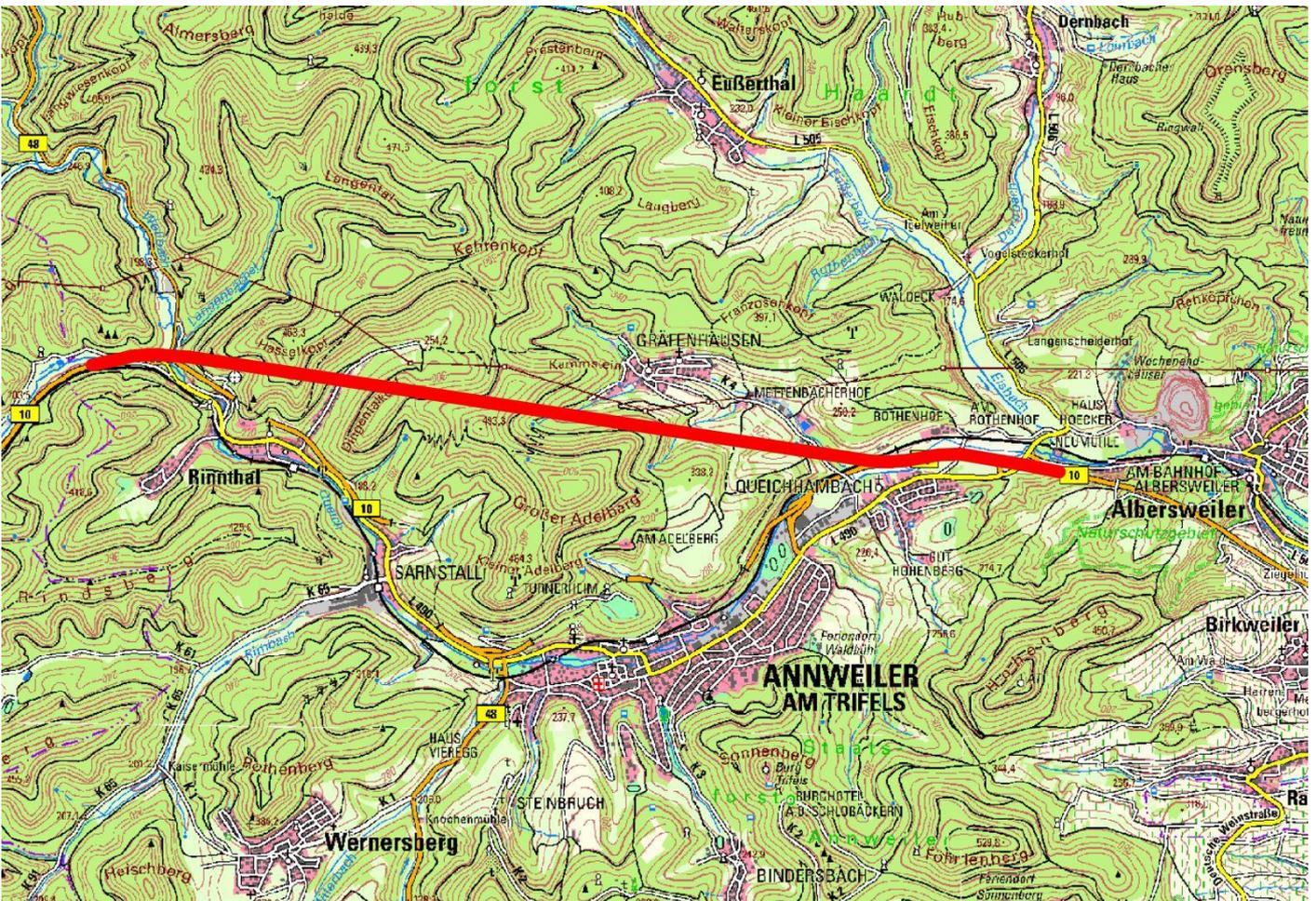


Gutachterliche Stellungnahme für den 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der AS „B 48, Wellbachtal“ und der „AS Queichhambach“

Raumverträglichkeitsprüfung
gemäß § 15 Raumordnungsgesetz i.V.m. § 17 Landesplanungsgesetz Rheinland-Pfalz



März 2025

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A Gutachterliche Stellungnahme	2
B Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung	5
C Verlauf des Verfahrens	8
D Zusammenfassung der Stellungnahmen	10
E Raumordnerische Bewertung und Abwägung	35
1. Landesplanerische Einordnung	35
2. Verkehrliche Belange	36
3. Lärm-, Schadstoffimmissionen	40
4. Naturschutzfachliche Belange	44
5. Wasserwirtschaftliche Belange	52
6. Weitere fachliche Belange	54
6.1 Landwirtschaft	
6.2 Forstwirtschaft	
6.3 Sonstige Belange	
7. Raumordnerische Gesamtabwägung	57
F Abschließende Bemerkungen	58

Anhang: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerinitiativen

A Gutachterliche Stellungnahme

Unter Beachtung der im Landesentwicklungsprogramm (LEP) IV und im Einheitlichen Regionalplan (ERP) Rhein-Neckar (2014) sowie im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz (2012) enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie nach Abwägung der sich aus § 2 Abs. 2 Raumordnungsgesetz (ROG) i.V.m. § 1 Abs. 4 Landesplanungsgesetz (LPIG), dem LEP IV, dem ERP Rhein-Neckar und dem ROP Westpfalz ergebenden Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung und Landesplanung kommt die Obere Landesplanungsbehörde zu folgendem

Ergebnis:

Der geplante 4-streifige Ausbau der B 10 zwischen der AS „B 48, Wellbachtal“ und der „AS Queichhambach“ entspricht in der Variante B1+ den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, wenn die nachfolgenden Auflagen erfüllt und die weiteren Anregungen und Hinweise berücksichtigt werden.

1.

Die Ausgestaltung der Linienführung bleibt der Detailplanung unter Beachtung städtebaulicher, verkehrstechnischer, naturschutzfachlicher, wasserwirtschaftlicher und landeskultureller Gesichtspunkte vorbehalten.

2.

Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist sicherzustellen, dass der Ausbau des vorliegenden Abschnitts nicht zur Aberkennung des Schutzstatus für das Biosphärenreservat führt. Es wird eine frühzeitige Abstimmung mit dem MAB-Nationalkomitee sowie dem Bezirksverband Pfalz empfohlen.

Für das Planfeststellungsverfahren ist die Datengrundlage der UVS auf den neuesten Stand zu bringen und es sind aktuelle Kartierungen durchzuführen. Dabei ist nachzuweisen, dass der Ausbau grundsätzlich mit den naturschutzfachlichen Vorgaben vereinbar ist. Entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind frühzeitig mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen.

Um die Zerschneidungswirkung der Trasse zu minimieren sind ferner Querungshilfen/Grünbrücken zur Wiedervernetzung vorzusehen. Die Standorte sind ebenfalls in Zusammenarbeit mit der Oberen Naturschutzbehörde festzulegen.

Um eine erhebliche Beeinträchtigung für den Ameisenbläuling, den Großen Feuerfalter und die Grüne Keiljungfer im Bereich südlich der Queich nach Möglichkeit auszuschließen, sind Maßnahmen umzusetzen, die zur Schadensbegrenzung und Kohärenzsicherung beitragen. In der Detailplanung gilt es daher eine Trasse zu finden, die einerseits eine Verlegung der Queich möglichst vermeidet und andererseits die Wiesenflächen als Lebensstätte der Falter erhält.

3.

Die Trasse und insbesondere die Tunnelportale sind so zu optimieren, dass möglichst wenig Wald in Anspruch genommen wird. Unabwendbarer Waldverlust ist entsprechend auszugleichen.

4.

Für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren sind die Verkehrszahlen zu aktualisieren. Die Einhaltung der Lärmgrenzwerte der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV) vom 12.06.1990 ist für die vom Ausbau berührten Siedlungsbereiche im Planfeststellungsverfahren nachzuweisen.

Aktiver Lärmschutz hat in jedem Fall Vorrang vor passivem Lärmschutz. Notwendige aktive Lärmschutzmaßnahmen sind in Abstimmung mit den betroffenen Kommunen durch geeignete Gestaltung in das Orts- und Landschaftsbild einzupassen.

5.

Im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens ist ein Fachbeitrag Klima zu erarbeiten, um betriebsbedingte und lebenszyklusbedingte Treibhausgasemissionen zu betrachten und zu bilanzieren.

Die Einhaltung der jeweils gesetzlich festgelegten Grenzwerte für Schadstoffemissionen ist nachzuweisen.

Ferner ist zu überprüfen, ob es an dem Tunneleingang bzw. -ausgang zu einer erhöhten Konzentration von Schadstoffen kommt. Ggf. sind entsprechende Lüftungsanlagen usw. vorzusehen.

6.

Die Möglichkeit für einen zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecke im Queichtal ist grundsätzlich zu erhalten.

Unabhängig vom weiteren Ausbau der B 10 wird dringend empfohlen, auch die Möglichkeit eines zumindest partiellen zweigleisigen Ausbaus der Schienenstrecke zu untersuchen.

7.

Für das Planfeststellungsverfahren ist der Nachweis der Gewässerverträglichkeit sowie der „Fachbeitrag EU-Wasserrahmenrichtlinie“ zu erbringen.

Im Rahmen der Detailplanung ist darauf zu achten, dass die Trasse möglichst wenig die Wasserschutzzonen II und III tangiert. Eine frühzeitige Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde ist zwingend erforderlich, um entsprechende Auflagen zum Schutz der Wasserschutzzonen festzusetzen.

Die Berechnung des Verlustes an Retentionsraumvolumen bzw. des erforderlichen Ausgleichs hat im Zuge des Planfeststellungsverfahrens zu erfolgen. Um den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes gerecht zu werden, ist darauf zu achten, dass die Inanspruchnahme des Retentionsraumes auf das absolut Notwendige reduziert wird. Die Obere Wasserbehörde ist frühzeitig in die entsprechenden Untersuchungen einzubinden.

8.

Die durch die Flächeninanspruchnahme und Flächendurchschneidung bedingten Eingriffe in die landwirtschaftlichen Flächen sind auf das unvermeidbare Maß zu beschränken.

Um insbesondere die Betroffenheit für den Rothenhof zu reduzieren ist es erforderlich, die Trasse so festzulegen, dass möglichst keine bewirtschafteten Flächen des Hofes in Anspruch genommen werden. Sollte eine Inanspruchnahme unumgänglich sein, sind nach Möglichkeit Ersatzflächen bereitzustellen. Der Verlauf der Trasse ist gegenüber dem/den Betreiber(n) des Hofes frühzeitig zu kommunizieren.

Im Übrigen ist darauf zu achten, dass im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen auf Nutzungsextensivierungen bestehender landwirtschaftlicher Nutzflächen verzichtet wird. Sollten sich dennoch landwirtschaftliche Betroffenheiten ergeben, ist eine Abstimmung mit der Landwirtschaft erforderlich.

9.

Die raumordnerisch festgelegte Linienführung berührt und kreuzt verschiedene Leitungen. Bei der weiteren Planung ist eine rechtzeitige Abstimmung mit den entsprechenden Versorgern vorzunehmen.

10.

Die von den Trägern öffentlicher Belange in Teil D der gutachterlichen Stellungnahme näher dargelegten Anregungen und Hinweise sind bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Ebenso ist das Ergebnis der raumordnerischen Bewertung und Abwägung in Teil E der gutachterlichen Stellungnahme bei der weiteren Planung zu beachten.

11.

Durch die gutachterliche Stellungnahme werden erforderliche Genehmigungen, Erlaubnisse und/oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften nicht ersetzt.

Ist innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren kein Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage dieser gutachterlichen Stellungnahme eingeleitet worden, entscheidet die zuständige Landesplanungsbehörde, ob eine neue Raumverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

12.

Nach Realisierung des Vorhabens ist der Trassenverlauf der Oberen Landesplanungsbehörde zum Eintrag in das Raumordnungskataster gem. § 22 LPIG anzuzeigen.

B Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung

Gegenstand der Raumverträglichkeitsprüfung (RVP) ist der Ausbau der B 10 zwischen der AS „B 48, Wellbachtal“ und der AS „Queichhambach“. Grundlage für den Ausbau dieses Streckenabschnitts ist das Gesetz über den Ausbau der Bundesfernstraßen. Diesem Gesetz ist der Bedarfsplan für Bundesfernstraßen als Anlage beigefügt. Vorliegende Maßnahme ist im Bundesverkehrswegeplan in die Kategorie „weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*)“ eingestuft, was bedeutet, dass das Vorhaben bis zur Rechtskraft weitergeplant werden kann.

Mit dem 4-streifigen Ausbau soll insbesondere das bestehende erhebliche Gefahrenpotential in den Tunnelabschnitten, das aufgrund der Einbahnigkeit der Strecke besteht, beseitigt

werden. Zudem soll die Verkehrssicherheit durch eine Verringerung der Staugefahr erhöht werden. Schließlich ist durch den Ausbau ein stetiger Verkehrsablauf und ein einheitliches Geschwindigkeitsniveau zu erwarten, was eine Verbesserung der Lärm- und Abgasemissionen mit sich bringen soll.

Für die Raumverträglichkeitsprüfung wurden insgesamt zehn Varianten untersucht.

Der Landesbetrieb Mobilität Speyer hat für die zu untersuchenden Varianten folgende Unterlagen vorgelegt:

Erläuterungsbericht, inkl. (Übersichts-) Lagepläne, Höhenlagepläne und Kostenermittlung Umweltverträglichkeitsstudie, VSG-/FFH-Vorprüfungen bezüglich der Vogelschutzgebiete „Pfälzerwald“ und „Haardtrand“ sowie des FFH-Gebietes „Biosphärenreservat Pfälzerwald“, Artenschutzprognose sowie allgemein verständliche, nichttechnische Zusammenfassung (Fa. Naturprofil Planung und Beratung, Friedberg, März/Mai 2021)

Trassenvarianten:

Variante A1 verläuft weitgehend parallel zu den bestehenden Tunnel- und Freistrecken der B 10. Die Trasse beginnt ca. 300 m vor der Anschlussstelle (AS) B 48 und endet nach der AS „Queichhambach“. Die bestehende B 10 bleibt für den Richtungsverkehr PS – LD erhalten. Es sind insgesamt 3 Tunnelbauwerke (Länge 0,4 km, 1,6 km und 2,2 km) vorgesehen. Die Gesamtlänge beträgt ca. 8.890 m.

Variante A2 beginnt ebenfalls ca. 300 m vor der AS „B 48“. Unmittelbar hinter der AS „B 48“ wird das Gräfenhausener Tal mit einem ca. 3,6 km langen Tunnelbauwerk umfahren, bevor die Trasse auf Höhe der AS „Annweiler West“ wieder annähernd parallel zur bestehenden B 10 bis zur AS „Queichhambach“ geführt wird. Hierbei verläuft die neue Trasse u.a. auf einer Länge von ca. 2,2 km in einem zweiten Tunnelbauwerk. Die bestehende B 10 bleibt für den Richtungsverkehr PS – LD erhalten. Die Gesamtlänge beläuft sich auf etwa 9.340 m. Variante A2 wurde vom Antragsteller als Vorzugsvariante ausgewählt.

Variante B1 beginnt an gleicher Stelle wie die Varianten A. Im Anschluss an die AS „B 48“ folgt gradlinig ein 2-streifiger Tunnel für die Richtung LD – PS mit einer Länge von 4,6 km bis an den südlichen Rand des „Unteren Hasenbachtals“. Das Tal nach Gräfenhausen sowie die Bahnstrecke wird mit Brücken überquert, bevor die Trasse auf die bestehende B 10 trifft und bis zur AS „Queichhambach“ weitergeführt wird. Die bestehende B 10 bleibt für den Richtungsverkehr PS – LD erhalten. Die Trasse ist etwa 7.640 m lang.

Variante B1+ verläuft identisch mit Variante B1, jedoch in einem ca. 5,3 km langen Tunnel. Sie schließt nördlich von Queichhambach in Tieflage wieder an die B 10 an. Die tiefergelegte Trasse unterquert anschließend sowohl die K 4 nach Gräfenhausen als auch die Bahnlinie. Ab der Querung der Queich wird die Trasse auf die bestehende Höhenlage der B 10 geführt. Die bestehende B 10 bleibt für den Richtungsverkehr PS – LD erhalten. Die Gesamtlänge beläuft sich ebenfalls auf 7.640 m.

Variante B1a ist mit Variante B1 identisch, wird jedoch als 2-röhriger Tunnel (mit je zwei Fahrstreifen) geplant. Die bestehende B 10 ist bereichsweise umzuwidmen und dient der Erschließung der angrenzenden Ortsgemeinden. Die Gesamtlänge beträgt ca. 7.640 m.

Variante B2+a verläuft zunächst als 2-röhriger Tunnel analog zu Variante B1+. Das insgesamt 5,9 km lange Tunnelbauwerk unterquert jedoch nördlich von Queichhambach die Bahnlinie sowie die Queich bis zur AS „Queichhambach“. Die bestehende B 10 ist bereichsweise umzuwidmen und dient der Erschließung der angrenzenden Ortsgemeinden. Die Gesamtlänge beträgt ca. 7.700 m.

Variante B3 beginnt ebenfalls 300 m vor der AS „B 48“. Die bestehende AS „B 48“ wird zu einem teilplanfreien Knotenpunkt ausgebaut. Anschließend verläuft die Trasse in einem ca. 4,6 km langen Tunnelbauwerk (mit einer Röhre) bis nördlich der Kläranlage von Annweiler am Trifels. Unmittelbar anschließend wird die Trasse mit Hilfe eines Überführungsbauwerkes über die Bahnlinie geführt. Die AS „Annweiler Ost“ wird zu einem teilplanfreien Knotenpunkt umgebaut. Der 4-streifige Ausbau endet an der AS „Queichhambach“. Die bestehende B 10 bleibt für den Richtungsverkehr PS – LD erhalten. Die Trasse hat eine Gesamtlänge von etwa 7.920 m.

Variante B3a ist identisch mit Variante B3, wird jedoch als 2-röhriger Tunnel (4-streifiger Basistunnel) geplant. Die Anbindung an die bestehende B 10 erfolgt im Bereich der AS „Annweiler Ost“ mit Hilfe eines 220 m langen Überführungsbauwerkes. Die alte B 10 wird bereichsweise umgewidmet und dient der Erschließung der angrenzenden Ortsgemeinden. Die Gesamtlänge der Trasse beläuft sich auf ca. 7.920 m.

Variante D3 verläuft als großräumige Umfahrung mit 7 Tunnelstrecken und 3 Brückenbauwerken südlich von Annweiler. Die Trasse beginnt an der AS „Wilgartswiesen“ und verläuft anschließend südlich von Rinthal, Sarnstall, Annweiler am Trifels und Queichhambach. 300 m östlich der AS „Queichhambach“ trifft die Trasse wieder auf die B 10. Die Trasse ist ungefähr 11.110 m lang.

Variante D2/A1 beginnt ebenfalls an der AS „Wilgartswiesen“. Die neu zu bauende Richtungsfahrbahn (PS – LD) verläuft südlich von Rinnthal in einem Tunnel, um zwischen Rinnthal und Sarnstall sowohl die Bahntrasse als auch die L 490 mit einem Brückenbauwerk zu queren. Anschließend geht die Trasse auf die bestehende B 10 über. Die Richtungsfahrbahn ab Landau ist nahezu identisch mit Variante A1, wobei jedoch die Trasse vor der Querung des Gräfenhausener Tals in den bestehenden Kostenfelstunnel überführt wird. Die Gesamtlänge der Variante beläuft sich auf etwa 10.650 m.

Für alle Varianten gilt, dass die jeweils betroffenen Anschlussstellen zu teilplanfreien Knotenpunkten ausgebaut werden.

Eine detaillierte Beschreibung der Varianten enthält der Erläuterungsbericht mit den beiliegenden Lageplänen.

C Verlauf des Verfahrens

Das Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz hat mit Schreiben vom 21.12.2021 die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens¹ für den 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der AS „B 48, Wellbachtal“ und der „AS Queichhambach“ beim Ministerium des Innern und für Sport, Oberste Landesplanungsbehörde, beantragt.

Mit Schreiben vom 28.01.2022 hat das Ministerium des Innern und für Sport die Obere Landesplanungsbehörde der Struktur- und Genehmigungsdirektion (SGD) Süd mit der Durchführung des Raumordnungsverfahrens beauftragt.

