

6 Variantenvergleich

6.1 Schutzgutbezogener Variantenvergleich

Die in Kap. 5.1 vorgenommenen Beurteilungen der potenziellen Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Schutzgüter nach den drei Kategorien „relativ geringe Auswirkungen“, „erhebliche Auswirkungen“ und „hohe Auswirkungen“) sind in der Tab. 6-1 zusammengefasst. Dabei wird davon ausgegangen, dass es sich vor allem um negative Einflüsse auf die Schutzgüter handelt.

| Beurteilung der Trassenvarianten | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|----------------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Mensch | – | – | – | – – | – – |
| Tiere und Pflanzen | – – – | – – | – – | – – | – – |
| Boden | – – – | – – – | – | – – – | – – |
| Wasser | – – | – – | – – | – | – |
| Klima/Luft | – – – | – | – – | – | – |
| Landschaft/Erholung/Kulturgüter | – – – | – – | – – – | – | – |

Beurteilungsstufen:

| | | | | | |
|---|------------------------------|-----|-------------------------|-------|-------------------|
| – | relativ geringe Auswirkungen | – – | erhebliche Auswirkungen | – – – | hohe Auswirkungen |
|---|------------------------------|-----|-------------------------|-------|-------------------|

Tabelle 6-1: Übersicht über die Beurteilungen der Trassenvarianten in ihren Auswirkungen auf die Schutzgüter

Bei Aggregation der Einzelbeurteilungen zu einer Gesamtbeurteilung ergeben sich folgende Rangstufen, beginnend mit der Variante (Rangstufe 1), von der die relativ geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind, bis hin zur Variante (Rangstufe 5), von der die relativ größten negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

| Varianten | Variante 5 | Variante 4 | Variante 3 | Variante 2 | Variante 1 |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Rangstufen | 1 | 2 | 3 | 3 | 5 |

Begründung:

Rangstufe 1: Die relativ geringsten Auswirkungen auf die Schutzgüter sind bei Realisierung der Variante 5 zu erwarten. Ein wesentlicher Grund ist dabei, dass die Variante zum großen Teil auf bereits vorhandenen Trassen verläuft.

Rangstufe 2: Mit Variante 4 sind dadurch, dass sie nicht auf der L414 verläuft, größere Beeinträchtigungen vor allem des Schutzgutes Boden verbunden als bei Variante 5.

Rangstufe 3: Bei den Varianten 2 und 3 sind die Auswirkungen auf die Schutzgüter insgesamt gesehen etwa gleich. Unterschiede bestehen bei genauerer Betrachtung bei den Schutzgütern Boden, Wasser, Klima/Luft und Landschaft/Erholung/Kulturgüter. Während Variante 2 sich deutlich negativer auf das Schutzgut Boden auswirkt, gehen von Variante 3 vergleichsweise größere Auswirkungen auf die Schutzgüter Klima/Luft und Landschaft/Erholung/Kulturgüter aus.

Rangstufe 4: Sie entfällt durch die Zuordnung der Varianten 2 und 3 zur Rangstufe 3.

Rangstufe 5: Von Variante 1 gehen zusammenfassend gesehen die größten negativen Auswirkungen auf die Schutzgüter aus, und zwar mit Abstand.

Zu betonen ist, dass bei der Herleitung der Rangstufen die Kriterien bzw. Schutzgüter gleichgewichtig behandelt wurden.

6.2 Variantenvergleich zu den Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsverhältnisse

Die in Kap. 5.2 vorgenommenen Beurteilungen zu den Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsverhältnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst.

| Örtlichkeit /Varianten | Wörrstadt | Saulheim | Sulzheim |
|---------------------------|------------|----------|------------|
| Variante 1 | + | + | + |
| Variante 2 | O | + | O/+ |
| Variante 3 | O | + | + |
| Variante 4 | O/+ | + | ++ |
| Variante 5 | O/+ | + | ++ |

Tabelle 6-2: Verkehrsentlastungswirkung des bestehenden innerörtlichen Straßennetzes nach Trassenvarianten

(++: sehr hoch, +: hoch, O: befriedigend)

Nach dieser Auflistung würden die Varianten 1, 4 und 5 am besten und die Varianten 2 und 3 am geringsten zu dem Ziel beitragen, Kfz-Verkehr aus den Ortsbereichen von Sulzheim, Wörrstadt und Saulheim zu verdrängen.

Die Varianten 4 und 5 haben wiederum leichte Vorteile gegenüber der Variante 1. Allerdings erfüllt die Linienführung der Variante 1 am besten das Kriterium, ortsfremde Kfz-Verkehre fern der Siedlungsbereiche zu führen und entspricht somit am ehesten der Charakteristik einer überörtlichen Ortsumgehungsstraße.