Die SGD Süd, Obere Landesplanungsbehörde, hat mit Schreiben vom 17.02.2022 eine schriftliche Anhörung eingeleitet, um das Vorhaben mit anderen Fach- und Einzelplanungen von überörtlicher Bedeutung abzustimmen und die Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu bestätigen bzw. herbeizuführen.

An dem ROV wurden 40 Behörden, Gemeinden, Verbände und sonstige Stellen beteiligt. Die Beteiligung der Öffentlichkeit erfolgte gemäß § 17 Abs. 7 LPIG. Nach ortsüblicher Bekanntmachung haben die Unterlagen bei der Verbandsgemeindeverwaltung Hauenstein vom 01.04.2022 bis einschließlich 31.05.2022 und bei der Verbandsgemeindeverwaltung

¹ Im Rahmen der Änderung des Raumordnungsgesetzes (in Kraft seit 28.09.2023) wurde das Raumordnungsverfahren in Raumverträglichkeitsprüfung umbenannt.

Annweiler am Trifels vom 03.03.2022 bis einschließlich 31.05.2022 öffentlich ausgelegt. Darüber hinaus konnten die Unterlagen auf der Internetseite der SGD Süd (www.sgdsued.rlp.de unter Service → Öffentlichkeitsbeteiligung-Bekanntmachungen → Raumordnung) eingesehen werden.

Während der Planauslegung wurden 173 Einwendungen Privater vorgebracht, die, soweit es sich um überörtliche raumbedeutsame Belange handelte, in die Abwägung einbezogen wurden.

Die im Rahmen der schriftlichen Anhörung und der Offenlage von den Verfahrensbeteiligten und den privaten Einwendern vorgetragenen Bedenken und Anregungen wurden dem Landesbetrieb Mobilität zur Auswertung und Stellungnahme für den Erörterungstermin übermittelt.

Der Erörterungstermin fand am 13.06.2024 im Hohenstaufensaal in 76855 Annweiler am Trifels statt. Hierzu waren mit Schreiben vom 08.05.2024 alle Verfahrensbeteiligte sowie Vertreter/innen der Bürgerinitiativen eingeladen worden.

Zu Beginn des Erörterungstermins legte der LBM dar, dass für den vorliegenden Streckenabschnitt in dem aktuell gültigen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen (Bundesverkehrswegeplan 2030) lediglich eine Erweiterung von 2 (bzw. 3) auf 4 Fahrstreifen vorgesehen sei. Dies bedeute, dass alle Varianten mit einem 4-streifigen Neubau der B 10 (B1a, B2+a und B3a) nicht dem Bedarfsplan entsprächen und somit auch nicht weiterverfolgt werden könnten. Damit reduziere sich die Anzahl der möglichen Varianten auf sieben²

Ferner erklärte der LBM, dass man nach Auswertung der eingegangenen Stellungnahmen erkannt habe, dass die bisherige Vorzugsvariante A2 nicht tragfähig bzw. umsetzbar sei. Nunmehr setze man auf die Variante B1+ als neue Vorzugsvariante. Bei dieser Variante gebe es u.a. geringere naturschutzfachliche Betroffenheiten und der anspruchsvolle Umbau der AS „Annweiler-West“ würde entfallen. Darüber hinaus beinhalte diese Variante wichtige Elemente der sog. „Bürgervariante“.

² Die Varianten B1a, B2+a und B3a werden deshalb in der raumordnerischen Abwägung nicht weiter berücksichtigt.

D Zusammenfassung der Stellungnahmen

Die schriftlichen Stellungnahmen der Verfahrensbeteiligten dienen dem Zweck, das Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung zu überprüfen und mit anderen Fach- und Einzelplanungen abzustimmen.

Aufgrund der Vielzahl und des Umfangs der eingegangenen Stellungnahmen werden diese im nachfolgenden Abschnitt in Bezug auf die vorgetragenen fachlichen Belange nur **auszugsweise** aufgeführt sowie Stellungnahmen mit ähnlich lautendem Inhalt zusammengefasst. Die nachfolgende Wiedergabe ist daher nicht als abschließend zu betrachten. Die vollständigen Stellungnahmen sind als **Anlage** beigefügt und werden Inhalt der gutachterlichen Stellungnahme.

Der **Verband Region Rhein-Neckar**, Mannheim, erklärt, dass der funktionsgerechte Ausbau bzw. Neubau der B 10 zwischen Pirmasens und Landau als „großräumige Straßenverbindung“ (Kategorie I) im aktuell gültigen Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar (ERP) 2014 nachrichtlich aus dem Landesentwicklungsprogramm Rheinland-Pfalz (LEP IV 2008) und dem BVWP übernommen worden sei.

Grundlage der verkehrlichen Bewertung sei das im Erläuterungsbericht erwähnte Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2014. Im Rahmen dieses Gutachtens sei auf Basis der Verkehrszahlen aus dem Jahr 2013 eine Prognose für die künftige verkehrliche Entwicklung bis zum Jahr 2030 durchgeführt worden. Es werde des Weiteren dargestellt, dass eine Aktualisierung dieser Untersuchung nicht erforderlich sei. Für diese Darstellung erfolge jedoch keinerlei Begründung oder nachvollziehbare Erläuterung. Die Erarbeitung eines neuen Verkehrsgutachtens auf Basis aktueller Daten, insbesondere für die Prognose bis 2030, sei somit wünschenswert.

Gemäß Raumnutzungskarte des ERP Rhein-Neckar befänden sich im Untersuchungsraum diverse freiraumsichernde regionalplanerische Ziel- und Grundsatzfestlegungen. Gemäß Erläuterungskarte Natur, Landschaft und Umwelt des ERP Rhein-Neckar befänden sich im Untersuchungsraum darüber hinaus mehrere Flächen mit hoher bis sehr hoher klimaökologischer Bedeutung. Der gesamte Bereich des Untersuchungsraums sei nach der Erläuterungskarte von besonderer Bedeutung für Fremdenverkehr und Naherholung. Diese Aspekte seien teilweise als Begründungselemente für die Ausweisung der Regionalen Grünzüge in der Raumnutzungskarte des ERP herangezogen worden.

Vor diesem Hintergrund würden alle Ausbauvarianten zu Betroffenheiten von Ziel- und Grundsatzfestlegungen des Einheitlichen Regionalplans führen. Bei den Ausbauvarianten B2a+ sowie B1+ seien dabei im Vergleich zu den anderen Varianten die vsl. geringsten Konflikte mit den freiraumsichernden regionalplanerischen Festlegungen zu erwarten, da sie weniger freie Strecken beanspruchen würden (Variante B2+a: 1.400 m, Variante B1+: 1.880 m) und die Neuversiegelungsfläche ebenfalls vergleichsweise gering ausfalle (Variante B2+a: 36.400 m², Variante B1+: 48.880 m²). Die Vorzugsvariante A2 beanspruche im Vergleich hierzu 3.170 m freie Strecke und habe eine Neuversiegelungsfläche von 82.420 m².

Nach der UVS würde die Variante B1+ in einer Gesamtschau von allen Varianten die geringsten Auswirkungen sowohl auf die Schutzgüter als auch auf das FFH-Gebiet 6812-301 „Biosphärenreservat Pfälzerwald“ aufweisen. In den Einzelreihungen der UVP-G-Schutzgüter seien bei dieser Variante insbesondere die Schutzgüter Tiere, Boden, Landschaft und mit minimalen Abstrichen auch das Schutzgut Pflanzen am geringsten betroffen. Die Vorzugsvariante A2 werde hier mit Bewertungen zwischen IV und VI erheblich schlechter bewertet. Im Bereich des Schutzgutes Mensch schneide die Variante B2+a am besten und die Variante B1+ noch besser ab als die Vorzugsvariante A2, die mit Pos. VIII fast die größten Belastungen für die Anwohnerinnen und Anwohner verursachen würde. Insgesamt werde die Variante B2+a jedoch schlechter bewertet als die Variante B1+.

In Bezug auf die Umweltauswirkungen sei die Variante B1+ insgesamt die Variante mit den geringsten Konflikten, auch deutlich besser bewertet als die Variante A2, die auf Pos. IV eingestuft werde. In der verkehrlichen Bewertung schneide sie mit Pos. III nur unwesentlich schlechter als die durch den LBM favorisierte Variante A2 ab. In der Gesamtgegenüberstellung aus straßenbautechnischer und ökologischer Sicht sei die Variante B1+ entsprechend mit A2 auf Pos. I der Gesamtplatzierung wiederzufinden.

Dass die Variante B1+ aufgrund der nicht gegebenen Möglichkeit, alle Fahrbeziehungen herzustellen und somit aus rein verkehrlichen Gründen hinter die Variante A2 zurückgestuft werde, sei aufgrund der massiven umweltökologischen Auswirkungen eine nicht nachvollziehbare Präferenz, zumal die Erreichbarkeit der Ortsteile über die L 490 in ausreichender Form gegeben sei.

Aus den aufgeführten Gründen komme man nach sorgfältiger Abwägung und unter Einbeziehung der im ERP Rhein-Neckar vorgegebenen Ziele zu dem Ergebnis, dass im Rahmen des ROV der Variante B1+ der Vorzug zu geben sei.

Die **Planungsgemeinschaft Westpfalz**, Kaiserslautern, begrüßt den Fortgang des durchgängig 4-streifigen Ausbaus der B 10. Man äußere keine Präferenz in Bezug auf die Varianten. Wichtig erscheine die Berücksichtigung der ganzheitlichen B-Varianten, v.a. unter Beachtung der Schonung der sensiblen Umwelt, des Lärmschutzes der Einwohner, der Verknüpfung mit dem bestehenden Straßennetz und der Vermeidung von Belastungen örtlicher Durchgangstraßen im Falle der Sperrung einzelner Fahrtrichtungen oder ganzer Tunnelabschnitte.

Die **Kreisverwaltung Südliche Weinstraße**, Landau, und die **Verbandsgemeindeverwaltung Annweiler am Trifels**, Annweiler am Trifels, merken an, dass im Rahmen des ROV die Möglichkeit der Sperrung der B 10 für den LKW-Transitverkehr nicht untersucht und somit auch nicht in das ROV mit einbezogen worden sei. Die B 10 habe sich inzwischen zu einer großräumigen Verkehrsachse entwickelt, was den CO₂-Ausstoß im Queichtal erheblich steigen lasse. Des Weiteren sei die Elektrifizierung der Bahnstrecke Landau - Pirmasens und der Bau eines zweiten Gleises nicht mit aufgegriffen bzw. nur kurz abgetan worden. Bei den Varianten A1 / A2 / B3 / B3a / D2-A1 sei im Bereich der Trassenbündelung zwischen der K 4 und der Kläranlage Annweiler am Trifels kein zweites Gleis mehr möglich. Auch wäre der mittelfristig angedachte Bahnhofsteilpunkt Queichhambach/Gräfenhausen nicht mehr machbar.

Auf Seite 17 des Erläuterungsberichtes werde beschrieben, dass die Bereiche des Queichtals im Hinblick auf die Frisch- und Kaltluftentstehung klimatische Ausgleichsfunktionen hätten. Sowohl die Talräume als auch die offenen Hang- und Plateaulagen seien Kaltluftsammelgebiete. Des Weiteren sei das Queichtal eine Abflussbahn für Talabwinde und Luftströme mit Richtung auf den Ausgang des Queichtales. Aus diesem Grunde sei es umso wichtiger, dass das Queichtal nicht durch Bauwerke durchschnitten werde. Hier wäre die Lösung der sog. Bürgervariante von großem Vorteil, da diese die Kaltluftströme nicht unterbreche.

Die Zahlen, welche für die Verkehrsprognose 2030 herangezogen würden, leiteten sich von einer Verkehrsuntersuchung aus dem Jahre 2014 ab. Diese Zahlen seien sehr ungenau und

schon heute erreicht. Dies gelte insbesondere für den LKW-Verkehr. Es werde daher eine Aktualisierung der Verkehrsprognose gefordert.

Des Weiteren sei 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 seien. Betriebsbedingte Folgekosten, u.a. für Rettungseinrichtungen pro Tunnel, würden ebenfalls nicht komplett betrachtet. Aus diesem Grunde sei hier kein seriöser Variantenvergleich und eine Bewertung möglich.

Es würden bei der Bewertung unterschiedliche Maßstäbe angelegt. Zum Einem werde der Lärm bewertet, dann die Kosten und schlussendlich die Längsneigung, sodass die vorgelegte Matrix keinen Variantenvergleich zulasse. Das Bewertungssystem sei methodisch nicht nachvollziehbar.

In dem Erläuterungsbericht werde dargelegt, dass u.a. die Vorzugsvariante A2 unter Verkehr gebaut werden solle. Da während der Bauphase immer wieder mit Sperrungen der B 10 alt zu rechnen sei, müsste der Verkehr durch die Queichtalgemeinden geführt werden, was zur Folge hätte, dass mit sehr großen Staus zu rechnen sei. Bei einer mehrjährigen Bauphase der Vorzugsvariante unter Verkehr sei dies u.a. mit erheblichem Stress, bis hin zu einer gesundheitlichen Gefährdung der Anwohner, verbunden, was nicht tolerierbar sei. Während der Bauphase sei zudem mit erheblichen Emissions- und Immissionsbelastungen in den betroffenen Gemeinden zu rechnen. Bei der Realisierung der sog. Bürgervariante würden die Belastungen minimiert werden und der Bau unter Verkehr wäre mit minimierten Belastungen für die Bevölkerung möglich.

Bezüglich der sicherheitstechnischen Bedenken bei Variante A2 werde auf die beigefügte Stellungnahme verwiesen.

Im Ergebnis werde deshalb der Bau eines 4-spurigen Basistunnels, analog der vorgestellten Bürgervariante, gefordert.

Die o.g. Punkte werden auch in den Stellungnahmen der **Stadtverwaltung Annweiler am Trifels (incl. Ortsteilen)** sowie der **Ortsgemeinde Rinntal** aufgeführt und behandelt. Ferner wird eine Stellungnahme mit Bewertungen bzw. Gegendarstellungen zu verschiedenen Aussagen im Erläuterungsbericht angehängt (siehe Anlage).

Darüber hinaus wird bemängelt, dass bei den Auswirkungen auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden nicht auf die möglichen Folgen des Vorhabens auf die Siedlungsentwicklung, die Verkehrsentwicklung (2. Bahngleis), die Erholung sowie die touristische Entwicklung eingegangen werde.

Ferner sei das Bewertungssystem falsch und methodisch nicht nachvollziehbar. Aus dem Erläuterungsbericht zum ROV könne nirgendwo der Anteil der „Freien Strecken“ abgelesen werden, man müsse ihn sich selbst errechnen. Im Text werde allerdings durchgehend erwähnt, dass die Beeinträchtigungen der Schutzgüter umso geringer seien, je länger der Tunnelanteil sei. Dies werde in der Bewertung nicht berücksichtigt.

Die Varianten A1 / A2 sowie D2-A1 könnten aufgrund des erhöhten Lärmaufkommens, der Schadstoffimmissionen, der klimatischen Belastungen sowie aus städtebaulichen Aspekten nicht akzeptiert werden. Bei Unfällen oder Wartungsarbeiten müsse der Verkehr wieder durch die Ortslagen umgeleitet werden.

Die Varianten B1 / B1a / B3 / B3a / D3 könnten darüber hinaus auch unter dem Aspekt der Zerstörung des Landschaftsbildes nicht akzeptiert werden.

Im Ergebnis werde daher ebenfalls der Bau eines 4-spurigen Basistunnels, analog der vorgestellten Bürgervariante B2+a, gefordert.

Die **Kreisverwaltung Südwestpfalz**, Pirmasens, begrüßt vollumfassend den Ausbau. Eine fachliche Präferenz für eine bestimmte Variante werde aufgrund der geringen räumlichen Betroffenheit für nicht zweckdienlich gehalten, wenngleich die Varianten mit Tunnel (u.a. B1+ und B2a+) befürwortet würden.

Der **Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland (BUND)**, Landesverband Rheinl.-Pfalz e. V., Mainz, erklärt, dass das Vorhaben mangels Bedarfs abgelehnt werde. Eine aktuelle Bedarfsuntersuchung liege nicht vor. Die alte Verkehrsuntersuchung vom 20.3.2014 (vgl. *Unterlage 15.4 im PFV Felsnase Hauenstein, 14.3.2019*) entspreche nicht dem aktuellen Stand der Technik (vgl. FGSV 168/2, 2020).

Weitaus gravierender stelle sich der Umstand dar, dass überhaupt kein Planungsauftrag für den vierspurigen Basistunnel bestehe, da dieser über das Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 23.12.2016 nicht abgedeckt sei. Denn dort sei nur die Erweiterung auf 4 Fahrstreifen aufgenommen und daher der Kostenrahmen auf 370 Mio. € für das Gesamtprojekt begrenzt, sodass allein der vierspurige Basistunnel etwa die festgelegte Investitionssumme

umfassen würde (vgl. *PRINS, B10, Hauptprojekt, Abb. 1. Für den Abschnitt B48-Annweiler-Ost wurde eine Investitionssumme von 158 Mio. € für die Erweiterung (kein Neubau) auf 4 Fahrspuren vorgesehen.*) Da im BVWP nur eine Erweiterung auf 4 Fahrspuren angelegt sei, stehe dem ein Neubau entgegen. Dieser sei als *aliud*-Planung zu begreifen. Man fordere daher die Einstellung des ROV, da derzeit Varianten eingebracht seien, die nicht vom Planungsauftrag gedeckt seien.

Die Minderungsvorgaben des aktuellen Klimaschutzgesetzes, entsprechend § 3 und § 13 KSG von 2021 würden bei der Planung nicht eingehalten. Auch daher sei die Planung einzustellen.

Alternativ sollte geprüft werden, ob der Kompromissvorschlag aus der Mediation von 2013 nicht umgesetzt werden könne, der auf den vierspurigen Tunnelausbau verzichte und vor den bestehenden Tunnel eine Trichterlösung zur Abminderung der Geschwindigkeit im Übergang auf den zweistreifigen Querschnitt vorsehe.

Zu den ROV-Unterlagen habe man eine fachgutachterliche Stellungnahme bei der Marburger Fachagentur RegioConsult in Auftrag gegeben, die hier vollumfänglich zum Gegenstand der BUND-Stellungnahme gemacht werde.

Nachfolgend werde eine Zusammenfassung der wesentlichen Kritikpunkte wiedergegeben:

- Die Datengrundlage hinsichtlich der Erfassungen sei nicht ausreichend aktuell, da vielfach über 5 Jahre alte Untersuchungen verwendet worden seien, welche für die Variantenbewertung ungeeignet seien.
- Die Baukostenschätzungen seien unvollständig und der Sache nach nicht nachvollziehbar abgeleitet.
- In der Gesamtreihung des Variantenvergleichs über alle Schutzgüter (UVP) und den Gebiets- und Artenschutz auf internationaler und nationaler Ebenen, liege nach Darstellung in den Planunterlagen die Variante B1+ an erster Stelle, gefolgt von den Varianten D2/A1 und B3. Erst an vierter Stelle folge die Vorzugsvariante A2. (Vgl. *Landesbetrieb Mobilität Speyer, PNM Dahn-Bad Bergzabern (10.11.2021): B 10, 4-streifiger Ausbau zwischen AS B 48 Wellbachtal und AS Queichhambach, Raumordnungsverfahren, Anlage 1 Erläuterungsbericht, Tabelle 9, S. 56*)
- Betrachte man ausschließlich den Schutz durch Natura 2000, Artenschutz und das nationale Rechtsregime sei die Variante D2/A1 am besten zu bewerten, gefolgt von der Variante B1+. Die Vorzugsvariante A2 komme bei diesen Themen nur einmal auf

den dritten sowie einmal auf den vierten Platz (vgl. Tabelle 15 bei RegioConsult).

- Aus naturschutzfachlicher Sicht seien die Varianten B1+ und D2/A1 vorzugswürdig. Die Auswahl der Variante A2 als Vorzugsvariante könne unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten nicht nachvollzogen werden.
- Das Resümee der Gutachter des Landes, die die Variante A2 aus Sicht der Umweltverträglichkeit als nur „bedingt geeignet“ einstufe, sei in der Tendenz richtig. RegioConsult stufe nach der Sichtung der Unterlagen den Eingriff aber noch als deutlich schwerwiegender ein als die Gutachter der UVP. Die Varianten B1+ (lange Tunnelstrecke) und D2/A1 seien bedeutend umweltverträglicher, wobei der Ausbauvariante D2/A1 aber der Vorzug zu geben wäre.
- Die Gesamtreihung in der UVS verdeutliche die Vorzugswürdigkeit der Varianten B1+ und D2/A1. Der Einschätzung für die Vorzugsvariante A2 könne nicht gefolgt werden (vgl. Tabelle 16 bei RegioConsult).
- Da die Kosten für die Variante B1+ mit 256,928 Millionen Euro günstiger seien als die der Variante A2 (291,695 Millionen Euro), sei die Variante B1+ unter diesem Aspekt vorzugswürdig. Die Variante D2/A1 sei mit 344,631 Millionen Euro deutlich teurer. (Vgl. *LBM (2021): Kostenermittlung*, S. 3, 5, 10)

Ein wesentlicher Mangel der ROV-Unterlagen sei die nicht erfolgte Darstellung der Nullvariante bzw. der Null-Plus-Variante (kombinierter 3-/4-streifiger Ausbau).

Gem. § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVPG umfasse das zu untersuchende Schutzgut „Klima“ nach der jüngsten Fassung des UVPG auch eine Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima (Treibhausgasemissionen - THG). Die Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima fehle jedoch in den bislang vorgelegten Unterlagen.

Zur Betrachtung der Auswirkungen der vorliegenden Maßnahme auf das globale Klima könne auf die im Zuge der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans erhobenen Daten nicht mehr zurückgegriffen werden, da es sich um eine neue Maßnahme handele, für die derzeit kein Planungsauftrag des Bundes bestehe. Dieser könne auch nicht durch einen Abstimmungstermin erteilt werden, sondern nur im förmlichen Verfahren.

Im Ergebnis könne daher festgestellt werden, dass der Bau der B10-Tunnel nicht bewertet werden könne. Insgesamt sei infolge des induzierten Verkehrs von einer Erhöhung der THG-Emissionen im Vergleich zum Prognose-Nullfall auszugehen.

Nach aktuellem Stand könnten schädliche Auswirkungen des Vorhabens auf das Global-klima jedenfalls nicht ausgeschlossen werden, sie seien vielmehr zu erwarten.

Eine aktuelle Verkehrsuntersuchung, die den kompletten 4-streifigen Ausbau zwischen Pir-masens und Landau begründen könnte, liege nicht vor.

Der **Landesjagdverband Rheinl.-Pfalz e.V.**, Gensingen, erklärt, dass alle Varianten inten-siv anhand von Kartenmaterial und im Feldstudium geprüft worden seien. Es sei die Prog-nose der Wahrscheinlichkeit eines Eintretens von Verbotstatbeständen nach § 44 BNatschG untersucht worden. Dabei seien Vogelarten, Fledermausarten, Insektenarten, Amphibien und Reptilienarten, Weichtierarten, Pflanzenarten auf Relevanz überprüft wor-den. Anschließend seien die Auswirkungen des Vorhabens auf tatsächliche, vorhandene und mögliche Habitate einbezogen und untersucht worden.

Das Ergebnis zeige, dass infolge des Ausbaus bei allen Varianten für etwa 40 Arten eine hohe Wahrscheinlichkeit des Eintretens von Verbotstatbeständen § 44 Abs. 1 in Verbindung mit Abs. 5 BNatschG bestehe. Dieses könnten auch durch zu planende bzw. festzusetzende variantenbezogene CEF-Ausgleichsmaßnahmen nur zum Teil verhindert oder vermindert werden. Der Verbotstatbestand des Tötens sei bei der Baufeldausräumung zu erwarten, wobei Tiere und ihre Entwicklungsstufen in ihren Reproduktions- und Aufzuchtarealen ge-tötet werden könnten. Dies finde insbesondere in bislang unberührten Bereichen und Bioto-parealen und durch die Durchquerung von Migrationsachsen und von Leitstrukturen statt.

Hierbei seien insbesondere 2-röhrige Tunnel (vierspurig, Basistunnel) im Vorteil, zumal auch die Risiken, die in der jetzigen Streckenführung der B 10 bestünden, aufgehoben wür-den. Dieses gelte in ihrer Betroffenheit auch für ortsgebundene Fledermäuse, Wechselwege von Wildkatze und Luchs sowie für bestimmte Vogelarten, die in ausgeprägtem Maße auf Wasserstrukturen angewiesen seien.

Bei den Tunnellösungen wären die Tötungsrisiken nur im Bereich von Fahrstreifenadditio-nen und Tunneleingängen möglich, und das nur, wenn dort der Lebensraum entscheidend verändert werde. Im Einmündungsbereich des Wellbachtals (bei allen vorliegenden Varian-ten) und am Tunnelausgang Annweiler Ost (bei allen vorliegenden Varianten) lägen solche Areale. Zerstörungen von Biotopen und Lebensräumen zur Aufrechterhaltung von Ruhe und Fortpflanzung als weiterer Verbotstatbestand treffe vor allem ortsgebundene Arten.

Bei den Baumaßnahmen sei zur Vermeidung der oben genannten Schädigungen die zeitli-che Anpassung der Baumaßnahmen an den Lebensablauf der Arten in ihrem Lebenszyklus

von ganz vorrangiger Bedeutung. Die Errichtung von Querungshilfen in Form von Öffnungen und Überwindungsstrukturen, aber auch abschließende Schutzeinrichtungen, wie Zäune und Pflanzungen, könnten die gefährdenden Eingriffe zumindest stark reduzieren. Eventuell kämen auch Ausgleichsmaßnahmen, insbesondere ortsnahe landschaftliche Pflanzmaßnahmen bzw. Errichtung von entsprechenden Ausweicharealen zum Einsatz und wären erforderlich. Auch eine Umsiedlung bestimmter Reptilienarten käme in Betracht. Diese einzelnen Ausgleichsmaßnahmen müssten im zukünftigen Planfeststellungsverfahren berücksichtigt werden.

Nach Abwägung aller Komponenten und Bedingungen müsse die stärkste Gewichtung des Bauvorhabens auf dem Schutz und dauerhaften Erhalt von Natur und Landschaft liegen. Obwohl auch die umweltgünstigen Varianten zumindest in bestimmten Abschnitten Nachteile hätten, deren Abwägung gegeneinander nicht sicher möglich sei, seien diese in klarem Vorteil. So sei es bei der Variante D2/A1 die größtmögliche Weiterbenutzung schon errichteter Strukturen und Verringerung der zusätzlichen Fahrbahnen im Biotop westlich von Annweiler (Hahnenbachtal). Bei der Variante B1+ sei die durchgehende lange Tunnelstrecke Landau - Pirmasens der Vorteil.

Insgesamt werde aus Sicht des Natur- und Umweltschutzes jedoch die Variante B3a bevorzugt. Auch in Abwägung aller anderer Komponenten, wie Menschen, Landschaftsschutz, Wasserwirtschaft, Bautechnik und Zukunftsfähigkeit käme man zu diesem Ergebnis. Durch den Doppeltunnel und die Beibehaltung der alten Strecke (mit Rückstufung zur Umgehungsstraße) werde es sowohl im Baubetrieb als auch im Betrieb und bei Störungen erhebliche verkehrstechnische Entlastungen und Reserven geben. Das Hauptargument bleibe jedoch die langfristige Entlastung von Natur und Umwelt sowie der Menschen im besonderen Lebensraum „Pfälzerwald“ und „Trifelsland“. Sie folge der Zeitenwende hin zur Nachhaltigkeit und Umweltschutz.

Die **Schutzgemeinschaft Deutscher Wald Rheinl.-Pfalz e.V.** und die **Landes-Aktions-Gemeinschaft Natur und Umwelt Rheinl.-Pfalz e.V.**, Obermoschel, sprechen sich aufgrund der massiven Eingriffe in den Naturhaushalt, insbesondere dem Ökosystem Wald, gegen die Maßnahme aus.

Der **Naturschutzbund** (NABU) Rheinl.-Pfalz, Ortsgruppe Annweiler/Hauenstein, nimmt wie folgt Stellung:

Mit einem Ausbau werde vor allem der LKW-Transitverkehr gefördert und die B 10 werde

zu einer Verbindung im Transeuropäischen Netz. Die Region werde zum Transitkorridor degradiert. Im Entwicklungskonzept für das Biosphärenreservat (S. 18) werde die Verringerung des Güterverkehrs und die Stärkung des ÖPNV im Biosphärenreservat gefordert. Die negativen Auswirkungen auf den Tourismus und das Wohnumfeld durch Lärm und Abgase, Flächenverbrauch und Zerschneidungswirkung seien offensichtlich, aber nicht ausreichend berücksichtigt.

Der Bundesverkehrswegeplan (BVWP) sehe lediglich eine Erweiterung von 2 auf 4 Spuren vor. Dem entsprächen die Varianten als zweistreifig ausgelegte Richtungstrassen. Im Fall der Zweistreifigkeit solle die Gegenrichtung jeweils von der bestehenden B 10 aufgenommen werden. Dem entspreche auch die Vorzugsvariante des LBM. Weitere Varianten seien als vierstreifige Basistrassen mit 2-röhrigen Tunnel vorgesehen. Insofern sei zu bezweifeln, ob das Raumordnungsverfahren mit vierspurigen Neubauten als Varianten dem durch das Fernstraßenausbauänderungsgesetz vom 23.12.2016 vorgegebenen Planungsrecht entspreche oder hier nicht realisierbare Varianten als Scheinlösung präsentiert würden. Damit würde das Raumordnungsverfahren zu einer Farce degradiert. Auch fehle eine 0-Variante (Kompromissvorschlag aus der Mediation 2013), die auf den vierspurigen Tunnelbau verzichte und vor den bestehenden Tunneln eine Trichterlösung zur Verminderung der Geschwindigkeit im Übergang auf den zweistreifigen Querschnitt vorsehe, in Kombination mit einer Sperrung der B 10 für den LKW-Transitverkehr und Ertüchtigungsmaßnahmen im Bestand (kreuzungsfreie Anschlüsse).

Voraussetzung für eine verkehrstechnisch vernünftige Lösung sei die Verknüpfung aller Verkehrsbeziehungen an allen flächenminimiert ausgebauten bzw. auszubauenden Knotenpunkten, um die vorhandenen engen Ortsdurchfahrten nicht mit zusätzlichem Verkehr zu belasten. Dies gelte auch für die Bauphase und die Wartungs- und Unterhaltungsarbeiten an und in den Tunnel. Auch müsse sichergestellt sein, dass die Queichtalstrecke zweigleisig ausgebaut werde. Bei den Varianten A1/A2/B3/B3a/D2-A1 sei im Bereich der Trassenbündelung zwischen K 4 und Kläranlage Annweiler kein zweites Gleis mehr möglich und auch der mittelfristig angedachte Bahnhof Queichhambach nicht mehr realisierbar.

Gemäß § 2 Abs. 1 Nr. 3 UVP-Gesetz umfasse das zu untersuchende Schutzgut „Klima“ auch eine Betrachtung der Auswirkungen des Vorhabens auf das globale Klima. Angesichts der Klimakrise sei dies zwingend geboten (Klimabeschluss des BVerfG). Eine CO2-

Bilanzierung der Varianten, inklusive der Nullvariante, von der Bauphase bis in das anschließende Betriebsstadium fehle.

Im Koalitionsvertrag der Regierungsparteien sei vereinbart worden, dass der Bundesverkehrswegeplan im Sinne des Klimaschutzes überarbeitet und in einen Bundesverkehrswege- und mobilitätsplan münden werde. Insofern wäre ein Moratorium beim B 10-Ausbau sinnvoll. Auch bei einer allfälligen Überprüfung des Bundesverkehrswegeplans sei dem Klimaschutzaspekt hohe Priorität einzuräumen. Außerdem würde eine Kosten-Nutzen-Betrachtung dann vermutlich zu einem negativen Ergebnis bei der B 10 führen, die ja nur mit einem knapp positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen worden sei.

Eine direkte Flächeninanspruchnahme am Schutzgebiet komme bei keiner der Varianten zum Tragen. Die FFH-Vorprüfung auf Ebene des ROV/der UVS für das Vogelschutzgebiet 6812-401 „Pfälzerwald“ komme zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung des Vogelschutzgebietes in seinen für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen im Sinne des § 34 (2) BNatSchG sicher ausgeschlossen und eine weitergehende, dezidierte VSG-Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei.

Auf 120 Seiten und 8 Karten werde dargelegt, dass sich nur unter Einsatz der aufgeführten Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Zuge der meisten Varianten eine Aufhebung der primär festgestellten bzw. im Rahmen einer „worst case“ Betrachtung vorsorglich benannten erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen erreichen lasse. Im Übrigen werde bezweifelt, ob sich für den Luchs im Rahmen einer FFH-Ausnahmeprüfung ggf. Maßnahmen zur Kohärenzsicherung fänden, die den an sie gestellten fachlichen Anforderungen gerecht würden. Wie solle beispielsweise an anderer Stelle im Schutzgebiet geeigneter Lebensraum für den Luchs geschaffen werden?

Fazit:

Der größte Teil des Planungsraums sei Entwicklungszone des Biosphärenreservats. Besonderer Schutzzweck der Entwicklungszone sei es, modellhafte Projekte zur Nachhaltigkeit, insbesondere zur Schaffung von regionalen Wirtschaftskreisläufen, zur Energie- und Ressourceneffizienz, zur Vermarktung von regionalen Produkten und zur touristischen Entwicklung zu ermöglichen. Ziel sei es, eine dauerhaft umweltgerechte Entwicklung zu etablieren, die den Ansprüchen der Menschen generationenübergreifend gerecht werde und gleichzeitig Natur und Umwelt schone.

Die Förderung des Transitverkehrs stelle keine dauerhaft umweltgerechte und nachhaltige Entwicklung dar und schade der touristischen Entwicklung. Es sei eine Stellungnahme der deutschen UNESCO-Kommission zu dieser Planung erforderlich, da diese auch die turnusmäßige Evaluierung übernehme.

In Bezug auf die FFH-Verträglichkeitsprüfung seien die Beeinträchtigungen bei allen Varianten erheblich (UVS S. 162/Tabelle 31). Unter Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen falle die Bewertung nur bei Variante D2-A1 in der Tendenz besonders günstig und bei Variante B1+ in der Tendenz günstig aus. Alle anderen Varianten seien in der Tendenz ungünstig oder sehr ungünstig. Bei der Verträglichkeitsvorprüfung des VSG 6514-401 würden sich keine entscheidenden Unterschiede bei den Varianten ergeben. Alle würden als nicht erheblich (ohne Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen) eingestuft.

Dem Ergebnis bzw. der Empfehlung der UVS, dass jede der zur Diskussion gestellten Varianten zur Verwirklichung einer durchgehend vierstreifigen B 10 im Raum um Annweiler am Trifels mit erheblichen nachteiligen, insbesondere anlage- und betriebsbedingten, Umweltauswirkungen verbunden sei, sei zuzustimmen. Auch baubedingt seien in Einzelfällen erhebliche Auswirkungen zu erwarten, würden aber in Relation zu den dauerhaften anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen in den Hintergrund treten.

Unter Berücksichtigung der nicht zu erfüllenden Vorgaben einer verkehrstechnisch vernünftigen Lösung, des besonderen Schutzzwecks des Biosphärenreservats, der bei allen Varianten erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen sowie den bei den zur Abwägung in der UVP empfohlenen fünf Varianten auftretenden erheblichen Beeinträchtigungen könne man das Vorhaben mit allen Varianten nur ablehnen. Es sei in diesem Teil des Biosphärenreservats nicht raumverträglich. Daran ändere auch die konsequente Umsetzung der dazu in der UVS vorgeschlagenen und auf der Genehmigungsebene dann dezidiert zu planenden Maßnahmen zur Vermeidung oder Minimierung nichts. Auch die Verluste und/oder Beeinträchtigungen an Boden, Vegetationsbeständen, Lebensräumen von Tieren sowie aller weiterer Schutzgüter würden sich zwar nach der heutigen Gesetzeslage des BNatSchG ausgleichen oder kompensieren lassen. Es werde aber bezweifelt, dass die in jedem Fall erforderlichen erheblichen Anstrengungen und Aufwendungen tatsächlich umgesetzt würden und zielführend seien.

Das **Biosphärenreservat Pfälzerwald-Nordvogesen**, vertreten durch den **Bezirksverband Pfalz** als Träger des deutschen Teils des grenzüberschreitenden Biosphärenreservats, Lambrecht/Pfalz, erklärt, dass besonders wichtig die Auffassung des MAB-Nationalkomitees sei, das die deutschen Biosphärenreservate und ihre Entwicklung regelmäßig evaluiere und in seinen Stellungnahmen Vorgaben und Vorschläge für die weitere Entwicklung des Biosphärenreservats unterbreite. Das Biosphärenreservat Pfälzerwald sei zuletzt im Jahre 2021 evaluiert worden und enthalte zum Thema „Ausbau der B 10“ die Aussage, dass dem MAB-Nationalkomitee bei der Erfüllung der Schutzfunktion nach wie vor Sorge bereite, dass es auch in den kommenden Jahren zur Fragmentierung des Pfälzerwaldes kommen könnte. Damit würde die Repräsentativität des Biosphärenreservats als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Deutschlands und damit eines seiner wesentlichen UNESCO-Anerkennungskriterien in Frage gestellt.

Es werde daher empfohlen, im Rahmen der Anhörung direkt eine Stellungnahme des MAB-Nationalkomitees zu der geplanten Maßnahme einzuholen.

Nach Auffassung des Bezirksverbandes Pfalz sollte von den vorgelegten Planungsvarianten der Variante B1+ der Vorzug gegeben werden. Der Einschätzung des Landesbetriebs für Mobilität, die Variante A2 als Vorzugsvariante einzustufen, werde ausdrücklich widersprochen.

In einem weltweit anerkannten Schutzgebiet der UNESCO, wie dem grenzüberschreitenden Biosphärenreservat Pfälzerwald/Nordvogesen, sollten die Auswirkungen des Bauvorhabens auf Natur und Landschaft viel stärker als bisher geschehen in die Gewichtung bei der Auswahl der vorgelegten Varianten einfließen. Es komme deshalb einzig die Variante B1+ in Betracht. Diese habe, gemessen an den zu beachtenden Vorgaben, eindeutige Vorteile, da sie nach derzeitiger Sachlage von allen Varianten die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie damit in Verbindung stehende artenschutzrechtliche Konsequenzen zur Folge habe. Zudem seien die anfallenden Erdmassen geringer und die Neuversiegelung der Bodenfläche falle wesentlich geringer aus, was auch aus der Sicht der Land- und Forstwirtschaft zu begrüßen sei. Eine erhebliche, die Umwelt zusätzlich belastende Verkehrsbeeinträchtigung im laufenden Verkehr werde vermieden, weil lediglich bei den Anschlusspunkten der neuen Tunnelstrecke an die vorhandene Trasse der B 10 im Osten und Westen Anbindungsbaumaßnahmen notwendig würden, die verkehrsangepasst durchführbar seien. Eine zusätzliche dauerhaft sichtbare Zerschneidungswirkung des Pfälzerwaldes als wesentliches

Kriterium für die Gefährdung der Repräsentativität des Biosphärenreservats als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Deutschlands werde durch die Variante B1+ weitgehend vermieden, weil die für den vierstreifigen Ausbau in diesem Streckenabschnitt zusätzlich benötigten zwei Fahrspuren in einem größtenteils nicht sichtbaren zusätzlichen Tunnel nördlich der vorhandenen Fahrtrasse hergestellt würden. Zudem könnten bei der Variante B1+ die vorhandenen zweispurigen Tunnelbauwerke weiter genutzt werden. Der Bau eines neuen Kreisverkehrsplatzes mit einem Durchmesser von 100 Metern bei Annweiler-West (wie bei Variante A2 vorgesehen), bei dem unter Verkehrsbelastung weit in den vorhandenen Felsen hineingebaut werden müsste, sei komplett entbehrlich.

Die durch den LBM bevorzugte Variante A2 könne demgegenüber nur mit erheblichen Beeinträchtigungen des fließenden Verkehrs gebaut werden, was bei jahrelanger Bauzeit und dem hohen Verkehrsaufkommen erfahrungsgemäß zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen und durch Staubildung, Lärm und zusätzlichen Emissionen die Freizeit- und Erholungsfunktion des Biosphärenreservats Pfälzerwald erheblich beeinträchtigen werde.