6.3 Variantenvergleich zur Wirtschaftlichkeit

Bei der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung werden den notwendigen Investitionen die Nutzen durch die 5 Trassenvarianten vergleichend gegenübergestellt, wobei es allerdings nicht Gegenstand der vorliegenden Untersuchung ist, eine Nutzen/Kosten-Analyse in monetärer Form und in Anlehnung an die EWS⁸ oder nach Bundesverkehrswegeplanung⁹ (BWVP) durchzuführen. Die größten Auswirkungen des Projekts (Entlärnung und Aufwertung der Ortsbereiche) sind ohnehin städtebaulicher Art und könnten sich nicht ohne weiteres monetarisieren lassen. Abschließend werden die Ergebnisse verbal-argumentativ bewertet.

Grundsätzlich erfolgte die Linienwahl und die Trassierung der überörtlichen Umgehungsstraße mit dem Ziel, ökologisch, ökonomisch, verkehrlich, städtebaulich sinnvolle und sichere Lösungen zu finden.

Die Verkehrsanlagen sind in der Art der Ausführung und der Bauweise wirtschaftlich bemessen.

6.3.1 Kosten

Die Kosten des Projekts setzen sich aus den Herstellungs-, Planungs- und Betriebskosten zusammen.

Die Kosten für Bau und Planung (Investitionskosten) einschließlich Nebenanlagen sind für die 5 Trassen in der folgenden Tabelle aufgeführt.

| Variante | Trassenlänge | Herstellungskosten, netto | Planungskosten (~17%) | Investitionskosten | Kosten pro lfdm |
|----------|--------------|---------------------------|-----------------------|--------------------|-----------------|
| | Meter | Euro | Euro | Euro | Euro |
| 1 | 7.170 | 33.890.000 | 5.761.300 | 39.651.300 | 5.530,17 |
| 2 | 6.150 | 37.650.000 | 6.400.500 | 44.050.500 | 7.162,68 |
| 3 | 3.650 | 38.490.000 | 6.543.300 | 45.033.300 | 12.337,89 |
| 4 | 6.990 | 39.100.000 | 6.647.000 | 45.747.000 | 6.544,64 |
| 5 | 5.575 | 31.490.000 | 5.353.300 | 36.843.300 | 6.608,66 |

Tabelle 6-3: Investitionskosten der Trassenvarianten

Die **Investitionskosten** sind für die Trassenvarianten 1 und 5 mit 39,9 Mio. bzw. 37,5 Mio. im Vergleich zu den Varianten 2, 3 und 4 am niedrigsten. Die Differenzen betragen zwischen 10-20% der Gesamtinvestitionen.

⁸ Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV): „Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen EWS“, Köln, 1997

⁹ Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB): „Grundzüge der gesamtwirtschaftlichen Bewertungsmethodik – Bundesverkehrswegeplan 2003“, Berlin, 2002

Laufende Kosten sind ständig wiederkehrende Ausgaben für das Vorhalten der Straße sowie Lenkung und Sicherung des Verkehrs (Verkehrsabwicklung). Sie sind im Wesentlichen vom Straßentyp, der Anzahl und der Größe der Kunstbauten sowie vom Umfang der Straßenausstattung abhängig.

In den folgenden Tabellen werden die laufenden Kosten für Straßenkörper, Kunstbauten und Betrieb der Signalanlagen im Verhältnis zur Gesamtlänge der Straßentrassen und der laufenden Kosten pro Km und Jahr (vgl. EWS) in einem Punktesystem erfasst. Somit ist eine Vergleichbarkeit der Trassen gewährleistet.

| Variante | Straße | Relation Straßenlänge | Gewichtung | Summe 01 |
|----------|--------|-----------------------|------------|----------|
| | Meter | - | - | - |
| 1 | 7.170 | 1,17 | 1,00 | 1,17 |
| 2 | 6.150 | 1,00 | | 1,00 |
| 3 | 3.650 | 0,59 | | 0,59 |
| 4 | 6.990 | 1,14 | | 1,14 |
| 5 | 5.575 | 0,91 | | 0,91 |

Tabelle 6-4: Bewertung laufende Kosten Straße in Relation der Trassenlängen (Grundlage: 21.000 DM/km*a)

| Variante | Bauwerke | Relation Bauwerke | Gewichtung | Summe 02 |
|----------|----------|-------------------|------------|----------|
| | Meter | - | - | - |
| 1 | 405 | 1,00 | 7,14 | 7,14 |
| 2 | 675 | 1,67 | | 11,90 |
| 3 | 890 | 2,20 | | 15,70 |
| 4 | 595 | 1,47 | | 10,49 |
| 5 | 410 | 1,01 | | 7,23 |

Tabelle 6-5: Bewertung laufende Kosten Kunstbauten in Relation der Bauwerkslängen (Grundlage: 150.000 DM/km*a)

| Variante | Signalanlagen | Relation Signalanlagen | Gewichtung | Summe 03 |
|----------|---------------|------------------------|------------|----------|
| | Stück | und Straße | - | - |
| 1 | 4 | 0,76 | 0,71 | 0,54 |
| 2 | 1 | 0,16 | | 0,12 |
| 3 | - | - | | - |
| 4 | 6 | 1,11 | | 0,79 |
| 5 | 5 | 0,74 | | 0,53 |

Tabelle 6-6: Bewertung laufende Kosten Signalanlagen in Relation der Trassenlängen
(Grundlage: 15.000 DM/LZA*a)

| Variante | Summe 01 | Summe 02 | Summe 03 | Summe |
|----------|----------|----------|----------|---------------|
| | - | - | - | gesamt |
| 1 | 1,2 | 7,1 | 0,5 | 8,9 |
| 2 | 1,0 | 11,9 | 0,1 | 13,0 |
| 3 | 0,6 | 15,7 | - | 16,3 |
| 4 | 1,1 | 10,5 | 0,8 | 12,4 |
| 5 | 0,9 | 7,2 | 0,5 | 8,7 |

Tabelle 6-7: Gesamtbewertung laufende Kosten der Trassenvarianten

Hinsichtlich der laufenden Kosten erzielen die Varianten 1 und 5 mit 8,9 bzw. 8,7 Punkten das beste Ergebnis. Mit Punktwerten zwischen 13,0, 16,3 und 12,4 weisen die Varianten 2, 3 und 4 aufgrund des relativ hohen Anteils an Kunstbauten mindestens 40% höhere Folgekosten auf.

Die Trassenvarianten 1 und 5 sind sowohl bei den Investitions- als auch bei den laufenden Kosten günstiger als die Varianten 2, 3 und 4.

6.3.2 Nutzen

Veränderung der Betriebskosten und Fahrzeiten

Im Hinblick auf die zu erwartenden Fahrzeitgewinne ist eine Senkung der Betriebskosten für alle Trassenvarianten gegenüber der Fahrt durch den Ort zu erwarten.

Die Streckenführung der Varianten 1, 4 und 5 sind zwar länger und die Fahrzeitgewinne pro Fahrt geringer als die der Varianten 2 und 3, doch aufgrund der wesentlich höheren Ver-

kehrsfrequenzen auf der Umgehungsstraße ist für die Varianten 1, 4 und 5 ein höherer Nutzen, als für die Varianten 2 und 3 (kurze, lange Südumgehung) anzusetzen.

Entfallende Kosten

Durch die Realisierung des Projekts können bauliche Maßnahmen im Zuge der Ortsdurchfahrten entfallen, die im Vergleichsfall hätten vorgenommen werden müssen. Zusätzlich entfallen verschiedene laufende Kosten:

- Sanierung der Ortsdurchfahrt,
- Passive Lärmschutzmaßnahmen,
- Winterdienst in der Ortsdurchfahrt,
- Lichtsignalanlagen,
- Straßenbeleuchtung.

Veränderung des Unfallgeschehens

Durch die Verlagerung eines erheblichen Anteils des Durchgangsverkehrs und vor allem des Schwerverkehrs auf die Umgehungsstraße erhöht sich die Verkehrssicherheit in der Ortslage. Für die ortsferne Streckenführung der Varianten 1, 2 und 3 kann ein höherer Nutzen als bei den Varianten 4 und 5 (Trassenführung in Siedlungsnähe) erwartet werden.

Verminderung der Lärmbelastung

Ein Nutzen durch die Reduzierung des abschnittsweise starken Verkehrslärms in den Ortslagen ist bei allen Varianten gegeben. Wörrstadt und Sulzheim würden objektiv am stärksten bei den Varianten 1, 4 und 5 profitieren, am geringsten sind die Effekte in den Varianten 2 und 3.

In gleichem Maße ist mit einer Reduzierung von Luftschadstoffen zu rechnen.

Veränderung der Trennwirkung von Straßen

Die hohen Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten wirken als Barriere in den betroffenen Straßenabschnitten. Freies Queren der Straße ist kaum möglich. Häufig müssen von Fußgängern lange Wartezeiten oder Umwege in Kauf genommen werden. Diese Situation verbessert sich je mehr Kfz-Verkehr aus den innerörtlichen Bereichen verdrängt wird.