Die bei der Variante B1+ angeführte fehlende Anbindung aller Verkehrsbeziehungen im Anbindungsbereich der B 48 halte man für hinnehmbar, weil die Vorteile dieser Variante aus naturschutzfachlicher Sicht insgesamt deutlich überwiegen würden.

Sollte die Entscheidung fallen, die Variante A2 zu realisieren, werde unabdingbar gefordert, dass die empfohlenen Querungshilfen (Wildbrücken) entlang der Queich bei Queichhambach und im Engtal vor der Wellbachmündung (beide Bereiche lägen außerhalb des vorliegenden Planungsraumes) später auch tatsächlich gebaut würden und dies bereits im Zuge des jetzigen Verfahrens als verbindliches Planungsziel festgeschrieben werde.

Die **Landwirtschaftskammern Rheinl.-Pfalz**, Neustadt/W. und Kaiserslautern, erklären, dass die Planung auf der Grundlage der derzeit vorliegenden Unterlagen, insbesondere an der Anschlussstelle Queichhambach, erkennbar massive landwirtschaftliche Betroffenheiten auslöse, die für die Vorzugsvariante und die begünstigt empfehlenswerten Varianten gleichermaßen gelten würden. Daher gelte aus landwirtschaftlicher Sicht folgendes:

- Die Anschlussstelle Queichhambach sei z.T. auf Bewirtschaftungsflächen des landwirtschaftlichen Betriebes Gut Rothenhof projektiert. Bei dem Betrieb handele es sich um einen tierhaltenden Betrieb mit Milchkuh- und Ammenkuhhaltung mit Weidegang. Aufgrund der Betriebsstruktur, insbesondere geprägt durch die Milchkuhhaltung, sei der Betrieb auf den Erhalt von hofnahen Weide- und Auslaufflächen angewiesen.

Daher sei im weiteren Verfahren die Planung so auszugestalten, dass für den Bau der Trasse, insbesondere nördlich der bestehenden B 10, sowie für den geplanten Anschluss weder südlich noch nördlich landwirtschaftliche Nutzflächen in Anspruch genommen würden. Dies bedeute, dass die Anschlussstelle nach Osten verschoben werden müsse.

- Würden Flächen für den Straßenbau benötigt, könnten diese nur südlich der bestehenden B 10 in Anspruch genommen werden. Dabei gelte zu berücksichtigen, dass südlich der B 10 ca. 5 - 6 ha teilarrondierte, auch beweidete Grünlandflächen des Betriebes lägen. Diese seien über eine Viehwegbrücke, die im Zuge des Baus der heutigen B 10 in den neunziger Jahren errichtet worden sei, erschlossen. Diese Verbindung sei zu erhalten.
- Sollte die geplante Maßnahme mit einem Verlust an Bewirtschaftungsflächen verbunden sein, werde angeregt, dem Betrieb Ersatzgelände zur Verfügung zu stellen.
- Bezugnehmend auf die nach der BImSchV zwingend einzuhaltenden Lärmpegel-Grenzwerte seien nach Kap. 3.3.4.1 zu allen Varianten, insbesondere in der Ortsgemeinde Queichhambach, erhebliche Auswirkungen zu erwarten. Demnach sei unabhängig vom Ergebnis des Raumordnungsverfahrens im anschließenden Planfeststellungsverfahren der auf den landwirtschaftlichen Betrieb Gut Rothenhof einwirkende Lärm zu untersuchen und eine Verträglichkeit nachzuweisen.
- Alle Trassenvarianten seien mit Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Die geringsten artenschutzrechtlichen Konsequenzen seien nach derzeitiger Sachlage durch die Variante B1+ zu erwarten (Kap. 3.3.4.1). Bei allen Varianten würden Maßnahmen zum Ausgleich der Umweltauswirkungen und ggf. Artenschutz- bzw. CEF-Maßnahmen erforderlich werden. Zur Größenordnung und Lage seien in den Unterlagen keine Aussagen enthalten. Dabei seien landwirtschaftliche Betroffenheiten nicht auszuschließen. Die bestehenden landwirtschaftlichen Strukturen im Untersuchungsgebiet seien zu erhalten und zu fördern, da mit der Landwirtschaft ein wesentlicher Beitrag zur Offenhaltung erfolge. Demnach sollten naturschutzfachliche Kompensationsmaßnahmen sowie Maßnahmen für den Artenschutz schwerpunktmäßig durch Offenhaltungsmaßnahmen von verbuschten Flächen bzw. Waldumbaumaßnahmen erfolgen. In diesem Zusammenhang verweise man auf die Regelungen des § 15 Abs. 3 BNatSchG. Auf Nutzungsextensivierungen bestehender landwirtschaftlicher Nutzflächen, wie bspw. die Umwandlung von Acker in Grünland, die Anlage von

Streuobst, die Wiedervernässungen etc. sei zu verzichten. Wenn sich durch die Kompensationsmaßnahmen landwirtschaftliche Betroffenheiten ergeben würden, sei im Vorfeld eine enge Abstimmung mit der Landwirtschaft erforderlich. Für die Umsetzung der Maßnahmen könnte ebenfalls die Stiftung Kulturlandschaft (www.kulalrp.de) bevorzugt beteiligt werden.

Unter Berücksichtigung dieser Ausführungen seien sowohl die Variante A2 als auch B1+ denkbar. Es werde um Beteiligung im weiteren Verfahren gebeten.

Die **Zentralstelle der Forstverwaltung**, Neustadt/W., erklärt, dass Wald gem. § 1 LWaldG in der Gesamtheit und Gleichwertigkeit seiner Wirkungen dauerhaft zu erhalten und zu schützen sei. Aus forstfachlicher Sicht seien daher solche Varianten vorzugswürdig, bei denen Eingriffe in Waldflächen möglichst unterbleiben oder geringgehalten würden. Vor diesem Hintergrund erschienen Varianten mit Tunnellösungen grundsätzlich geeigneter als solche in offener Bauweise, die neben dem Verlust naturnaher Landschaft auch freiraumzerschneidende Wirkung entfalten würden. Varianten mit wenigen langen Tunneln würden jenen mit mehreren kurzen Tunnel – bei jeweiligem Vorhandensein von Wald – forstlich betrachtet vorzugswürdig erscheinen, da Waldverlust primär im Bereich der Tunnelportale zu erwarten sei und mit deren Reduktion daher auch eine reduzierte Waldinanspruchnahme einhergehen würde. Insb. Variante D3 (sieben Tunnel, „längere Freistrecken durch geschlossene Wälder“, Unterlage 19.6, S. 5) werde daher abgelehnt.

Die **Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft, Bodenschutz** der SGD Süd, Neustadt/W., erläutert, dass die Aussage unter den Ziffern 2.6 „Ver- und Entsorgung“ und 3.4.2 „Oberflächengewässer“ der Umweltverträglichkeitsstudie antiquiert, ungenügend und nicht aussagekräftig seien. Auch die zum Schutzgut Wasser getroffenen Gesichtspunkte seien unzureichend / ungenügend für eine wasserwirtschaftliche Berücksichtigung und Bewertung.

Unabhängig von einer Umweltverträglichkeitsprüfung sei ein Nachweis der Gewässerverträglichkeit vorzulegen und zwingend ein Fachbeitrag Wasserrahmenrichtlinie beizufügen. Die Gewässerverträglichkeit sei aus qualitativer wie quantitativer Sicht zu belegen. Nachweise über die voraussichtliche Einwirkung des beabsichtigten Vorhabens auf Gewässer bzw. Gewässerstrecken, Gewässerbenutzungen, Grundstücke, Bauten und sonstige Anlagen (z.B. bestehende Wasserrechte) im Einflussbereich des Vorhabens sowie auf die Ausübung der Fischerei mit Angaben über schadensverhütende und –mindernde Einrichtungen

seien zu erbringen. Die Maßgaben der einschlägigen DWA-Arbeitsblätter und Regelwerke seien einzuhalten.

Gemäß § 27 WHG sowie den Vorschriften der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) seien in allen wasserrechtlichen Erlaubnis- und Genehmigungsverfahren zu prüfen, ob die Maßnahmen zu einer Verschlechterung des Gewässerzustands führen könnten und ob die Maßnahmen dem Zielerreichungsgebot entgegenstünden. Dazu sei zwingend die Vorlage eines „Fachbeitrages EU-Wasserrahmenrichtlinie“ erforderlich. Der Bezug alleinig auf Rückhaltung und Entsiegelung sei wenig aussagekräftig und nicht mehr zeitgemäß.

Unabhängig von den zwingend einzuhaltenden Vorgaben zur Wasserhaushaltsbilanz und den emissionsbezogenen Bewertungen werde eine Abstimmung mit dem LfU RLP in Bezug auf immissionsbezogene Bewertungen bei dem sensiblen Gewässer Queich und den in der Vergangenheit wiederkehrend auftretenden Gewässerverunreinigungen und Fischsterben, auch unter Berücksichtigung der „Auswirkungen der Verkehrsflächenabflüsse“, empfohlen.

Als Fazit werde festgehalten, dass die Planung insbesondere unzureichend und ungenügend die Themen „Erhalt des lokalen Wasserhaushalts“, „Wasserhaushaltsbilanz“, „emissionsbezogene Bewertung“ und ggf. „immissionsbezogene Bewertung“ betrachte. Eine abschließende Bewertung zu einer der bisher angedachten Varianten sei daher unmöglich.

Darüber hinaus gebe man u.a. nachfolgende allgemeine Hinweise:

Alle Varianten, bis auf die Variante D3, würden mit dem Beginn (bzw. dem Ende) durch das Trinkwassergewinnungsgebiet in der Nähe des Brunnens Queichhambach (ehemalige Zone II) verlaufen. Der Brunnen werde noch zur Trinkwasserversorgung genutzt. Das zugehörige Wasserschutzgebiet sei nicht mehr gültig. Der Brunnen habe eine unbefristete Erlaubnis, die Entnahme habe in den letzten Jahren ca. 30.000 m³/a betragen.

Der Brunnen sei nur 37 m tief und habe keine Absperrung gegen oberflächennahe Einflüsse. Durch einen Neubau der B 10 in unmittelbarer Nähe des Brunnens sei mit Beeinträchtigungen zu rechnen. Hier sei mit einem erhöhten Untersuchungsaufwand und ggf. weiteren kontinuierlichen Messungen (Trübung, Leitfähigkeit usw.) zu rechnen sowie eine hydrogeologische Baubegleitung erforderlich.

Durch Rechtsverordnung vom 10.04.2002 seien für den Abflussbereich der Queich Überschwemmungsgebiete festgestellt worden. Wegen der Lage des Vorhabens innerhalb des

Überschwemmungsgebiets der Queich seien keine baulichen Anlagen oder Arbeiten, Erhöhungen der Erdoberfläche, Aufschüttungen, Maßnahmen etc. erlaubt, welche zu einer Reduzierung des Retentionsraumes führen würden. Die Errichtung oder Erweiterung baulicher Anlagen sei in Überschwemmungsgebieten somit grundsätzlich untersagt (§ 78 WHG). Nach § 4 (2) der v. g. Rechtsverordnung sei für die geplante Maßnahme folglich eine Ausnahme von den Verboten erforderlich.

Einer Verlegung der Queich, wie bei der Variante B2+a dargestellt, werde im Übrigen nicht zugestimmt.

Aussagekräftigen Angaben hinsichtlich der geplanten Entwässerung und dem Umgang mit dem vor Ort anfallenden Niederschlagswasser und dem ggf. anfallenden Schichtenwasser lägen nicht vor. Grundsätzlich würden für nicht behandlungsbedürftige Niederschlagswässer folgende Prioritäten gelten: Versickerung vor Rückhalt vor Ableitung. Im Rahmen des 4-streifigen Ausbaus der B 10 sei zu überprüfen, ob mit vertretbarem Aufwand der vermehrte Oberflächenabfluss am Entstehungsort durch Versickerung dem natürlichen Wasserkreislauf wieder zugeführt werden könne.

Bei allen Varianten solle die Linienführung der B 10 in Tunnelabschnitten verlaufen. Es sei beim Bau davon auszugehen, dass große Mengen an Tunnelausbruch anfallen würden. Diese seien vorrangig im Rahmen der Baumaßnahme wiederzuverwenden oder ordnungsgemäß und schadlos zu entsorgen.

Die **Obere Naturschutzbehörde** der SGD Süd, Neustadt/W., erklärt, dass jede der zehn Varianten erhebliche Eingriffe in Natur und Landschaft, den Verlust gesetzlich geschützter Biotope und (ohne die Umsetzung schadensbegrenzender Maßnahmen, deren Durchführbarkeit und Wirksamkeit noch zu überprüfen wäre) erhebliche Beeinträchtigungen des FFH-Gebietes „Biosphärenreservat Pfälzerwald“ bedingen würden sowie mit erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Tierwelt des betroffenen Landschaftsraums und somit voraussichtlich auch mit einem Verstoß gegen die Artenschutzvorschriften des § 44 BNatSchG verbunden wären. Im Fazit der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) heiße es entsprechend: „In jedem Fall sind erhebliche Anstrengungen und Aufwendungen erforderlich, die entstehenden nachteiligen Auswirkungen auf die Umwelt zu kompensieren und den rechtlichen Belangen des Arten- und Natura 2000-Gebietsschutzes zu genügen.“

Darüber hinaus sei auch das Biosphärenreservat Pfälzerwald durch das Vorhaben erheblich betroffen, zum einen durch den Verlust schutzwürdiger Flächen, aber auch durch massive

Zerschneidungswirkungen in einer bedeutsamen Kernfläche des landesweiten Biotopverbundes, von Wildtierkorridoren und Gewässern bzw. Gewässerauen mit Verbindungsfunktion sowie durch Lärmemissionen in faunistisch bedeutsamen Lebensräumen und in einem landesweit bedeutsamen Raum für Erholung und Landschaftserlebnis (siehe LEP IV).

Entsprechend habe sich auch das MAB-Nationalkomitee beim Bundesumweltministerium im Rahmen der periodischen Überprüfung des deutschen Teils des Biosphärenreservats Pfälzerwald-Nordvogesen am 07.09.2021 besorgt zum teilweise bereits umgesetzten und für weitere Abschnitte geplanten Ausbau der B 10 geäußert und darauf hingewiesen, dass es hierdurch zu einer Fragmentierung des Pfälzerwaldes kommen könnte, durch die die Repräsentativität des Biosphärenreservats als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Deutschlands und damit eines seiner wesentlichen UNESCO-Anerkennungskriterien in Frage gestellt würde.

Der Ausbau der B 10 - auch im hier relevanten Abschnitt - werde daher vom Grundsatz her kritisch gesehen. Sofern der weitere Ausbau der B 10 den Status des Pfälzerwaldes als Biosphärenreservat gefährden könnte, werde der Ausbau eindeutig abgelehnt. Das MAB-Nationalkomitee sollte zur Klärung dieser Frage in das Verfahren eingebunden werden. Sofern der Status des Pfälzerwaldes als Biosphärenreservat durch den Ausbau der B 10 nicht gefährdet sei und die Ausbauplanung für den Abschnitt zwischen der AS "B 48, Wellbachtal" und der AS „Queichhambach“ trotz der umfassenden Umweltauswirkungen weiterverfolgt werden solle, sei die Trasse mit den im Vergleich geringsten negativen Umweltauswirkungen zu wählen.

In der Umweltverträglichkeitsstudie erfolge ein Vergleich der Trassen in Bezug auf die einzelnen umweltbezogenen Schutzgüter. Als Ergebnis werde ein schutzgutübergreifendes Gesamtranking erstellt und als Vorzugstrasse die Variante B1+ empfohlen, eine der sechs untersuchten „großzügigen Tunnelvarianten“. Die Variante B1+ habe Vorteile gegenüber den übrigen untersuchten Varianten, da sie zum einen durch die lange Tunnelführung (auch im Bereich Gräfenhausen) mit geringeren Eingriffen im Queichtal bei Queichhambach verbunden sei und Eingriffe im Bereich zwischen Staufer- und Löwenherztunnel sowie im Bereich der AS „Annweiler-West“ komplett vermeide. Zum anderen nehme sie durch den lediglich zweistreifigen Neubau mit Weiternutzung der bestehenden Trasse im Vergleich zu den vierstreifigen Neubauvarianten weniger Flächen im Bereich der offenen Streckenabschnitte (insg. 1,88 km) in Anspruch.

Im Erläuterungsbericht werde anhand verschiedener straßenbautechnischer Kriterien ebenfalls eine Rangreihung vorgenommen. Hier würden die Varianten A1 und A2 an erster Stelle landen. Auch diese beiden Varianten würden einen zweistreifigen Neubau mit Weiternutzung der bestehenden Trasse vorsehen, seien aber aufgrund der längeren offenen Streckenführung (3,82 bzw. 3,17 km) mit größeren Eingriffen im Queichtal bei Queichhambach sowie mit zusätzlichen Eingriffen im Bereich zwischen Löwenherz- und Staufertunnel, einschließlich des hier geplanten Umbaus der AS „Annweiler-West“, verbunden. Mit der Variante A1 seien zusätzliche Eingriffe im Waldbereich zwischen Stauer- und Kostenfelstunnel, einschließlich Überbrückung des Gräfenhauser Tals, verbunden. Im Bereich der AS „Annweiler-West“ sei bei diesen Varianten ein Kreisverkehrsplatz von 100 m Durchmesser vorgesehen, für den gemäß Erläuterungsbericht „weit in den Felsen“ hineingebaut werden müsste.

In einer Gegenüberstellung der beiden Rankings (UVS, LBM) werde schließlich eine Gesamtreihung der zehn Varianten vorgenommen, in dem die beiden o.g. Varianten B1+ und A2 gemeinsam den ersten Platz einnehmen würden.

Von Seiten des LBM werde anschließend festgestellt, dass die Variante A2 aus straßenbautechnischer Sicht dennoch vor der Variante B1+ liege, „weil alle Fahrbeziehungen an den Anschlussstellen (B48 Wellbachtal, Annweiler-West, Annweiler-Ost) über teilplanfreie Knotenpunkte möglich sind.“ Und weiter: „Aus ökologischer Sicht zählt Variante A2 zu jenen fünf Varianten, die aus naturschutzfachlicher Sicht die geringsten Beeinträchtigungen erwarten lassen und aus diesem Grund mit in den näheren Auswahlprozess eingebracht werden sollen“. Der LBM schlage somit die Variante A2 als Vorzugsvariante vor, „dicht gefolgt von der Variante B1+“.

Von Seiten der Oberen Naturschutzbehörde werde allerdings darauf hingewiesen, dass Variante A2 in der UVS zwar auf Rang 4 in der Gesamtreihung aller Varianten liege und damit noch als „bedingt empfehlenswert“ eingestuft werde, die Variante jedoch aus Umweltsicht deutlich schlechter zu bewerten sei als Variante B1+. Dies werde schon aus dem Mittelwert ersichtlich, der sich – bei gleicher Gewichtung – aus den Reihungen der Variantenvergleiche der einzelnen Schutzgüter ergebe.

Variante B1+ erreiche hier einen Durchschnittswert von 2,25, Variante A2 nur einen Wert von 4,5 (bei 1 als besten und 10 als schlechtesten Wert). Im Ranking liege Variante B1+ bei sechs von acht Schutzgütern auf den Plätzen 1 oder 2, nur bei zwei Schutzgütern auf Platz

4 (Menschen, Klima / Luft). Diese Bewertung zeige, „dass die festgestellten Umweltauswirkungen für diese Linie insgesamt ausgewogen und durchweg auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau liegen“.

Variante A2 hingegen liege nur bei drei Schutzgütern auf den Plätzen 1 bis 3 (Klima / Luft, Kulturelles Erbe, Landschaft), bei den übrigen fünf Schutzgütern würden nur die Plätze 4 (Pflanzen), 6 (Tiere, Boden / Fläche, Wasser) oder sogar 8 (Menschen) belegt.

Die im Variantenvergleich erlangten Platzierungen zeigten zwar nur relative Werte für die durch die Varianten bedingte Umweltgefährdung, aber auch ein Blick in die Tabellen zu den einzelnen Schutzgütern und auf die dort benannten absoluten Zahlen zeige die deutlichen Unterschiede in den Auswirkungen der beiden Trassenvarianten.