Abgeleitet von den prognostizierten Verkehrsbelastungen erzielen die Varianten 1, 4 und 5 den vergleichsweise höchsten Nutzen.

Veränderung der Flächenverfügbarkeit für Fußgänger und Radfahrer

Aufgrund der bei der Realisierung einer Ortsumgehung geringeren Verkehrsbelastungen im Ortsbereich, lässt sich der Straßenraum zu Gunsten der Fußgänger und Radfahrer verändern. Daraus lässt sich ein Nutzen für Fußgänger und Radfahrer ableiten, der für die Varianten 1, 4 und 5 höher einzuschätzen ist, als für die Varianten 2 und 3.

Darüber hinaus entstünde bei der Realisierung des Projekts weiterer Nutzen durch eine städtebauliche Aufwertung der Ortskerne:

- Aufwertung der Innerortsbereiche
- Steigerung der Aufenthaltsqualität
- Steigerung der Wohn- und Lebensqualität
- Steigerung der Immobilienwerte

| Nutzenkriterium | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Veränderung der Betriebskosten und Fahrzeiten | + | 0 | 0 | + | + |
| Entfallende Kosten | + | + | + | + | + |
| Veränderung des Unfallgeschehens | + | + | + | + / 0 | + / 0 |
| Verminderung der Lärmbelastung | + | + / 0 | + / 0 | + | + / 0 |
| Veränderung der Trennwirkung von Straßen | + | + / 0 | + / 0 | + | + |
| Veränderung der Flächenverfügbarkeit für Fußgänger und Radfahrer | + | + / 0 | + / 0 | + | + |
| städtebauliche Aufwertung der Ortskerne | + | + | + | + | + |

Tabelle 6-8: Qualitative Nutzenabschätzung durch die Trassenvarianten
(+: hoch, 0: weniger hoch)

Variante 1 liefert demnach den größten Nutzen. Obwohl sie mit über 7 Kilometern die längste Umgehungsstraße ist, kann über die starke Verkehrsnachfrage von einem vergleichsweise hohen Einsparpotenzial bei den Straßenbenutzungskosten ausgegangen werden.

Die konsequente Führung der Trasse im anbaufreien Bereich bewirkt eine Verlagerung der Kfz-Verkehre aus den Ortsbereichen heraus und entschärft somit Unfallschwerpunkte in den Ortslagen.

Aufgrund der vergleichsweise niedrigsten Investitionen, geringsten laufenden Kosten und des vergleichsweise hohen Nutzens, sind die Varianten 1 und 5 die wirtschaftlichsten Trassierungen.

6.4 Variantenvergleich bezogen auf die Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Verbandsgemeinde

Zur Analyse und Beurteilung der 5 Trassenvarianten im Hinblick darauf, ob und in welchem Maße sie zur nachhaltigen Entwicklung der Verbandsgemeinde Wörrstadt beitragen, wurde - wie in Kap. 5.5. dargestellt - im Rahmen des Agenda21-Prozesses ein Integriertes Entwicklungskonzept unter Mitwirkung der Bürgerinnen und Bürger und gesellschaftlicher Gruppen in der Verbandsgemeinde erarbeitet. Es besteht aus

- einem Leitbild, welches die wünschenswerte Situation im Jahre 2010 kennzeichnet,
- aus Leitlinien und Zielen zur Umsetzung oder Erreichung des Leitbildes sowie
- aus konkreten Zielaussagen für vier Gebietseinheiten, zum Teil abgeleitet aus den Leitlinien, welche die 5 Trassenvarianten räumlich umfassen (vgl. Abb. 6-1).

Die vergleichende Analyse und Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten erfolgte anhand folgender Kriterien:

- Potenziale und Ziele zu den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung/Gewerbe, Infrastruktur/Mobilität/Versorgung, Landwirtschaft/Weinbau sowie Natur/Landschaft/Freizeit/Naherholung/Tourismus zur Entwicklung der Gebietseinheiten 1-4,
- Auswirkungen auf andere Gebiete der VG Wörrstadt außerhalb der Gebietseinheiten 1-4 bezogen auf Biotopvernetzung, Verlärmung in Wörrstadt und Saulheim, Verkehrssituation in Wörrstadt und Saulheim,
- Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes zu den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung/Gewerbe, Infrastruktur/Mobilität/ Versorgung, Landwirtschaft/ Weinbau sowie Natur/Landschaft/Freizeit/Naherholung/Tourismus.

Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Potenziale und Zielvorgaben zu den Handlungsfeldern für die Gebietseinheiten 1-4

Die nachfolgende Abb. 6-1 (**s. auch Anlagenband Bild 6-1**) zeigt zur Veranschaulichung die 4 abgegrenzten Gebietseinheiten (Bereich 1-4) und den Verlauf der 5 Trassenvarianten innerhalb der Gebietseinheiten.

Zur Beurteilung der Trassenvarianten war es erforderlich, zwischen positiven und negativen Auswirkungen zu unterscheiden. Es wurde davon ausgegangen, dass bei den Handlungsfeldern Siedlungsentwicklung/Gewerbe sowie Infrastruktur/Mobilität/Versorgung die positiven Auswirkungen und bei den Handlungsfeldern Landwirtschaft/Weinbau und Na-

tur/Landschaft/Freizeit/Naherholung/Tourismus eher die negativen Auswirkungen im Vordergrund stehen. Deshalb wurden unterschiedliche Beurteilungstufen gebildet.

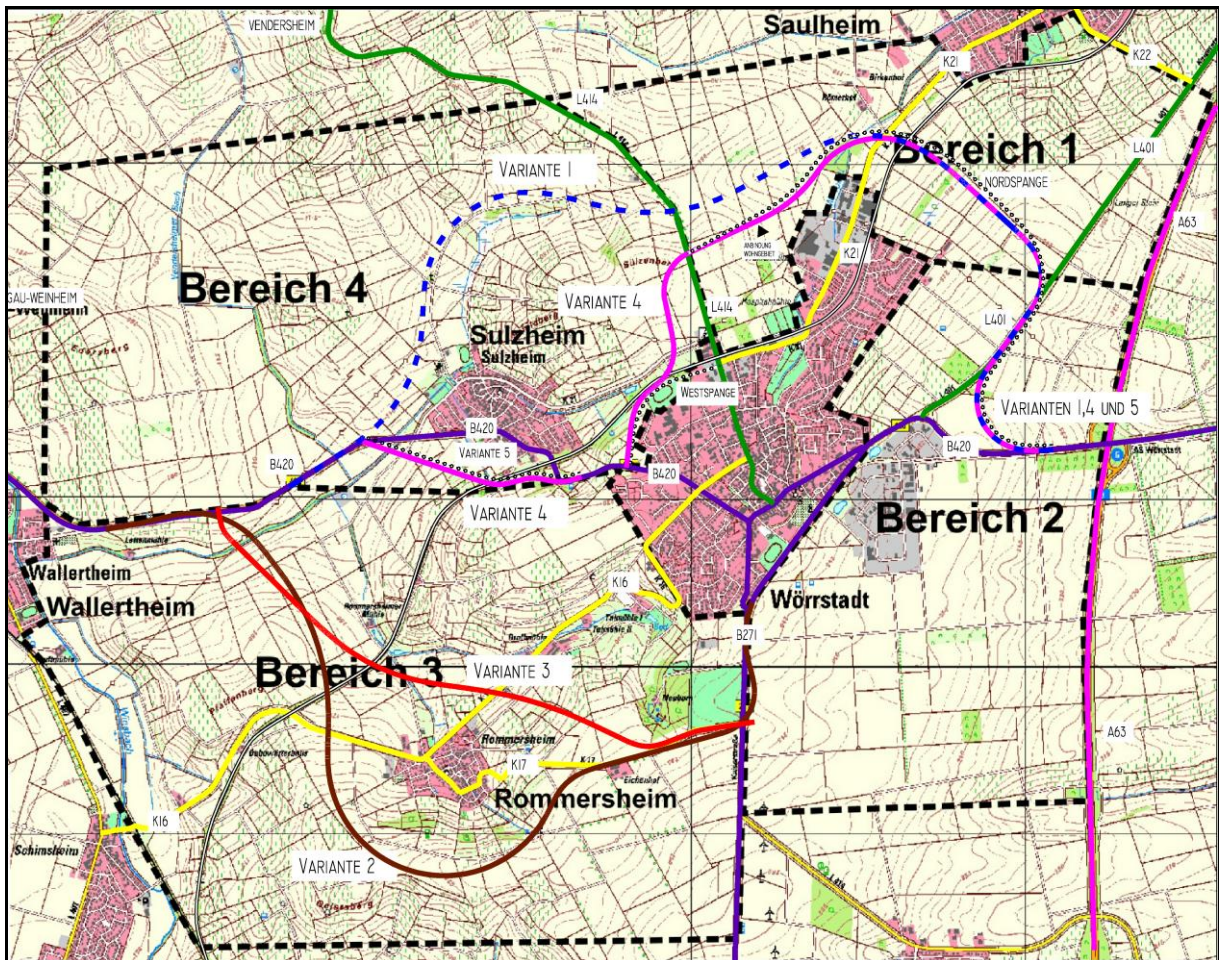


Abbildung 6-1: Überlagerung der abgegrenzten Gebietseinheiten (Bereiche 1-4) mit den 5 Trassenvarianten