So würden beim Schutzgut „Boden / Fläche“ die Unterschiede besonders deutlich. Variante A2 wäre mit einer Versiegelung von 4,5 ha Fläche verbunden, bei Variante B1+ wären es „nur“ 2,7 ha. Auch die Beeinträchtigung der Flächen unter den Brückenbauwerken wäre bei Variante A2 größer. Entsprechend werde Variante A2 im Hinblick auf das Schutzgut „Boden / Fläche“ als „ungeeignete Variante eingestuft“.

Beim Schutzgut „Wasser“ sei ersichtlich, dass auch die Neuversiegelung grundwassernaher Standorte bei Variante A2 aufgrund der längeren Trasse in der Queichau deutlich größer wäre (3,2 ha) als bei Variante B1+ (1,4 ha).

Die Bewertung beim Schutzgut „Pflanzen“ zeige, dass Variante A2 mit einem größeren Verlust hochwertiger Vegetation verbunden wäre (0,69 ha) als Variante B1+ (0,56 ha); dies betreffe auch gesetzlich geschützte Biotop sowie FFH-Lebensraumtypen (0,49 ha / 0,36 ha).

Beim Schutzgut „Tiere“ falle auf, dass durch den Bau der Variante A2 avifaunistisch bedeutende Lebensräume in größerem Ausmaß verloren gingen (ca. 1,0 ha gegenüber ca. 0,5 ha). Darüber hinaus würden Jagdgebiete von Fledermäuse bei Variante A2 in zwei Trassenabschnitten beeinträchtigt (bei Variante B1+ in einem). Zudem bestünde bei Variante A2 ein höheres Kollisionsrisiko für Fledermäuse.

Bei den Schutzgütern „Klima / Luft“ und „Landschaft“ bestünden zwar Unterschiede in den Platzierungen, jedoch keine entscheidungsrelevanten Unterschiede in den absoluten Zahlen der untersuchten Umweltauswirkungen. Beim Schutzgut „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ lägen beide Varianten hinsichtlich der bewerteten Kriterien gleichauf.

Nicht zuletzt sei noch das Schutzgut „Mensch“ zu betrachten. Auch hier schneide Variante B1+ deutlich besser ab als Variante A2. Letztere wäre aufgrund der geplanten Baumaßnahmen auf der freien Strecke zwischen Löwenherz- und Staufertunnel sowie im Bereich der AS „Annweiler-West“, aber auch aufgrund des näher an vorhandenen Wohngebieten gelegenen Tunnelausgangs im Osten, mit größeren Beeinträchtigungen verbunden (zusätzliche Lärmbelastung in Wohngebieten sowie Erholungsräumen) und hätte zugleich deutlich geringere Lärminderungseffekte als Variante B1+.

Der Schutzzweck des Biosphärenreservats Pfälzerwald umfasse u.a. „die Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung der landschaftlichen Eigenart und Schönheit des Pfälzerwalds [...] mit seiner Biotop- und Artenvielfalt und seinem naturnahen Charakter sowie seinen Bestandteilen traditioneller Kulturlandschaften“ und „die Herstellung und Erhaltung eines Beitrags zum landesweiten Biotopverbund“.

Die Auswirkungen durch Variante A2 wären eindeutig größer als durch Variante B1+. Auch im Hinblick auf das von alle Varianten betroffene FFH-Gebiet „Biosphärenreservat Pfälzerwald“ schneide Variante B1+ besser ab. In diesem Zusammenhang weise man darauf hin, dass bei erheblicher Betroffenheit eines FFH-Gebietes gemäß § 34 Abs. 3 BNatSchG zwingend eine Alternativenprüfung vorgeschrieben sei und zumutbaren Alternativen, die mit geringeren Beeinträchtigungen verbunden seien, der Vorrang zu geben sei.

Beim Artenschutz liege Variante B1+ auf Platz 1 der zehn untersuchten Varianten, Variante A2 nur auf Platz 6. Aus Tabelle 52 (UVS) bzw. aus den einzelnen Tabellen der Artenschutzprognose (Unterlage 19.5) sei ersichtlich, dass bei Variante A2 eine deutlich höhere Wahrscheinlichkeit zur Erfüllung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG gegeben sei. Dies betreffe sowohl die Avifauna, als auch Fledermäuse und Reptilien.

Unter Berücksichtigung der in der UVS untersuchten Schutzgüter sowie der zu beachtenden naturschutzrechtlichen Restriktionen sei der Variante B1+ somit klar der Vorzug gegenüber der Variante A2 zu geben.

Das einzige straßenbautechnische Argument, das für Variante A2 spreche, sei die Gewährleistung aller Fahrbeziehungen an den vier Anschlussstellen. Bei Variante B1+ entfielen die Fahrtrichtung Pirmasens an der AS „Annweiler-West“. Für die Fahrt Richtung Pirmasens müsste die AS „Wellbachtal“ genutzt werden; der Durchgangsverkehr in den Ortslagen Sarnstall und Rinntal würde sich hierdurch gemäß Erläuterungsbericht jedoch nur geringfügig erhöhen und wäre somit nur mit einer „etwas höheren Lärm- und Schadstoffbelastung“

in den beiden Ortschaften verbunden.

Die in Tabelle 8 des Erläuterungsberichts für Variante A2 angegebene hohe (und für Variante B1+ nur relativ geringe) Lärmentlastung sei im Hinblick auf die Bewertung der Auswirkungen durch Lärm in der UVS nicht nachvollziehbar. Dort würden sowohl die „Lärmbelastungen mit erheblichen Qualitätseinbußen“ in Wohngebieten und Erholungsräumen, als auch die Lärminderung in diesen Räumen bei Variante B1+ deutlich besser bewertet als bei Variante A2.

Die sonstigen straßenbautechnischen Kriterien seien nicht entscheidend für die Variantenwahl, da es hier bei keiner der beiden Varianten Ausschlusskriterien gebe oder wesentliche Unterschiede bestünden. Bei der Baubarkeit biete Variante B1+ allerdings deutliche Vorteile, da diese außerhalb des fließenden Verkehrs gebaut werden könne; Variante A2 hingegen müsste unter Verkehr gebaut werden.

Im Hinblick auf die betrachteten straßenbautechnischen Kriterien sei somit zusammenfassend festzustellen, dass auch Variante B1+ hier durchaus Vorteile biete. Allein das Kriterium der Gewährleistung aller Fahrbeziehungen bei Variante A2 sei nicht geeignet, die ansonsten – insbesondere unter Umweltgesichtspunkten – deutlichen Vorteile der Variante B1+ zu übertreffen (zumal die fehlende Fahrbeziehung an der AS „Annweiler-West“ über die AS „B 48 Wellbachtal“ auch gewährleistet sei).

Aufgrund der Lage in einem ökologisch hochwertigen Raum mit internationaler Bedeutung sollte den Umweltbelangen bei der Wahl einer Straßenneubauvariante auch ein hohes Gewicht beigemessen werden.

Bezüglich der übrigen untersuchten Varianten gehe man davon aus, dass diese bei der abschließenden Entscheidung für eine Variante keine Rolle mehr spielten, da diese entweder aus straßenbautechnischer Sicht oder aus umweltfachlicher Sicht (oder aus beiden Gesichtspunkten) deutlich schlechter bewertet werden würden.

So würden zum Beispiel die B-Varianten B1, B1a und B2+a in der UVS als „nicht empfehlenswert“ eingestuft, was alleine bereits ein Ausschlusskriterium darstelle. Sie könnten aber auch aus straßenbautechnischer Sicht nicht punkten.

Abschließend möchte man noch auf folgende Aspekte hinweisen:

1. In der UVS untersucht und als erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen in die vergleichende Wertung eingebracht würden nur die Gefährdungstufen „hoch“ und „sehr hoch“.

Diese seien i.W. nur gegeben, wo (sehr) hoch bedeutsame Schutzgutfunktionen verloren gehen bzw. beeinträchtigt würden. Viele „nur“ mittlere Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter blieben also in der UVS unberücksichtigt, würden aber in der Summe auch zu einer besseren oder schlechteren Bewertung der Varianten beitragen.

So werde beispielsweise beim Schutzgut „Pflanzen“ nur der Verlust mindestens hochwertiger Vegetation berücksichtigt, nicht jedoch der Verlust im Vergleich nur als „mittelwertig“ eingestufte Biotoptypen wie Waldränder und Streuobstwiesen sowie Hecken, Baumreihen und Einzelbäume in der freien Landschaft.

Man gehe davon aus, dass eine Einbeziehung auch mittlerer Auswirkungen nicht zwingend eine Änderung der Rangreihung zur Folge hätte, sich jedoch die Abstände zwischen den einzelnen Rängen nochmals vergrößern würden. Vom Grundsatz her lasse sich hier festhalten, dass die Beeinträchtigungen auch nur mittel bedeutsamer Schutzgutfunktionen umso größer seien, je länger die offenen Trassenabschnitte einer Variante seien und je größer der Flächenverbrauch sei.

2. Zur Ausgleichbarkeit der zu erwartenden Beeinträchtigungen der einzelnen Schutzgüter sei darauf hinzuweisen, dass diese – wie in der UVS dargestellt – zwar bei den meisten Schutzgütern überwiegend grundsätzlich gegeben sei, aus anderen Genehmigungsverfahren im Naturraum Pfälzerwald (mit im Vergleich deutlich geringerem Kompensationsumfang) jedoch bekannt sei, dass funktional geeignete und verfügbare Flächen für eine ökologische Aufwertung nicht leicht zu finden seien. Auch aus diesem Grund seien die Eingriffsf lächen so weit wie möglich zu minimieren.

3. Auch der Ausgleich des Retentionsraumverlusts im Überschwemmungsgebiet der Queich werde voraussichtlich nicht unproblematisch. Man verweise in diesem Zusammenhang auf die jahrzehntelange Suche und Abstimmung zur Schaffung von Retentionsraum an der B 10 bei Queichhambach im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung Annweiler. Zudem seien mit der Schaffung von Retentionsraum i.d.R. wiederum Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden, die auch zu kompensieren seien.

Im Hinblick auf die durch den Ausbau der B 10 bedingten Zerschneidungs- und Barriereeffekte seien auf der Grundlage entsprechender Untersuchungen an geeigneten Standorten Querungsbauwerke für Tiere (Grünbrücken) vorzusehen. Gemäß § 28 Abs. 5 LNatSchG habe man den Beirat für Naturschutz bei der SGD Süd über das Vorhaben unterrichtet. Die Stellungnahme des Beirats werde nachgereicht, sobald diese vorliege.

Seitens des **Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinl.-Pfalz Süd**, Kaiserslautern, wird der weitere Ausbau der B10 kritisch gesehen, da dieser dazu führen werde, dass der Individualverkehr durch das Queichtal - wie schon in den vergangenen Jahren - weiter kontinuierlich anwachse. Zudem werde durch diese Infrastrukturmaßnahme der Reisezeitvorteil der Straße - gegenüber der Schiene - weiter ausgebaut, was nicht den Zielen einer nachhaltigen Verkehrspolitik entspreche.

Vor diesem Hintergrund fordere man als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr als Kompensationsmaßnahme die finanziellen Mittel für die Einführung einer schnellen Regional-Express-Verbindung im Queichtal von Saarbrücken über Pirmasens Nord und Landau nach Karlsruhe, um eine annähernd vergleichbare Reisegeschwindigkeit auf der Schiene erreichen zu können.

Um diese RE-Verbindung realisieren zu können, seien vsl. zwei bis drei neue Kreuzungsbahnhöfe, Ergänzungen in der Leit- und Sicherungstechnik der Queichtalbahn und die notwendigen Betriebsmittel (Fahrzeuge) erforderlich, um dieses Zugangebot im Zwei-Stundentakt an allen Tagen der Woche einrichten zu können. Im weiteren Verlauf sei ein Infrastrukturausbau des Abschnitts Landau - Wörth Rheinbrücke - Karlsruhe nötig.

Darüber hinaus sei zu prüfen, welcher Infrastrukturzustand bei der Bahnlinie Landau - Pirmasens - Rohrbach (- Saarbrücken) als planfestgestellt zu gelten habe, weil der Rückbau auf ein Gleis unmittelbar nach dem zweiten Weltkrieg den vorliegenden Erkenntnissen zufolge ohne entsprechende Verfahren erfolgt sei. Vor diesem Hintergrund sollten bauliche Maßnahmen in Gleisnähe von einer zweigleisigen Strecke ausgehen.

Das **Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr**, Bonn, die **Creos Deutschland GmbH**, Homburg, die **Deutsche Bahn AG – DB Immobilien**, Frankfurt/M., die **Deutsche Telekom GmbH – Technische Infrastruktur**, Kaiserslautern, die **Generaldirektion Kulturelles Erbe – Direktion Landesarchäologie**, Speyer, die **Generaldirektion Kulturelles Erbe – Abteilung Erdgeschichte**, Koblenz, die **Generaldirektion Kulturelles Erbe – Landesdenkmalpflege**, Mainz, das **Landesamt für Geologie und Bergbau**, Mainz, die **Pfalzgas GmbH**, Frankenthal und die **Pfalzwerke Netz AG**, Ludwigshafen/Rh., haben ebenfalls Anregungen und Hinweise vorgebracht bzw. verschiedene (technische) Auflagen formuliert, die im weiteren Planfeststellungsverfahren zu berücksichtigen bzw. zu beachten seien.

Die Bedenken der **Bürgerinitiativen** (BI-Queichtal e.V., Hauenstein, und Interessengemeinschaft Gräfenhausen / Queichhambach, Landau) und der **privaten Einwander** finden sich auch in den Stellungnahmen der Kreisverwaltung, der Verbands-, Stadt- und Gemeindeverwaltungen wieder und werden deshalb nicht separat wiedergegeben. So werden zum Beispiel die veraltete Verkehrsuntersuchung, der fehlende Planungsauftrag für einen vierspurigen Neubau, die Verhinderung des Baus eines zweiten Gleises der Queichtalbahn, die Gefährdung des Status als Biosphärenreservat, die negativen Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit durch Immissionen (Lärm und Schadstoffe), der Bau des überdimensionalen Kreisels bei Annweiler-West sowie die mangelnde Transparenz und falsche Gewichtung der Bewertungskriterien aufgeführt.

E Raumordnerische Bewertung und Abwägung

Die raumordnerische Bewertung des Vorhabens erfolgt unter Beachtung der im LEP IV und im Einheitlichen Regionalplan (ERP) Rhein-Neckar sowie im Regionalen Raumordnungsplan (ROP) Westpfalz enthaltenen Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie der sich aus § 2 Abs. 2 ROG i.V. mit § 1 Abs. 4 LPlIG, dem LEP IV, dem ERP Rhein-Neckar sowie dem ROP Westpfalz ergebenden Grundsätze und sonstigen Erfordernisse der Raumordnung. Bei der Bewertung werden ferner die während der schriftlichen Anhörung und des Erörterungstermins vorgebrachten Bedenken und Anregungen berücksichtigt.

1. Landesplanerische Einordnung

Gem. LEP IV sind der Erhalt der vorhandenen Infrastruktur, die Behebung von Engpässen und die Schließung von Lücken in den Verkehrsnetzen zur Sicherung der Mobilität insgesamt und der Erreichbarkeit der Wirtschaftszentren und ländlichen Regionen des Landes unverzichtbar. Nach Z 150 sind dabei Lücken im Netz der großräumigen Verbindungen mit Priorität zu schließen, um vollwertige Verkehrswege zu erhalten. Dazu zählt u.a. der vierstreifige Ausbau der B 10 zwischen Pirmasens und der A 65 bei Landau. In der Begründung wird u.a. ausgeführt, dass durch Schließung der Lücken im Fernstraßennetz die nachgeordneten Straßennetze erheblich entlastet werden können.

Auch nach dem Einheitlichen Regionalplan Rhein-Neckar soll die gute verkehrliche Einbindung der Region in das nationale und transeuropäische Verkehrsnetz gesichert und weiter optimiert werden. Innerhalb der Region sollen die noch bestehenden Erreichbarkeitsdefizite

zwischen den verschiedenen Teilräumen und den Zentralen Orten beseitigt bzw. gemindert werden (Plansatz 3.1.1.1, G).

Der Regionale Raumordnungsplan Westpfalz wird lediglich von zwei Varianten (D 3, D2A1) auf einer Länge von ca. 700 m tangiert. Der ROP Westpfalz wird daher im Weiteren nicht mehr explizit zitiert, da er für das Verfahren, die Abwägung und die Trassenwahl unerheblich ist.

Die B 10 stellt eine wichtige West-Ost-Verbindung im südlichen Rheinland-Pfalz dar. Sie erfüllt als großräumige Straßenverbindung für den überregionalen Verkehr eine bedeutende Verbindungsfunktion, indem sie den Wirtschaftsraum des Saarlandes sowie von Zweibrücken und Pirmasens mit dem Wirtschaftsraum Karlsruhe verbindet. Mit dem geplanten 4-streifigen Ausbau sollen diese Räume besser an die Rheinschiene angebunden bzw. vernetzt werden. Im jetzigen Planungsabschnitt besteht aufgrund der Einbahnigkeit der Strecke und dem damit verbundenen Gegenverkehr insbesondere in den Tunnelabschnitten ein erhebliches Gefahrenpotential. Mit dem Ausbau soll die Verkehrssicherheit durch Trennung der Richtungsfahrbahnen und dem Wegfall des Begegnungsverkehrs, insbesondere für den Lkw-Verkehr, erhöht sowie der Verkehrsfluss verbessert werden. Ferner soll eine Entlastung der tangierten Ortslagen im Falle von Sperrungen durch Wartungsarbeiten oder Unfälle erreicht werden.

Im Ergebnis kann daher festgehalten werden, dass alle Varianten in Bezug auf die raumbezogenen überfachlichen Belange den o.g. Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen.

2. Verkehrliche Belange

Nach dem Verkehrsgutachten betrug die Verkehrsbelastung auf der B 10 im Jahr 2013 im Bereich Rinnthal und Sarnstall ca. 18.000 Kfz/24h und im Bereich von Annweiler rund 19.300 Kfz/24h. Der Anteil des Güterverkehrs belief sich auf ungefähr 23 %. Im Bereich der AS „Annweiler-Ost“ erhöhte sich die Verkehrsmenge auf etwa 25.400 Kfz/24h. Die B 48 war im Abschnitt des Ebersbachtals mit ca. 7.000 Kfz/24h, im Abschnitt des Wellbachtals mit rund 2.100 Kfz/24h belastet. Für die L 490 wurden zwischen der AS „Annweiler-Ost“ und der AS Annweiler-West“ 8.200 Kfz/24h ermittelt.

Für das Jahr 2030 werden im Abschnitt zwischen Rinnthal und der AS „Annweiler-West“, je

nach Ausbauzustand, zwischen 19.700 Kfz/24h und 24.000 Kfz/24h prognostiziert. Im Bereich zwischen der AS „Annweiler-Ost“ und der AS „Queichhambach“ werden 21.800 Kfz/24h bis 28.900 Kfz/24h erwartet. Für die L 490 sind, je nach Abschnitt, zwischen 4.400 Kfz/24h und 8.600 Kfz/24h ermittelt worden. Die Belastung der B 48 soll im Ebersbachtal 8.400 Kfz/24h und im Wellbachtal 2.000 Kfz/24h betragen.

Im Vergleich der einzelnen Varianten zeigt sich, dass die Unterschiede in Bezug auf das prognostizierte Verkehrsaufkommen, der Bündelungswirkung sowie der Ent- bzw. Belastung im nachgeordneten Straßennetz zum größten Teil relativ gering sind. Lediglich im Bereich der B 48 in Richtung Ebersbachtal käme es lt. Prognose bei den A-Varianten zu einer leichten Verkehrserhöhung von rd. 500 Kfz/24h gegenüber dem Prognose-Nullfall und den B-Varianten, dafür jedoch zu einer Entlastung der L 490 (Landauer Straße) von rund 4.200 Kfz/24h. Die B-Varianten führen hier „nur“ zu einer Entlastung von 1.500 – 1.900 Kfz/24h.

Während bei den A-Varianten sowie der Variante D3 nach dem Ausbau der Knotenpunkte alle vorhandenen Fahrbeziehungen weiterhin möglich sein werden, führen die B-Varianten dazu, dass in Fahrtrichtung Pirmasens die AS „Annweiler-West“ nicht mehr genutzt werden könnte. Verkehre in Richtung Ebersbachtal müssten daher zunächst durch Rinntal und Sarnstall fahren, um auf die B 48 zu gelangen. Bei Variante D2/A1 wäre dagegen die Direktanbindung an die B 48 nach Norden in das Wellbachtal nicht möglich.

Der Ausbau der B 10 im Bereich von Annweiler wird von den Beteiligten in Bezug auf die verkehrliche Notwendigkeit unterschiedlich bewertet. Einigkeit besteht allerdings darin, dass die Verkehrszahlen auf einer veralteten Grundlage beruhen würden. Insbesondere der Verband Region Rhein-Neckar, die Kreisverwaltung Südliche Weinstraße, die tangierten Kommunen sowie der BUND monieren, dass die Verkehrszahlen, die auf ein Verkehrsgutachten von 2014 zurückgingen, für eine sachgerechte Bewertung nur bedingt geeignet seien. Auch die Bürgerinitiativen fordern dringend eine Aktualisierung.

Der LBM legte hierzu auf dem Erörterungstermin jedoch dar, dass ein Abgleich mit den Dauerzählstellen bei Wilgartswiesen und Godramstein die im Verkehrsgutachten angenommene Verkehrsentwicklung bestätigt habe. So befinde sich das Verkehrsaufkommen seit der Analyse auf einem vergleichbaren Niveau. Insofern sei die Analyse sowie die Prognose 2030 durchaus für die Verwendung im Variantenvergleich geeignet.

Dies wird prinzipiell auch von der Oberen Landesplanungsbehörde so gesehen. Schließlich

wird allen Varianten die gleiche „alte“ Verkehrsanalyse zugrundegelegt, sodass ein Variantenvergleich auf dieser Basis grundsätzlich möglich ist. Denn selbst bei stagnierenden oder auch leicht abnehmenden Verkehren wäre die Belastung auf der B 10 noch hoch genug, um den 4-streifigen Ausbau zu rechtfertigen. Im Ergebnis der Verkehrsprognose zeigt sich schließlich, dass sich die Varianten bezüglich der Verkehrsbelastung bzw. -entlastung kaum voneinander unterscheiden. Entscheidend ist aus raumordnerischer Sicht, dass die Richtungsfahrbahnen im Bereich von Annweiler bei allen Varianten voneinander entkoppelt werden und sich die Verkehrsbelastung auf den dann 2-streifigen Fahrbahnen in etwa halbieren wird. Im Hinblick auf die verkehrliche Entlastung des untergeordneten Straßennetzes bringen die A-Varianten leichte Vorteile mit sich, da weiterhin alle Verkehrsbeziehungen aufrechterhalten werden können. Bei den anderen Varianten fällt diese Entlastung etwas geringer aus, da insbesondere die AS „Annweiler West“ in Fahrtrichtung Westen entfallen und der Verkehr daher über die L 490 in Richtung B 48 laufen würde.

Als Grundlage für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren ist jedoch eine aktuelle Verkehrsuntersuchung mit neuem Prognosehorizont notwendig und nach Aussagen des LBM auch bereits geplant bzw. in der Vorbereitung.

Weiterhin wird vor allem von den Kommunen und Privaten befürchtet, dass es beim Ausbau unter Verkehr immer wieder zu längeren Sperrungen auf der bestehenden B 10 kommen und der Verkehr somit durch die Queichtalgemeinden umgeleitet werde. Dies würde die Gemeinden über Jahre stark belasten und könne nicht akzeptiert werden.

Aus Sicht der Raumordnung sind diese Bedenken verständlich. Selbst bei frühzeitiger Bekanntgabe von Sperrungen und großräumigen Umleitungen wird es nicht zu vermeiden sein, dass Verkehre den Weg durch die Gemeinden nehmen werden. Allerdings dürfte es bei den A-Varianten und der Variante D2/A1 durch den teilweise parallelen Ausbau zur bestehenden B 10 und dem umfangreichen Ausbau des Knotenpunktes der AS „Annweiler West“ zu wesentlich häufigeren und längeren Sperrungen der B 10 kommen als bei den B-Varianten und der Variante D3. Durch ihre abgesetzte Lage können diese größtenteils ohne Sperrungen auf der bestehenden B 10 errichtet werden, was während der langwierigen Bauphase zu einer deutlichen Entlastung der Gemeinden gegenüber den A-Varianten führt.

Die von einigen Beteiligten thematisierte Sperrung der B 10 für den Lkw-Transitverkehr betrifft die gesamte Strecke der B 10 zwischen Pirmasens und Landau und nicht nur den hier vorliegenden Ausbauabschnitt. Insofern ist die Sperrung kein Thema der laufenden RVP.

Seitens des LBM wurde jedoch auf dem Erörterungstermin ausgeführt, dass es bereits ein Nachtfahrverbot für den Lkw-Transitverkehr gebe und man dabei sei, eine dynamische Umleitungsbeschilderung an der A 65 und der A 6/A 8/A 62 aufzubauen. Ferner würden bei Sperrungen der B 10 verschiedene Maßnahmen umgesetzt, um diese Zeit für die tangierten Gemeinden so verträglich wie möglich zu gestalten.

Ferner gibt es massive Bedenken seitens der Kommunen und einem Teil der Naturschutzverbände, dass insbesondere bei den A- und B3-Varianten im Bereich der Trassenbündelung zwischen der K 4 und der Kläranlage Annweiler sowohl der Bau eines zweiten Gleises als auch der mittelfristig angedachte Bahnhaltepunkt „Queichhambach“ nicht mehr möglich wären. Auch seitens des Verbandes Region Rhein-Neckar und des Zweckverbandes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd wird gefordert, dass der zweigleisige Ausbau der Schienenstrecke im Rahmen der Mobilitätswende als Alternative zum Ausbau der B 10 dringend geprüft werden müsse. Nur so könne verhindert werden, dass der Reisezeitvorteil des Individualverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr weiter zunehme. Der Zweckverband fordert daher als Kompensationsmaßnahme die finanziellen Mittel für die Einführung einer schnellen Regional-Express-Verbindung im Queichtal, um eine annähernd vergleichbare Reisegeschwindigkeit auf der Schiene zu erreichen.

Wie vom LBM auf dem Erörterungstermin ausgeführt, wurde der Ausbau des ÖPNV bereits im Zusammenhang mit den Mediationsverfahren erörtert. Danach käme es schon allein aufgrund der topographischen Verhältnisse mit engen Kurvenradien und den damit verbundenen geringen Reisegeschwindigkeiten zu längeren Reisezeiten auf der Schiene. Ein Ergebnis der Mediationsverfahren sei schließlich gewesen, dass selbst eine Verdoppelung der Bahnkapazität nicht zu einer wesentlichen Reduzierung des Individualverkehrs beitrage. So gehe man davon aus, dass max. 10 % des Verkehrs auf die Schiene verlagert werden könnte, was letztendlich nur zu einer Reduzierung von 2.000 bis 3.000 Kfz/24h auf der B 10 führen würde. Auf der B 10 wäre diese Entlastung nicht wirklich wesentlich.

Dies wird auch von der Oberen Landesplanungsbehörde so gesehen. Es ist nicht zu erwarten, dass der Ausbau der Schienenstrecke den Ausbau der B 10 ersetzen könnte. Hauptsächlich in Bezug auf den Lkw-Verkehr, aber auch bezüglich der Pendlerverkehre ist gerade im Hinblick auf die längere Reisezeit nicht davon auszugehen, dass hier eine wesentliche Verlagerung von der Straße auf die Schiene stattfinden wird.

Unabhängig davon ist es aus raumordnerischer Sicht jedoch erforderlich, dass ein zweigleisiger Ausbau der Schienenstrecke im Queichtal grundsätzlich möglich bleiben muss. Auf dieser Grundlage könnte eine schnelle Regional-Express-Verbindung von Saarbrücken über Landau nach Karlsruhe eingeführt und Pendlerinnen und Pendler ein attraktives Verkehrsangebot unterbreitet werden. Auch wenn der LBM auf dem Erörterungstermin erklärte, dass bei allen Varianten die Option zum zweigleisigen Ausbau offengehalten werde, dürfte dies bei den A- und B3-Varianten aufgrund der Parallelführung zur bestehenden Trasse schwieriger durchführbar sein als bei den anderen Varianten. Insbesondere bei der B1- bzw. B1+-Variante, die die Bahnstrecke mit Hilfe einer Brücke bzw. eines Tunnels über- bzw. unterqueren, würde ein zweigleisiger Ausbau zu keinen Engpässen führen. Dies gilt im Übrigen auch für Variante D3, die abseits der Bahntrasse verläuft. Insofern sind diese Varianten unter diesem Gesichtspunkt grundsätzlich zu bevorzugen.

Nach der Verkehrsprognose 2040 des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird der Verkehr sowohl auf der Straße als auch auf der Schiene weiter zunehmen, insbesondere im Güterverkehr. Aus Sicht der Oberen Landesplanungsbehörde wird daher unabhängig vom weiteren Ausbau der B 10 dringend empfohlen, auch die Möglichkeit eines zumindest partiellen zweigleisigen Ausbaus zu untersuchen.

Im Ergebnis kann daher gesagt werden, dass unter verkehrlichen Gesichtspunkten grundsätzlich alle Varianten den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung entsprechen bzw. damit in Einklang gebracht werden können.

3. Lärm-, Schadstoffimmissionen

Gem. LEP IV tragen umweltgerechte Ortsumgehungen dazu bei, Gesundheit und Leben der Bewohner zu schützen und den Wohnwert der Gemeinden zu erhöhen. Unter anderem vermindern sie die innerörtlichen Lärm- und Abgasbelastigungen und erhöhen die Verkehrssicherheit. Ferner ist die Belastung der Bevölkerung durch Lärm zu verringern, indem u.a. bestehende Lärmquellen erfasst und anschließend durch entsprechende Maßnahmen reduziert werden.

Beim Ausbau der B 10 handelt es sich zwar nicht um den Bau einer Ortsumgehung im eigentlichen Sinne; da die B 10 jedoch am Rand der Ortslagen verläuft, trägt sie maßgeblich zur Verlärmung bestimmter Teile der Gemeinden bei. Der Ausbau der B 10 wird daher, je

nach Variante, zu einer Halbierung des Verkehrs auf der bestehenden B 10 und damit einhergehend auch zu einer Verbesserung der Lärm- und Abgassituation im Bereich der Ortslagen führen.

Die tangierten Kommunen sowie die Kreisverwaltung Südliche Weinstraße erklären, dass beim Ausbau der B 10 auf die Beibehaltung der guten Luftqualität und die Minderung des Verkehrslärms im Queichtal zu achten sei. Insbesondere die Varianten, die mehr oder weniger parallel zur bestehenden B 10 verlaufen würden (A1, A2, D2/A1), lehne man daher aufgrund einer zu erwartenden zunehmenden Verlärmung ab. Hinzu komme, dass der Bau dieser Varianten unter Verkehr stattfindet, was vor allem an den Umleitungsstrecken für lange Zeit zu einer erhöhten Lärm- und Schadstoffbelastung der Anwohner führen werde. Ferner sei gerade im Hinblick auf den Klimawandel zu beachten, dass die Kalt- bzw. Frischluftströme aus dem Queichtal nicht durch Bauwerke unterbrochen werden dürften, um den Luftaustausch nicht zu unterbinden. Hier befürchten insbesondere die Bürgerinitiativen und Private, dass dies ansonsten zu einer Überschreitung der CO₂-, NO_x- und Feinstaubgrenzwerte und somit zu einer erhöhten Belastung für die Wohnbevölkerung führen werde. Insgesamt plädiere man daher für die Variante B2+a, da diese die Kaltluftströme nicht unterbreche.

Aus landesplanerischer Sicht gilt es zunächst zu bedenken, dass tatsächlich nur ein Ausbau der B 10 die Voraussetzung für einen verbesserten Lärmschutz für die tangierten Gemeinden mit sich bringt. Durch den Ausbau ergibt sich bei der Überschreitung der inzwischen strengeren Grenzwerte ein rechtlicher Anspruch auf Lärmvorsorge, weshalb mit Hilfe von aktiven und ggf. passiven Lärmschutzmaßnahmen die derzeitige Lärmsituation deutlich verbessert werden kann.

Unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes entsprechen nicht alle Varianten den Erfordernissen der Raumordnung. Insbesondere die A-Varianten und die D2/A1-Variante führen bei einer Gesamtbetrachtung der vom Lärm tangierten Gebiete nicht zu einer Verringerung. So kommt es bei den A-Varianten zwar zu einer Lärminderung auf rund 1 ha bzw. 2,5 ha in zum Wohnen genutzten Gebieten, gleichzeitig werden jedoch auch 5 ha bzw. 3,5 ha neu vom Lärm beeinträchtigt. Auch bei der Variante D2/A1 fällt das Saldo mit 2,7 ha zu 3,5 ha negativ, das heißt zu Lasten der Wohngebiete aus. Dagegen steht bei den B-Varianten einer Neuverlärmung von rund 2,6 ha Fläche eine Lärmentlastung von etwa 10 ha gegenüber.

Den oben genannten Stellungnahmen ist daher zuzustimmen, dass vor allem die mehr oder

weniger parallel verlaufenden A-Varianten zu einer Neubelastung von Wohngebieten führen, u.a. auch durch den vorgesehenen Ausbau der AS „Annweiler West“. Zwar führen diese Varianten durch die Beibehaltung aller Verkehrsbeziehungen zu einer etwas geringeren Belastung der Ortsdurchfahrten, dies wiegt jedoch die Neuverlärmung bisher nicht betroffener (Wohn-) Gebiete aus raumordnerischer Sicht letztendlich nicht auf. Insgesamt bringt die Variante B1+ die größte Entlastung für die Anwohner mit sich, gefolgt von der Variante B3. Dies ist vor allem der langen Tunnelstrecke nördlich der B 10 geschuldet, über die der Verkehr in Richtung Pirmasens abseits der Wohnbebauung geführt wird. Durch die Tieferlegung der Trasse bei der Variante B1+ (Unterquerung der K 4 und der Bahn) wird insbesondere eine befürchtete Neuverlärmung von Gräfenhausen komplett vermieden. Selbstverständlich ist im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens die Einhaltung der entsprechenden Grenzwerte mit Hilfe eines Lärmgutachtens nachzuweisen. Ggf. sind aktive oder passive Lärmschutzeinrichtungen vorzusehen.

Gem. ERP sollen die Kalt- und Frischluftentstehungsgebiete bzw. –bahnen gesichert und offengehalten werden (Plansatz 2.2.6.1, G). Ferner soll in den klimatisch wertvollen Gebieten darauf geachtet werden, dass Anlagen mit jeglichen störenden Emissionen die bodennahen Luftströmungen in ihrem Verlauf nicht behindern oder mit Schadstoffen belasten (Plansatz 2.2.6.3, G).

Nach den Antragsunterlagen wird die Schadstoffbelastung im Queichtal hauptsächlich durch den Verkehr der B 10 verursacht. Vor allem seitens Privater wird befürchtet, dass der Ausbau der B 10 vermehrt Verkehr nach sich ziehen und somit die Schadstoffbelastung für die Anwohner steigen und selbst angebautes Obst und Gemüse stark belastet werden würde. Insbesondere durch die ortsnahen Varianten habe man daher auch die Besorgnis, dass es zu einer Zunahme von Krankheiten wie Asthma komme.

Ergänzend führen dazu die tangierten Kommunen aus, dass die Bereiche des Queichtals im Hinblick auf die Frisch- und Kaltluftentstehung klimatische Ausgleichsfunktionen hätten. Das Queichtal sei Abflussbahn für Talabwinde und Luftströme in Richtung auf den Ausgang des Tals. Daher dürfe das Queichtal nicht von Bauwerken durchschnitten werden, weshalb die Bürgervariante von großem Vorteil wäre, da diese die Kaltluftströme nicht unterbreche.

Die oben angeführten Bedenken sind nachvollziehbar. Gem. den Antragsunterlagen kommt es vor allem bei der A1-Variante sowie bei Variante D3 zu Verlusten in Frischluftentste-

hungsgebieten, zur Beeinträchtigung von Kaltluftabflüssen und somit zu einer Beeinträchtigung der Luftqualität. Die Varianten B1+, B3 und D2/A1 schneiden dagegen am besten ab und unterscheiden sich nur unwesentlich voneinander. Grundsätzlich gilt jedoch auch bei den Schadstoffimmissionen, dass die jeweils gesetzlich festgelegten Grenzwerte im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens nachweislich eingehalten werden müssen. Aus raumordnerischer Sicht dürften trotzdem die wohnortnäher verlaufenden A- und D-Varianten zu einer höheren Schadstoffbelastung in den angrenzenden Wohn- und Naherholungsbereichen, incl. Gärten, führen als die ortsferneren, fast vollständig in einem Tunnel verlaufenden B-Varianten. Insbesondere bei der Variante B1+, die ab Queichhambach in Troglage geführt wird, bevor diese in den Tunnel übergeht, dürften zusätzliche Belastungen für die Anwohner minimiert werden. Ob es dabei am Tunneleingang bzw. -ausgang zu einer erhöhten Konzentration von Schadstoffen kommt, ist ebenfalls im Planfeststellungsverfahren zu klären. Ggf. sind hier entsprechende Lüftungsanlagen usw. vorzusehen.

Ferner liegen die tangierten Queichtalgemeinden gem. ERP in einem Bereich mit besonderer Bedeutung für Fremdenverkehr und Naherholung. In der Begründung (Plansatz 2.2.7.1) wird dazu ausgeführt, dass die Voraussetzungen für die Erholungsnutzung erhalten und weiterentwickelt werden sollen. Insbesondere die ortsfernen Trassen D2/A1 und D3, aber auch die ortsnah verlaufende Variante A1 würden jedoch zu einer Verlärmung des bisher ruhigen, siedlungsnahen Erholungsraumes führen und somit die (Nah-) Erholungsmöglichkeiten zumindest einschränken.

Insbesondere unter dem Gesichtspunkt des Lärmschutzes und der Vermeidung von Schadstoffen entsprechen die Varianten B3 und B1+ grundsätzlich den Erfordernissen der Raumordnung und Landesplanung, da diese Varianten zu einer Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und zu einer Aufwertung der Wohnqualität im Ortsbereich führen. Gleichwohl kommt es auch bei diesen Varianten zu einer geringen Neubelastung bisher unbelasteter Bereiche. Bei den A-Varianten und auch den D-Varianten kommt es dagegen zu einer verstärkten Verlärmung bisher unbelasteter Wohnbereiche und von Erholungsgebieten. Im Hinblick auf den Lärmschutz gehen diese Varianten deshalb nicht mit den raumordnerischen Erfordernissen konform.

4. Naturschutzfachliche Belange

Gem. ERP Rhein-Neckar sollen beim Bau von Verkehrsinfrastruktur u.a. die naturschutzfachlichen Belange berücksichtigt werden (Plansatz 3.1.1.5, G). Insbesondere sollen möglichst wenig neue Flächen in Anspruch genommen, Ausbaumaßnahmen gegenüber Neubaumaßnahmen bevorzugt und unnötige Zerschneidungen wertvoller Landschaftsteile und Störungen des Landschaftsbildes vermieden werden.

Zur Vorbereitung einer möglichst umweltschonenden Trassenplanung auf der Grundlage der zu ermittelnden umweltrelevanten Auswirkungen für den geplanten Ausbau wurden eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), eine FFH-Verträglichkeitsuntersuchung auf Ebene des ROV/der UVS für das FFH-Gebiet 6812-301 „Biosphärenreservat Pfälzerwald“, für die Vogelschutzgebiete 6812-401 „Pfälzerwald“ und 6514-401 „Haardtrand“ sowie eine Artenschutzprognose gem. § 44 BNatSchG erstellt.

Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) kommt, getrennt für die einzelnen Schutzgüter, zur folgenden Gesamtbeurteilung der Varianten:

Schutzgut Menschen (Freizeit- und Erholungsnutzung / Wohnumfeld)

Insbesondere in den Bereichen freier Strecken kommt es zu einer höheren Lärmbelastung der anliegenden Siedlungs- und Erholungsräume. Lässt man die vier-streifigen Tunnelvarianten außer Betracht³, ergibt sich für die verbleibenden Varianten folgende Rangreihung: B1+, B3, B1, A2, D2/A1 und A1. Variante D 3 hat zwar fast keine Auswirkungen auf das Wohnumfeld, jedoch wird der Freizeit- und Erholungswert erheblich und umfassend beeinträchtigt. Insbesondere bei den Varianten B1+ und B3 steht einer Lärmbelastung in zum Wohnen genutzten Gebieten für eine Fläche von rund 2,5 ha eine Lärminderung für 10 ha gegenüber. Gleiches gilt für Erholungsräume, in denen eine Belastung für eine Fläche von rund 20 ha einer Entlastung für 85 ha gegenübersteht.