Hinsichtlich der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Potenziale und Ziele zu den Handlungsfelder Siedlungsentwicklung/Gewerbe sowie Infrastruktur/Mobilität/Versorgung sehen die Beurteilungen zusammenfassend wie folgt aus:

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Potenziale und Ziele zum Handlungsfeld | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Siedlungsentwicklung, Gewerbe | + | - | -- | + | + |
| Infrastruktur, Mobilität, Versorgung | 0 | -- | - | + | ++ |

Beurteilungsstufen:

| | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| ++ positive Auswirkungen | + geringe positive Auswirkungen | 0 kaum Auswirkungen | - geringe negative Auswirkungen | -- negative Auswirkungen |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------------------|

Hinsichtlich der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Potenziale und Ziele zu den Handlungsfelder „Landwirtschaft/Weinbau“ sowie „Natur/Landschaft/Freizeit/Naherholung/Tourismus“ sehen die Beurteilungen zusammenfassend wie folgt aus:

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Potenziale und Ziele zum Handlungsfeld | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Landwirtschaft, Weinbau | -- -- | - | - ++ | -- -- | - + |
| Natur, Landschaft, Freizeit, Naherholung, Tourismus | -- -- | - | -- -- | - + | - ++ |

Beurteilungsstufen:

| | | | | |
|--|--------------------------------------|----------------------------|--|-------------------------------------|
| - ++ am wenigsten negative Auswirkungen | - + weniger negative Auswirkungen | - Negative Auswirkungen | -- erhebliche negative Auswirkungen | -- -- hohe negative Auswirkungen |
|--|--------------------------------------|----------------------------|--|-------------------------------------|

Bei Aggregation der Einzelbeurteilungen zu einer Gesamtbeurteilung ergeben sich folgende Rangstufen, beginnend mit der Variante (Rangstufe 1), von der die meisten positiven und die geringsten negativen Auswirkungen auf die Potenziale und Ziele der Gebietseinheiten 1-4 ausgehen, und endend mit der Variante (Rangstufe 5), von der die relativ meisten negativen bzw. die relativ wenigsten positiven Auswirkungen zu erwarten sind.

| Varianten | Variante 5 | Variante 4 | Variante 3 | Variante 2 | Variante 1 |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Rangstufen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Zusammenfassend gesehen, gehen von der Variante 5 relativ die geringsten negativen bzw. die positivsten Auswirkungen auf die Potenziale und Ziele zu den Handlungsfeldern für die Gebietseinheiten 1-4 aus. Dagegen erfüllt die Variante 1 relativ am wenigsten die Kriterien bzw. bei ihr würden sich die relativ negativsten Auswirkungen einstellen.

Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf Gebiete der VG Wörrstadt außerhalb der Gebietseinheiten 1- 4

Hinsichtlich der Auswirkungen der Trassenvarianten auf Gebiete der VG Wörrstadt außerhalb der Gebietseinheiten 1-4 sehen die Beurteilungen zusammenfassend wie folgt aus:

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf Gebiete außerhalb der Gebietseinheiten 1-4 | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Biotopvernetzung | - - - | - | - ++ | - - | - |

Beurteilungsstufen:

| | | | | |
|------------------------------------|-------------------------------|-----------------------|----------------------------------|----------------------------|
| - ++ | - + | - | - - | - - - |
| am wenigsten negative Auswirkungen | weniger negative Auswirkungen | Negative Auswirkungen | erhebliche negative Auswirkungen | hohe negative Auswirkungen |

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf Gebiete außerhalb der Gebietseinheiten 1-4 | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Verlärmung in Wörrstadt und Saulheim | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verkehrssituation in Wörrstadt | + | 0 | 0 | + | + |
| Verkehrssituation in Saulheim | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Beurteilungsstufen:

| | | | | |
|-----------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------------------|-----------------------|
| ++ | + | 0 | - | - - |
| positive Auswirkungen | geringe positive Auswirkungen | kaum Auswirkungen | geringe negative Auswirkungen | negative Auswirkungen |

Bei Aggregation der Einzelbeurteilungen zu einer Gesamtbeurteilung ergeben sich folgende Rangstufen, beginnend mit der Variante (Rangstufe 1), von der die relativ wenigsten negativen bzw. die meisten positiven Auswirkungen auf andere Gebiete der Verbandsgemeinde ausgehen, endend mit der Variante (Rangstufe 5), von der relativ die meisten negativen bzw. die wenigsten positiven Auswirkungen ausgehen.

| Varianten | Variante 3 | Variante 5 | Variante 2 | Variante 4 | Variante 1 |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Rangstufen | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Zusammenfassend gesehen, wirkt sich Variante 3 am positivsten und die Variante 1 am negativsten auf andere Gebiete der VG Wörrstadt aus.