Schutzgut Pflanzen

Alle Varianten haben durch den Verlust hochwertiger Vegetation unter Brückenbauwerken bzw. durch Trassenbauwerke und den Verlust von gesetzlich geschützten Biotopen erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen. Insgesamt schneiden hier die Varianten D2/A1 und B1+ am besten ab, gefolgt von der Variante A1. Am schlechtesten wird die Variante D3 bewertet. Dies liegt vor allem in der Öffnung geschlossener Waldlebensräume und

³ Diese werden, wie bereits zu Beginn erwähnt, nicht mehr betrachtet.

der wiederholten Querung wertvoller Talräume begründet.

Schutzgut Tiere

Alle Varianten führen zu erheblichen Auswirkungen auf die Tierarten und ihre Lebensräume. Von den erheblichen Auswirkungen sind vor allem Vögel, Fledermäuse und die Wildkatze sowie der Luchs betroffen. Während es in den Abschnitten mit Fahrbahnaddition zu einer deutlichen Verschärfung der Trennwirkung kommt, verursachen die Neubauabschnitte eine neue Zerschneidungssituation. Jedoch ergeben sich auch Vorteile durch erkennbar geringere Gefährdungen, insbesondere bei den Tunnelvarianten. Werden Entlastungseffekte hinzugenommen, wird eindeutig Variante B1+ präferiert. Danach folgen B3 und D2/A1. Mit Abstand am schlechtesten schneidet Variante D3 ab, was aus den wiederholt erfolgenden Eingriffen in vergleichsweise störungsarme wie reich strukturierte und damit artenreiche Ökotope resultiert.

Schutzgut Boden

Durch die Vollversiegelung der Fahrbahnen kommt es bei allen Varianten zu Beeinträchtigungen. Ein Ausgleich ist nur bedingt (durch Entsiegelung) möglich. Eine Rangreihung ergibt sich vor allem aus der Länge der Neubaustrecken sowie durch die Lage innerhalb oder außerhalb der Queichaue und anderer Bachtäler. Gleiches gilt in Bezug auf Böden mit zugewiesener Archivfunktion. Die vergleichsweise geringsten Beeinträchtigungen ergeben sich mit Abstand, insbesondere durch die geringste Neuversiegelungsrate, bei Variante B1+. Bei den Varianten A1 und A2 wird das Schutzgut Boden dagegen am meisten beeinträchtigt. Diese Varianten werden daher als ungeeignet eingestuft.

Schutzgut Wasser

Alle Varianten haben erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser, insbesondere durch Verlust von Infiltrationsfläche mit Beeinträchtigung der Grundwasserneubildungsrate über bedeutsamen Grundwasserstandorten, durch die Beeinträchtigung von Oberflächengewässern (Eingriffe in das Bachbett) oder durch eine Durchfahrung von Wasserschutzgebieten mit der Gefahr von Grundwasserverschmutzung und von Überschwemmungsgebieten. Die geringsten Auswirkungen ergeben sich bei Variante D3, da grundwassernahe Außenstandorte weitgehend gemieden und das Überschwemmungsgebiet der Queich sowie das Wasserschutzgebiet Queichhambach geschont werden. Danach folgen in der Rangreihung die Varianten B1+ sowie B1 mit einer vergleichsweise geringen Verlustrate an Infiltra-

tionsfläche. Die höchste Gefährdung auf das Schutzgut geht von Variante A1 aus, die wiederholt in hydrologisch bedeutsamen Bereichen zu liegen kommt und den höchsten Verlust an Infiltrationsfläche aufweist.

Schutzgut Klima/Luft

Die Varianten haben sehr unterschiedliche Auswirkungen auf dieses Schutzgut. Alle führen jedoch zu einer Reduzierung kalt- und frischluftproduzierender Flächen. Insgesamt ergeben sich bei den „geeigneten“ Varianten A2, D2/A1, B3, B1+ nur geringe quantitative Unterschiede. Variante B1 ist lediglich „bedingt geeignet“, vor allem, da hier das Kaltluftsammlgebiet in der Hasenbach-Hahnenbachmulde durchfahren wird. Die schwerwiegendsten Auswirkungen sind mit D3 verbunden, da diese sowohl umfangreiche Verluste und Schadstoffbelastungen in frischluftgenerierenden Wäldern als auch konzentrierte Abgaseinträge aus den Tunnelöffnungen in die funktional hochwertigen Abluftsysteme der Bachtäler hervorruft.

Schutzgut Landschaft

Alle Varianten führen zu hohen anlagebedingten Auswirkungen auf die Landschaft. Die visuellen Verfremdungen im Landschaftsbild durch Bauwerke können nur ansatzweise durch „Eingrünung“ kompensiert werden. Insgesamt ergeben sich Vorteile für die in großen Teilen die Bestandstrasse nutzende Variante D2/A1. Danach folgen B1+, A2 und B3. Die gravierendsten Eingriffe erfolgen durch Variante D3, da diese einen landschaftsästhetisch sehr nachteiligen Straßenanschluss an die B 48, Querungen von landschaftsästhetisch ansprechenden Talräumen sowie eine lange Streckenführung durch den geschlossenen Wald unterhalb der Burg Trifels beinhaltet.

Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind keine archäologischen Fundstellen betroffen. Direkte Beeinträchtigungen baulicher Kulturdenkmale können ausgeschlossen werden. Durch fast allen Varianten werden jedoch kulturhistorisch bedeutsame Landnutzungen, wie Streuobstwiesen oder Nasswiesen, beansprucht und gehen teilweise verloren. Variante D2/A1 ist hier die einzige Variante, die zu keinen Verlusten führt. Mit einem Verlust von rund 0,1 ha folgen gleichauf die Varianten A1, A2, B1+ sowie B3. Mit einem Verlust von ca. 1,9 ha nimmt Variante D3 den letzten Rang ein.

Im Ergebnis des schutzgutübergreifenden Variantenvergleichs der UVS ist die Variante B1+

am günstigsten einzuschätzen, gefolgt von Variante D2/A1. Die Varianten B3 und A2 sind bedingt empfehlenswert. Alle anderen Varianten werden dagegen nicht empfohlen.

Die **Artenschutzprognose** kommt zu dem Ergebnis, dass die Wahrscheinlichkeit zum Eintritt von Verbotstatbeständen im Zuge der Variante D3 im „worst case“ mit rund 38 Arten (höhere Wahrscheinlichkeit) und 32 Arten (mittlere Wahrscheinlichkeit) insgesamt am größten ist. Aus artenschutzrechtlicher Sicht am günstigsten schneidet die Variante B1+ (16 bzw. 11 Arten) ab.

Die **Verträglichkeitsuntersuchung auf Ebene des ROV für das FFH-Gebiet „Biosphärenreservat Pfälzerwald“** kommt zu dem Ergebnis, dass sich unter Einsatz von Schadensbegrenzungsmaßnahmen im Zuge der meisten Varianten eine Aufhebung der primär festgestellten bzw. im Rahmen einer „worst case“-Betrachtung vorsorglich benannten erheblichen Beeinträchtigungen von Erhaltungszielen erreichen lässt. Am besten schneiden hier die Varianten B1+ sowie D2/A1 ab.

Keine effektiven Schadensbegrenzungsmaßnahmen ergeben sich bei Variante B1 durch den unmittelbaren Habitatverlust für den Ameisenbläuling und den Großen Feuerfalter. Gleiches gilt für Variante D3, falls eine Bechsteinfledermauskolonie unterhalb der Burg Trifels nachgewiesen würde sowie für den Luchs.

Gemäß den **Verträglichkeitsprüfungen für das Vogelschutzgebiet „Pfälzerwald“ und das Vogelschutzgebiet „Haardtrand“** kommt es bei keiner Variante zu einer direkten Flächeninanspruchnahme der Schutzgebiete. Auch werden keine essenziellen oder günstigen Nahrungsareale von im Schutzgebiet brütenden und im Rahmen ihrer Aktionsräume dann ggf. auch außerhalb des Schutzgebietes nahrungssuchenden wertstellenden Vogelarten beansprucht.

Eine erhebliche Beeinträchtigung der Vogelschutzgebiete in ihren für die Erhaltungsziele oder den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen kann daher sicher ausgeschlossen werden.

Die Obere Naturschutzbehörde sieht den Ausbau im vorliegenden Abschnitt vom Grundsatz her kritisch. Sofern der Ausbau den Status des Pfälzerwaldes als Biosphärenreservat gefährde, werde der Ausbau eindeutig abgelehnt. Sollte das Vorhaben weiterverfolgt werden, sei grundsätzlich die Trasse mit den vergleichsweise geringsten negativen Umweltauswirkungen zu wählen. Als Ergebnis des schutzgutübergreifenden Gesamtankings im Rahmen

der UVS werde dabei die Variante B1+ empfohlen, die insbesondere durch die lange Tunnelführung mit geringeren Eingriffen im Queichtal verbunden sei. Darüber hinaus würden Eingriffe im Bereich der AS „Annweiler West“ komplett vermieden und die bereits bestehende Trasse der B 10 könnte weitergenutzt werden. Die vom LBM favorisierte Variante A2 schneide zwar aus straßenbautechnischer Sicht besser ab, dies könne aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Variante A2 im Gesamtranking der UVS nur als „bedingt empfehlenswert“ und somit deutlich schlechter als B1+ eingestuft werde. Auch im Hinblick auf die FFH-Verträglichkeitsuntersuchung und den Artenschutz schneide Variante B1+ besser ab bzw. liege auf Platz 1. Der Variante B1+ sei daher eindeutig der Vorzug gegenüber den anderen Varianten zu geben.

Dies wird auch vom Verband Region Rhein-Neckar sowie insbesondere vom Bezirksverband Pfalz so gesehen. Der Variante B1+ sei eindeutig der Vorzug gegenüber den anderen Varianten zu geben, da diese nach derzeitiger Sachlage die geringsten Eingriffe in Natur und Landschaft sowie die geringsten artenschutzrechtlichen Konsequenzen habe. Vor allem werde eine dauerhaft sichtbare Zerschneidungswirkung des Pfälzerwaldes als wesentliches Kriterium für die Gefährdung der Repräsentativität des Biosphärenreservats durch Variante B1+ weitgehend vermieden. Der Neubau eines Kreisverkehrsplatzes im Bereich Annweiler West sei komplett entbehrlich. Durch die vom LBM favorisierte Variante A2 würde dagegen u.a. die Freizeit- und Erholungsfunktion des Pfälzerwaldes erheblich beeinträchtigt.

Der Naturschutzbund Deutschland befürchtet vor allem, dass durch den Ausbau der Status des Biosphärenreservats gefährdet sei. Es sei fraglich, ob sich im Rahmen einer FFH-Ausnahmeprüfung Maßnahmen zur Kohärenzsicherung finden lassen würden, die den an sie gestellten fachlichen Anforderungen gerecht würden. Daher lehne man alle Varianten ab, da diese im Biosphärenreservat nicht raumverträglich umzusetzen seien, auch nicht bei konsequenter Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Beeinträchtigungen. Im Übrigen habe man Zweifel, dass die Maßnahmen tatsächlich umgesetzt würden und zielführend seien.

Dies wird auch vom Bund für Umwelt und Naturschutz bemängelt. Er sieht ebenfalls die Gefahr, dass dem Biosphärenreservat der Status aberkannt werden könnte und lehnt das Vorhaben darüber hinaus mangels Bedarf ab. Die Datengrundlage sei nicht aktuell und daher für den Variantenvergleich ungeeignet. Im Gesamtvergleich der UVS lande B1+ an erster Stelle, gefolgt von D2/A1. Auch bezüglich des Schutzes von Natura 2000 sowie des

Artenschutzes werde D2/A1 am besten bewertet, gefolgt von B1+. Die Auswahl der Variante A2 als Vorzugsvariante könne unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten daher nicht nachvollzogen werden.

Der Landesjagdverband erklärt, dass das Tötungsrisiko bei den Tunnelvarianten grundsätzlich am geringsten sei. Bei Umsetzung der Baumaßnahme sei daher zur Vermeidung von Schädigungen die zeitliche Anpassung der Baumaßnahmen an den Lebensablauf der tangierten Arten in ihrem Lebenszyklus von vorrangiger Bedeutung. Schließlich sei die Errichtung von Querungshilfen notwendig. Im Ergebnis werde Variante B3a zwar bevorzugt, jedoch würden auch die Varianten B1+ und D2/A1 Vorteile (z.B. lange Tunnelstrecke) aufweisen.

Die Obere Landesplanungsbehörde kann der Oberen Naturschutzbehörde und dem Bezirksverband Pfalz sowie den Naturschutzverbänden nur zustimmen, dass der herausragende Schutzstatus des Pfälzerwaldes als grenzüberschreitendes Biosphärenreservat durch den Ausbau des vorliegenden Abschnitts der B 10 nicht gefährdet werden darf. Der LBM weist allerdings zurecht darauf hin, dass das MAB-Komitee den Gesamtausbau der B 10 bei der Evaluierung 2022 zwar kritisch beurteilt, den Schutzstatus aber dennoch, trotz Kenntnis des geplanten Ausbaus, für die nächsten 10 Jahre bestätigt habe.

Gem. der Stellungnahme des Bezirksverbandes bereitet dem MAB-Komitee vor allem eine mögliche zunehmende Fragmentierung des Pfälzerwaldes durch den Ausbau der B 10 Sorgen. Gemäß der UVS ergibt sich jedoch bei den Varianten B1+, A2, B3 und D2/A1 eine relativ geringe Betroffenheit für das Biosphärenreservat, während die stärkste Betroffenheit von Variante D3 ausgelöst wird.

Aus raumordnerischer Sicht ist die Variante B1+ gegenüber den anderen o.g. Varianten jedoch insoweit im Vorteil, da sie zu rund 70 % in einem Tunnel verläuft und eine weitere Landschaftszerschneidung somit zum Großteil vermeidet. Bei den Varianten B1 und B3 verlaufen dagegen „nur“ ca. 60 % der Gesamttrasse im Tunnel, genauso wie bei den Varianten A2 und D2/A1. Insofern ist die Variante B1+ „lediglich“ zwischen dem Tunneleingang bzw. –ausgang und den Anschlussstellen „Queichhambach“ bzw. „B 48, Wellbachtal“ auf einer Gesamtlänge von ca. 2,3 km sichtbar, wobei die neue Trasse hier jeweils parallel zur Bestandstrasse der B 10 geführt werden soll. Eine weitere Fragmentierung des Pfälzerwaldes kann aus raumordnerischer Sicht somit weitgehend vermieden werden.

Im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens ist sicherzustellen, dass der

Ausbau des vorliegenden Abschnitts nicht zur Aberkennung des Schutzstatus führt. Es wird daher eine frühzeitige Abstimmung mit dem MAB-Nationalkomitee sowie dem Bezirksverband Pfalz empfohlen. Dazu sind die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minimierung und Vermeidung der Beeinträchtigungen bereits im Vorfeld eng mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen. Damit kann aus raumordnerischer Sicht auch den Zweifeln des NABU begegnet werden, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Minimierung der Beeinträchtigungen nicht greifen bzw. nicht umgesetzt würden.

Es ist allerdings nicht von der Hand zu weisen, dass allein durch die Addition weiterer Fahrstreifen entlang der B 10 die bereits jetzt bestehende Trennwirkung erhöht und der Austausch für die Tierwelt zusätzlich erschwert werden kann. Im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens sind daher, wie vom Landesjagdverband gefordert, Querungshilfen/Grünbrücken zur Wiedervernetzung vorzusehen. Die Standorte sind in enger Zusammenarbeit mit der Oberen Naturschutzbehörde festzulegen.

Einige der Beteiligten äußern ferner Bedenken, dass die Datengrundlage der UVS veraltet bzw. nicht mehr aktuell sei und somit nicht als Grundlage für einen Variantenvergleich dienen könnte. Wie der LBM auf dem Erörterungstermin allerdings darlegte, kann die veraltete Datengrundlage durchaus für einen Variantenvergleich herangezogen werden. Die letztmalig vor fünf Jahren flächendeckend durchgeführten Geländebegehungen zur Verifizierung der örtlichen Biotop- und Nutzungstypen hätten schließlich keine gravierenden Veränderungen gegenüber dem Zeitraum der Datenerhebung erkennen lassen, die eine wesentlich andere Avizönose oder auch Lebensgemeinschaften anderer Tiere zur Folge hätten. Die seinerzeit systematisch und methodisch korrekt durchgeführten Kartierungen würden eine fundierte Datenbasis zur Ableitung möglicher erheblicher Auswirkungen bilden und somit einen Variantenvergleich zur Linienfindung erlauben. Im Übrigen seien durchaus auch jüngere Daten von Dritten aufgenommen worden, z.B. zur Situation der Wildkatze oder des Luchses (Auswertung der Daten zum EU-Lifeprojekt „Wiederansiedlung des Luchses im Biosphärenreservat Pfälzerwald“).

Aus Sicht der Raumordnung ist es nachvollziehbar, dass eine grundsätzliche Bewertung der Varianten auch auf Basis der veralteten Datengrundlage möglich ist und somit im Ergebnis Varianten herausgearbeitet werden, die naturschutzfachlich und artenschutzrechtlich die (relativ gesehen) geringsten Auswirkungen haben. Für das anschließende Planfeststellungsverfahren ist es jedoch unerlässlich, dass die Datengrundlagen auf den aktuellen

Stand gebracht und entsprechende Kartierungen durchgeführt werden. Dabei ist nachzuweisen, dass der Ausbau grundsätzlich mit den naturschutzfachlichen Vorgaben vereinbar ist. Entsprechende Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen sind frühzeitig mit der Oberen Naturschutzbehörde abzustimmen.

Trotz der Vorbehalte gegen die Aktualität der Daten und der meist generell ablehnenden Haltung der Naturschutzverbände gegenüber dem Vorhaben stimmen diese - und auch die Obere Naturschutzbehörde - grundsätzlich mit den Ergebnissen der naturschutzfachlichen Bewertungen überein, dass die Varianten B1+ und D2/A1 im Hinblick auf die Auswirkungen des Vorhabens auf die einzelnen Schutzgüter sowie auf die Natura 2000-Gebiete und den Artenschutz am besten abschneiden. Damit seien beide Varianten im Ergebnis bedeutend umweltverträglicher als Variante A2 und daher vorzugswürdig. Dies wurde auch auf dem Erörterungstermin nochmals bekräftigt.

Dem ist aus raumordnerischer Sicht nichts hinzuzufügen. Wie in den naturschutzfachlichen Gutachten dargelegt, können erhebliche Beeinträchtigungen für das FFH-Gebiet „Biosphärenreservat Pfälzerwald“, auch unter Berücksichtigung schadensbegrenzender Maßnahmen, bei den Varianten B1 und D3 nicht ausgeschlossen werden, sodass diese Varianten bereits aus diesem Grund nicht weiterverfolgt werden sollten.

Die Varianten B1+ und D2/A1 schneiden dagegen insbesondere im Hinblick auf die Schutzgüter „Landschaft“, „Pflanzen“ und „Tiere“ deutlich besser ab als die Varianten A1, A2 und B3.

Die derzeit nicht auszuschließenden erheblichen Beeinträchtigungen für den Ameisenbläuling, den Großen Feuerfalter und die Grüne Keiljungfer im Bereich südlich der Queich werden von allen Varianten ausgelöst. Hier sind im Rahmen der Detailplanung für das nachfolgende Genehmigungsverfahren alle Maßnahmen umzusetzen, die zur Schadensbegrenzung und Kohärenzsicherung beitragen. Dabei gilt es laut Gutachter eine Trasse zu finden, die einerseits eine Verlegung der Queich möglichst vermeidet und andererseits die Wiesenflächen als Lebensstätte der Falter erhält.