Beurteilung der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Leitlinien und Ziele des Integrierten Konzeptes zu den Handlungsfeldern

Hinsichtlich der Auswirkungen der Trassenvarianten auf die Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes sehen die Beurteilungen zusammenfassend wie folgt aus:

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf Leitlinien und Ziele zum Handlungsfeld | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Siedlungsentwicklung, Gewerbe | + | 0 | 0 | + | + |
| Infrastruktur, Mobilität, Versorgung | 0 | + | 0 | + | + |

Beurteilungsstufen:

| - | | | | |
|-----------------------------|------------------------------------|------------------------|------------------------------------|-----------------------------|
| ++ positive Auswirkungen | + geringe positive Auswirkungen | 0 kaum Auswirkungen | - geringe negative Auswirkungen | -- negative Auswirkungen |

| Auswirkungen der Trassenvarianten auf Leitlinien und Ziele zum Handlungsfeld | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 5 |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Landwirtschaft, Weinbau | -- | --- | - | -- | - |
| Natur, Landschaft, Freizeit, Naherholung, Tourismus | --- | --- | - + | - | - ++ |

Beurteilungsstufen:

| | | | | |
|--|--------------------------------------|----------------------------|--|-----------------------------------|
| - ++ am wenigsten negative Auswirkungen | - + weniger negative Auswirkungen | - Negative Auswirkungen | -- erhebliche negative Auswirkungen | --- hohe negative Auswirkungen |
|--|--------------------------------------|----------------------------|--|-----------------------------------|

Bei Aggregation der Einzelbeurteilungen zu einer Gesamtbeurteilung ergeben sich folgende Rangstufen, beginnend mit der Variante (Rangstufe 1), von der die relativ meisten positiven Auswirkungen auf die Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes zu erwarten sind, bis hin zur Variante (Rangstufe 5), von der die relativ wenigsten positiven bzw. die meisten negativen Auswirkungen zu erwarten sind.

| Varianten | Variante 5 | Variante 4 | Variante 3 | Variante 1 | Variante 2 |
|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Rangstufen | 1 | 2 | 2 | 4 | 5 |

Zusammenfassend gesehen, wirkt sich die Variante 5 am positivsten auf die Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes aus.

6.5 Zusammenfassende Betrachtung

a) Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter und die Verkehrsverhältnisse sowie hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit

In der Tabelle 6-9 sind die gebildeten Rangstufen zusammenfassend dargestellt.

| Variantenvergleich | Auswirkungen auf Schutzgüter | Auswirkungen auf Verkehrsverhältnisse | Wirtschaftlichkeit der Varianten |
|--------------------|------------------------------|---------------------------------------|----------------------------------|
| Variante 1 | Rang 5 | Rang 1 | Rang 1 |
| Variante 2 | Rang 3 | Rang 5 | Rang 4 |
| Variante 3 | Rang 3 | Rang 4 | Rang 5 |
| Variante 4 | Rang 2 | Rang 2 | Rang 3 |
| Variante 5 | Rang 1 | Rang 3 | Rang 2 |

Tabelle 6-9: Gegenüberstellung der Trassenvarianten in ihren Auswirkungen auf Schutzgüter und Verkehrsverhältnisse sowie hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit

Erläuterungen zu den Rangstufen: 1 = erfüllt relativ am meisten das Kriterium
5 = erfüllt relativ am wenigsten das Kriterium

Bei Aggregation der verschiedenen Rangstufen ergibt sich das folgende Bild:

| Varianten | Variante 5 | Variante 4 | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Rangstufen | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 |

In diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die Beurteilung ohne Gewichtung der herangezogenen Beurteilungskriterien erfolgte.

b) Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten auf der Grundlage des im Agenda21-Prozess erstellten Integrierten Entwicklungskonzeptes

In der Tabelle 6-10 sind die gebildeten Rangstufen zusammenfassend dargestellt.