Der Vorwurf der Verbände und einer Bürgerinitiative, dass der sog. Klimabeschluss des Bundesverfassungsgerichtes nicht berücksichtigt worden sei, ist für den vorliegenden Ausbauabschnitt nur bedingt richtig, da bereits bei der Aufstellung des aktuellen Bundesverkehrswegeplans die Auswirkungen des gesamten Ausbausvorhabens auf das globale Klima

untersucht und ermittelt worden sind. Eine Untersuchung der Auswirkungen allein des beantragten Ausbauabschnitts auf das globale Klima ist auf Ebene des Raumordnungsverfahrens nicht erforderlich. Selbstverständlich ist ein Fachbeitrag Klima im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erarbeiten, um evtl. betriebsbedingte und lebenszyklusbedingte Treibhausgasemissionen zu betrachten und zu bilanzieren.

Aus Sicht der Raumordnung ist im Ergebnis Variante B1+ am besten mit den naturschutzfachlichen Belangen vereinbar, was vor allem der relativ langen Tunnelstrecke geschuldet ist. Hierdurch fällt u.a. die Neuzerschneidung des Biosphärenreservates relativ gering aus. Zwar führt auch diese Variante zu erheblichen Beeinträchtigungen. Diese können jedoch gem. den Ausführungen der Gutachten durch Umsetzung verschiedener Minimierungs- und Vermeidungsmaßnahmen sowie Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen auf ein nicht erhebliches Maß reduziert werden.

Auch die Variante D2/A1 - und mit einigem Abstand die Varianten A2 und B3 - können mit den naturschutzfachlichen Belangen in Einklang gebracht werden.

Die Varianten A1, B1 und D3 sind dagegen bereits aufgrund der erheblichen Auswirkungen auf das FFH-Gebiet „Biosphärenreservat Pfälzerwald“ sowie der hohen Risiken für verschiedene Schutzgüter mit den Erfordernissen der Raumordnung nicht in Einklang zu bringen.

5. Wasserwirtschaftliche Belange

Bis auf Variante D3 greifen alle Varianten im östlichen Bereich der Trassen in das Überschwemmungsgebiet der Queich bzw. gem. ERP in ein Vorranggebiet für den vorbeugenden Hochwasserschutz ein und führen zu einer Verringerung des Retentionsvolumens. Gleichzeitig geht die vorgesehene Fahrbahnaddition nördlich der B 10 zwischen der AS „Queichhambach“ und Tunneleingang mit einer Verlegung des Gewässerbettes der Queich einher. Zudem werden die Zonen II und III des Trinkwasserschutzgebietes „Queichhambach“ tangiert.⁴

Gemäß Plansatz G 2.2.5.1 des ERP sollen zur Vermeidung künftiger Schäden durch Hochwasser alle zur Umsetzung eines nachhaltigen Hochwasserrisikomanagements erforderlichen Maßnahmen zur Anwendung kommen. U.a. sollen Fließgewässer und ihre Auen freigehalten bzw. wiederhergestellt werden. In den Vorranggebieten für den vorbeugenden

⁴ Vgl. hierzu auch die Ausführungen zum Schutzgut „Wasser“ auf S. 43.

Hochwasserschutz (Plansatz 2.2.5.2, Z) haben die Belange des Hochwasserschutzes Vorrang vor konkurrierenden Nutzungsansprüchen. Sie sind von hochwassersensiblen Nutzungen, insbesondere von weiterer Bebauung sowie von Vorhaben, die den Abfluss beeinträchtigen bzw. zu Retentionsraumverlusten führen, freizuhalten. Unvermeidbare Vorhaben und Maßnahmen im öffentlichen Interesse sind ausnahmsweise möglich, wenn die Erfordernisse des Hochwasserschutzes gewahrt bleiben.

Die Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz der SGD Süd erklärt hierzu, dass im Überschwemmungsbereich der Queich keine Maßnahmen erlaubt seien, die zu einer Reduzierung des Retentionsraumes führen würden. Die Errichtung baulicher Anlagen sei grundsätzlich untersagt. Für den Ausbau sei daher eine Ausnahme von den Verboten erforderlich.

Es ist unzweifelhaft, dass für den Ausbau der B 10 auf einer Strecke von rund 1.000 m Retentionsraum der Queich beansprucht werden wird bzw. verlorengeht. Eine Ausnahme stellt lediglich Variante D3 dar, die den Retentionsraum der Queich nicht tangiert. Für alle anderen Varianten kann eine Berechnung des Verlustes bzw. des erforderlichen Ausgleichs erst nach Vorliegen der genauen Trasse im Zuge des Planfeststellungsverfahrens erfolgen. Um den Belangen des vorbeugenden Hochwasserschutzes gerecht zu werden, ist generell darauf zu achten, dass die Inanspruchnahme des Retentionsraumes auf das absolut Notwendige reduziert wird. Dabei wird von Seiten der Raumordnung davon ausgegangen, dass der Verlust grundsätzlich ausgeglichen werden kann. Die Obere Wasserbehörde ist frühzeitig in die entsprechenden Untersuchungen einzubinden.

Ferner wird seitens der Regionalstelle Wasserwirtschaft, Abfallwirtschaft und Bodenschutz bestätigt, dass alle Varianten, bis auf D3, durch das Trinkwassergewinnungsgebiet „Queichhambach“ (Zonen II und III) verlaufen. Zwar sei die Trinkwasserschutzgebietsverordnung aufgehoben worden und somit nicht mehr gültig, der Brunnen werde jedoch noch zur Trinkwasserversorgung genutzt (unbefristete Erlaubnis). Der Brunnen besitze keine Absperrung gegen oberflächennahe Einflüsse, weshalb mit einem erhöhten Untersuchungsaufwand und ggf. kontinuierlichen Messungen zu rechnen sei.

Aus Sicht der Raumordnung stellt die Trinkwasserversorgung ein sehr hohes Gut dar, das es zu schützen gilt. So soll auch nach dem ERP (Plansatz 2.2.3.4, G) die öffentliche Trinkwasserversorgung durch eine konsequente Weiterführung der Ausweisung von Wasserschutzgebieten im erforderlichen Umfang gesichert werden. In den Wasserschutzgebieten

sollen das entsprechende Schutzniveau erhalten und Beeinträchtigungen vermieden werden.

Auf dem Erörterungstermin wurde seitens der Oberen Wasserbehörde nochmals dargelegt, dass zwar ein Ersatzbrunnen westlich von Annweiler errichtet worden sei, aus dem Brunnen „Queichhambach“ dennoch aufgrund der unbefristeten Erlaubnis weiterhin Wasser, wenn auch in geringen Mengen, gefördert werde. Aus raumordnerischer Sicht sind daher der Brunnen bzw. die Wasserschutzzonen auch weiterhin vor schädlichen Einträgen zu schützen. Im Rahmen der Detailplanung ist deswegen darauf zu achten, dass die Trasse möglichst wenig die Wasserschutzzonen II und III tangiert. Eine Führung der Trasse komplett außerhalb des (ehemaligen) Wasserschutzgebietes, wie vom BUND gefordert, ist nach Angaben des Landesbetriebes Mobilität nicht möglich. Eine Abstimmung mit der Oberen Wasserbehörde ist zwingend erforderlich, um entsprechende Auflagen zum Schutz der Wasserschutzzonen frühzeitig abzustimmen und festzusetzen.

Im Übrigen sind der von Oberen Wasserbehörde angemahnte Nachweis der Gewässervertäglichkeit sowie der „Fachbeitrag EU-Wasserrahmenrichtlinie“ selbstverständlich im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erbringen.

6. Weitere fachliche Belange

6.1 Landwirtschaft

Die landwirtschaftlichen Flächen und ihre wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Funktionen sollen nachhaltig gesichert und entwickelt werden (ERP Rhein-Neckar, Plansatz 2.3.1.1, G). In der Begründung wird ausgeführt, dass die vielfältigen Funktionen der Landwirtschaftsflächen eine besondere Sorgfaltspflicht für ihre Nutzung und ihren nachhaltigen Schutz begründen. Dies bezieht sich u.a. auf den sparsamen Umgang mit Flächen und die Vermeidung von Zerschneidungswirkungen.

Bis auf Variante D3 führen alle Trassenvarianten vor allem im Bereich der Anschlussstelle „Queichhambach“ zu einer Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Nutzflächen.

Darauf wird auch seitens der Landwirtschaftskammer hingewiesen. Dadurch seien insbesondere die Bewirtschaftungsflächen des Gutes Rothenhof betroffen. Bei dem Betrieb handele es sich um einen tierhaltenden Betrieb mit Milchkuh- und Ammenkuhhaltung mit Weidengang. Aufgrund der Betriebsstruktur, insbesondere geprägt durch die Milchkuhhaltung, sei der Betrieb auf den Erhalt von hofnahen Weide- und Auslaufflächen angewiesen. Diese

Flächen seien daher zu erhalten und beim Ausbau unbedingt zu berücksichtigen. Die AS „Queichhambach“ sollte daher nach Osten verschoben werden. Sollte eine Inanspruchnahme unumgänglich sein, seien dem Hof Ersatzflächen zur Verfügung zu stellen.

Aus Sicht der Raumordnung werden durch den vorliegenden Ausbauabschnitt relativ wenig landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen, bezogen auf die Gesamtlänge der Trassen. Dies betrifft gleichermaßen alle Varianten. Der Landwirtschaftskammer ist zuzustimmen, dass der milchviehhaltende Betrieb von dem Ausbau besonders tangiert wird. Im nachfolgenden Planfeststellungsverfahren ist es daher erforderlich, die Trasse so festzulegen, dass möglichst keine bewirtschafteten Flächen des Hofes in Anspruch genommen werden. Sollte eine Inanspruchnahme unumgänglich sein, sind nach Möglichkeit Ersatzflächen bereitzustellen. Der Verlauf der Trasse ist gegenüber dem/den Betreiber(n) des Hofes frühzeitig zu kommunizieren.

Im Übrigen ist darauf zu achten, dass im Rahmen von Kompensationsmaßnahmen auf Nutzungsextensivierungen bestehender landwirtschaftlicher Nutzflächen verzichtet wird. Sollten sich dennoch landwirtschaftliche Betroffenheiten ergeben, ist eine Abstimmung mit der Landwirtschaft erforderlich.

6.2 Forstwirtschaft

Gem. G 124 des LEP IV werden die Nutz-, Schutz- und Erholungswirkungen des Waldes und dessen typische Ausprägung als Element der Kulturlandschaft durch naturnahe Waldbewirtschaftung und durch besondere Pflege- und Bewirtschaftungsmaßnahmen gesichert und entwickelt. In der Begründung wird u.a. ausgeführt, dass Wälder bei öffentlichen Planungsvorhaben zu schützen sind.

Auch nach dem ERP Rhein-Neckar sollen die Waldflächen zur Erfüllung der ökologischen, ökonomischen und sozialen Funktionen erhalten werden (Plansatz 2.3.2.1, G). Vorranggebiete für Wald und Forstwirtschaft dienen der Sicherung und Entwicklung der Waldfunktionen und Waldstrukturen. Die Inanspruchnahme von Wald, u.a. für Verkehrsanlagen, ist ausnahmsweise möglich. Es ist jedoch darauf zu achten, dass sowohl die natürliche Eignungsgrundlage dieser Bereiche als auch deren wirtschaftliche Nutzbarkeit nicht gefährdet bzw. nach Möglichkeit verbessert werden (Plansatz 2.3.2.2, Z).

Gemäß Aussage der Zentralstelle der Forstverwaltung seien diejenigen Varianten vorzugswürdig, bei denen Eingriffe in Waldflächen möglichst geringgehalten würden. Daher seien

die Varianten mit Tunnellösung, insbesondere diejenigen mit nur einem langen Tunnel, grundsätzlich geeigneter als solche mit offener Bauweise oder mit mehreren kurzen Tunneln, da der Waldverlust primär im Bereich der Tunnelportale zu erwarten sei. Insbesondere Variante D3 werde daher abgelehnt.

Dem kann aus Sicht der Raumordnung und Landesplanung gefolgt werden. Neben dem forstwirtschaftlichen Nutzen und der hochwertigen naturschutzfachlichen Funktion des Waldes gilt es zusätzlich, die Erholungsfunktion der bisher unzerschnittenen Waldbereiche, insbesondere südlich der B 10, zu berücksichtigen. Zwar wird Wald bei allen Varianten in Anspruch genommen, die Varianten B1, B1+ und B3 verfügen jedoch nur über einen Tunnel mit zwei Tunnelportalen und dürften somit den geringsten Waldverlust aufweisen. Vor allem bei der Variante B1+ befindet sich das östliche Portal östlich der Bahnlinie und somit bereits außerhalb des geschlossenen Waldbestandes. Aus raumordnerischer Sicht ist daher davon auszugehen, dass bei Variante B1+ der Waldverlust am geringsten ausfällt und die vielfältigen Funktionen des Waldes am wenigsten beeinträchtigt werden.

Bei Variante D3 werden dagegen 7 Tunnel benötigt, weshalb hier der weitaus größte Waldverlust zu erwarten ist. Hinzu kommt, dass die Tunnelportale sich über die gesamte Strecke verteilen und somit u.a. die Schutz- und Erholungsfunktionen des Waldes mit Abstand am stärksten beeinträchtigt werden. Im Hinblick auf die forstlichen Belange schneidet Variante D3 daher am schlechtesten ab.

Die Varianten A1, A2 sowie D2/A1 liegen mit zwei bzw. drei Tunneln im Mittelfeld.

6.3 Sonstige Belange

Die Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesdenkmalpflege, erklärt, dass die Denkmalverträglichkeit bei fast allen Varianten gegeben sei. Sie lehnt allerdings die Variante D3 ab, da durch die geplanten Brückenbauwerke in der Nähe der hochrangigen Denkmäler (u.a. die Burgen Trifels und Münz) starke Beeinträchtigungen von Erscheinungs- und Landschaftsbild zu befürchten seien.

Gem. der UVS werden direkte Beeinträchtigungen der baulichen Kulturdenkmäler zwar ausgeschlossen. Aus Sicht der Raumordnung können jedoch indirekte Beeinträchtigungen (auf das Erscheinungsbild, Landschaftsbild) nicht komplett ausgeschlossen werden. Daher sind die weiter nördlich verlaufenden Varianten der Variante D3 vorzuziehen.

Die seitens der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Direktion Landesarchäologie, gegebenen

Hinweise zu drei Fundstellen liegen nach Aussage des LBM in einem Bereich, in dem die möglichen Trassen unterirdisch in Tunnellage verlaufen. Sie sind daher von einer Überbauung nicht betroffen.

Die von der Generaldirektion Kulturelles Erbe, Abt. Erdgeschichte, vorgebrachte Bitte um weitere Beteiligung im nachfolgenden Verfahren ist nachzukommen. Der Beginn der Erdarbeiten ist rechtzeitig anzuzeigen, um ggf. geologische und paläontologische Funde rechtzeitig zu bergen.

Die vom Landesamt für Geologie und Bergbau formulierten Hinweise, insbesondere bezüglich der Ingenieurgeologie, können im Rahmen des nachfolgenden Planfeststellungsverfahrens berücksichtigt werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf vorhandene oder geplante Einrichtungen der Telekommunikation sowie der Gas- und Stromversorgung führen zu keinen Konfliktsituationen. Den vorgebrachten Anregungen und Hinweisen kann im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens Rechnung getragen werden.

7. Raumordnerische Gesamtabwägung

Mit dem 4-streifigen Ausbau der B 10 im Bereich von Annweiler am Trifels soll insbesondere das bestehende erhebliche Gefahrenpotential in den Tunnelabschnitten, das aufgrund der Einbahnigkeit der Strecke besteht, beseitigt werden. Zudem soll die Verkehrssicherheit durch eine Verringerung der Staugefahr erhöht werden.

Die meisten Verfahrensbeteiligten äußern zwar Bedenken gegen das Vorhaben, stimmen aber unter Berücksichtigung bestimmter Auflagen letztendlich einer Trassenvariante zu. Während dabei vor allem seitens der Kommunen Variante B2+a präferiert wird, plädieren verschiedene andere Beteiligte für Variante B1+. Der Großteil der Naturschutzverbände lehnt den Ausbau komplett ab. Einigkeit besteht bei allen Trägern öffentlicher Belange jedoch in der klar ablehnenden Haltung gegenüber der vom Landesbetrieb ursprünglich favorisiert eingebrachten Variante A2.

Aus Sicht der Oberen Landesplanungsbehörde spiegelt sich dieses gegensätzliche Votum auch in den abzuwägenden raumordnerischen Belangen wider. Denn während Variante B1+ vor allem unter naturschutzfachlichen Gesichtspunkten vergleichsweise am besten abschneidet, gefolgt von Variante D2/A1, ist Variante B2+a insbesondere im Hinblick auf die Lärmentlastung die günstigste Trassenführung.

Wie jedoch bereits zu Beginn ausgeführt, entsprechen alle Varianten mit einem 4-streifigen Neubau nicht den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplans, weshalb u.a. Variante B2+a nicht mit in die Abwägung aufgenommen worden ist.

Allerdings steht mit der Variante B1+ eine Variante zur Verfügung, die ebenfalls zu einer erheblichen Lärmentlastung von Wohn- als auch Erholungsgebieten führt. Gerade unter dem Gesichtspunkt der Lärmentlastung ist diese Linienführung daher am besten mit den Interessen der Kommunen und Bürger vor Ort in Einklang zu bringen. Hinzu kommt, dass diese Variante insbesondere auch unter naturschutzfachlichen Aspekten am günstigsten abschneidet. Variante D3 schneidet zwar im Hinblick auf die wasserwirtschaftlichen Belange am besten ab, die Variante kann jedoch allein schon im Hinblick auf die naturschutzfachlichen Belange nicht mit den Zielen der Raumordnung in Einklang gebracht werden. Gleiches gilt im Übrigen auch für die A-Varianten, die zu einer Neuverlärnung bisher unbelasteter Wohn- und Erholungsbereiche führen würden und somit zurecht von den betroffenen Kommunen und Anwohnern abgelehnt werden. Schließlich kommt es bei einem Ausbau auch darauf an, die Anwohner vor Ort „mitzunehmen“, indem die Gesamtbelastung reduziert wird.

Nach Abwägung aller genannten Belange stellt sich im Ergebnis daher allein Variante B1+ als raumverträglich dar. Alle weiteren Varianten gehen nicht mit den Erfordernissen der Raumordnung konform.

F Abschließende Bemerkungen

Ziel der Raumverträglichkeitsprüfung war es, festzustellen, ob eine der vom Landesbetrieb Mobilität beantragten Trassen für den 4-streifigen Ausbau der B 10 zwischen der Anschlussstelle B 48 Wellbachtal und der Anschlussstelle Queichhambach mit den Zielen und Grundsätzen der Raumordnung und Landesplanung übereinstimmt und wie diese Trasse mit anderen raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen abgestimmt werden kann. Es soll die unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten raumordnerisch günstigste Lösung dargestellt werden. Die RVP beurteilt somit vor dem eigentlichen Genehmigungsverfahren die grundsätzliche Zulässigkeit des Vorhabens unter raumordnerischen und landesplanerischen Aspekten.

Im Unterschied zum Planfeststellungsverfahren können in der RVP daher ausschließlich die für die raumordnerische Zulässigkeit des Vorhabens erheblichen öffentlichen Belange Be-

rücksichtigung finden. Rein privatrechtliche Belange sowie evtl. Enteignungs- und Anpassungsmaßnahmen sind nicht Gegenstand der RVP. Diese sind den nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten. Dadurch ergibt sich in der RVP eine großräumigere Betrachtungsweise als im eigentlichen Genehmigungsverfahren.

Die gutachterliche Stellungnahme als Ergebnis der RVP entfaltet gegenüber dem Träger des Vorhabens und gegenüber Einzelnen keine unmittelbare Rechtswirkung und ersetzt nicht die zur Verwirklichung des Vorhabens nach anderen Rechtsvorschriften erforderlichen Genehmigungen, Erlaubnisse oder sonstigen behördlichen Entscheidungen. Die gutachterliche Stellungnahme ist jedoch bei diesen Entscheidungen zu berücksichtigen.

Die RVP ist damit abgeschlossen. Die Verfahrensbeteiligten erhalten einen Abdruck der gutachterlichen Stellungnahme.

Struktur- und Genehmigungsdirektion Süd
-Obere Landesplanungsbehörde-

Neustadt an der Weinstraße, den 26.03.2025

Im Auftrag

Sylvia Götz

Anhang: Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der Bürgerinitiativen