| Variantenvergleich | Auswirkungen auf Potenziale und Zielvorgaben für die GE 1-4 | Auswirkungen auf Gebiete außerhalb der GE 1-4 | Auswirkungen auf Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes |
|--------------------|---|---|--|
| Variante 1 | Rang 5 | Rang 5 | Rang 4 |
| Variante 2 | Rang 4 | Rang 3 | Rang 5 |
| Variante 3 | Rang 3 | Rang 1 | Rang 2 |
| Variante 4 | Rang 2 | Rang 4 | Rang 2 |
| Variante 5 | Rang 1 | Rang 2 | Rang 1 |

Tabelle 6-10: Gegenüberstellung der Trassenvarianten in ihren Auswirkungen auf Potenziale und Zielvorgaben für die Gebietseinheiten (GE) 1-4, Gebiete der VG Wörrstadt (außerhalb der Gebietseinheiten 1-4) und Leitlinien und Ziele des Integrierten Entwicklungskonzeptes

Erläuterungen zu den Rangstufen: 1 = erfüllt relativ am meisten das Kriterium
5 = erfüllt relativ am wenigsten das Kriterium

Bei Aggregation der verschiedenen Rangstufen ergibt sich das folgende Bild:

| Varianten | Variante 5 | Variante 3 | Variante 4 | Variante 2 | Variante 1 |
|--------------------------|------------|------------|------------|------------|------------|
| Rangstufen gesamt | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |

Danach ist die Trassenvariante 5 die am besten geeignete Variante, gefolgt von der Variante 3 und 4. Von den Varianten 2 und 1 gehen die meisten negativen bzw. die wenigsten positiven Auswirkungen aus.

Auch in diesem Zusammenhang muss betont werden, dass die Beurteilung ohne Gewichtung der herangezogenen Beurteilungskriterien erfolgte.

c) Gegenüberstellung der zusammenfassenden Rangstufenbildungen

In der nachfolgenden Tabelle sind die in Pkt. a und Pkt. b gebildeten Rangstufen zur Verdeutlichung von Gemeinsamkeiten und Unterschieden in der Beurteilung der Trassenvarianten im Rahmen der Machbarkeitsstudie und des Agendaprozesses gegenübergestellt.

| Varianten | Variante 5 | Variante 4 | Variante 1 | Variante 2 | Variante 3 |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Aggregation der Rangstufen zur Machbarkeitsstudie | 1 | 2 | 2 | 4 | 4 |
| Aggregation der Rangstufen zum Agenda21-Prozess | 1 | 3 | 5 | 4 | 2 |
| Unterschiede (U) Gemeinsamkeiten (G) | G | U | U | G | U |

Variante 5 wird in beiden Prozessen am positivsten beurteilt, d.h. von ihr gehen zusammenfassend die positivsten bzw. die geringsten negativen Auswirkungen aus. Deutliche Unterschiede in der Beurteilung gibt es bei der Variante 1. Während diese Variante im Rahmen der Machbarkeitsstudie zusammen mit Variante 4 der Rangstufe 2 zugeordnet wird, wird sie im Agenda21-Prozess als die ungünstigste Variante beurteilt und entsprechend auf die Rangstufe 5 gesetzt.

Die Unterschiede sind vor allem dadurch zu erklären, dass in den Prozessen unterschiedliche Kriterien herangezogen wurden. So spielten die Kriterien Schutzgüter, Wirtschaftlichkeit und Einfluss auf die vorhandenen Verkehrsverhältnisse in der Machbarkeitsstudie eine zentrale Rolle, im Rahmen des Agenda21-Prozesses kamen andere Kriterien zum Zuge.¹⁰ Auf der Grundlage eines Integrierten Entwicklungskonzeptes wurden Ziele für Handlungsfelder erarbeitet, gebietsbezogen konkretisiert und als Maßstab für die vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten herangezogen. Im Hinblick auf die Auswahl der Trassenvariante, die für die nachhaltige Entwicklung der Verbandsgemeinde am geeignetsten ist, spielen die entwickelten Kriterien eine wichtige Rolle.

Neben diesen Kriterien müssen bei der zusammenfassenden Beurteilung aber auch die Kriterien Beachtung finden, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Anwendung kamen. Sie sind für die nachhaltige Entwicklung in gleicher Weise von Bedeutung. Deswegen werden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und des Agenda21-Prozesses hier auch zusammenfassend betrachtet.

¹⁰ Bei der Auswahl und Anwendung der Kriterien für die Analyse und vergleichende Beurteilung der fünf Trassenvarianten wurde darauf geachtet, dass Kriterien nicht doppelt, d.h. im Agenda21-Prozess und in der Machbarkeitsstudie in die Beurteilung eingehen, um das Gesamtergebnis nicht zu verfälschen.