

7 Auswahl der Vorzugsvariante

7.1 Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten auf der Grundlage der vorgenommenen Kriteriengewichtung

In Kap. 6 erfolgte der Variantenvergleich ohne Gewichtung der herangezogenen Beurteilungskriterien. Alle Kriterien gingen gleichwertig in die Beurteilung ein. Werden die Kriterien gewichtet, hat dies Einfluss auf die Beurteilung und schließlich auf die Auswahl einer Vorzugsvariante.

Gewichtungen setzen Zielvorstellungen bei denen voraus, die Gewichtungen vornehmen. Sollen mit den Gewichtungen nachhaltige Entwicklungen gefördert werden, sind integrierte Entwicklungskonzepte unter Beteiligung der Bürgerinnen und Bürger erforderlich, die über individuelle und interessenbezogene Zielvorstellungen hinausgehen. An solchen Konzepten sollten die Gewichtungen ausgerichtet werden. Gewichtungen sind so gesehen vorrangig eine politisch-gesellschaftliche Aufgabe.

Im Rahmen des Agenda21-Prozesses wurde aufbauend auf einer Bürgerbefragung und einer 1. Planungswerkstatt ein integriertes Entwicklungskonzept erarbeitet mit der Intention, die Trassenvarianten danach zu beurteilen, inwieweit sie zur nachhaltigen Entwicklung der Verbandsgemeinde beitragen. Das integrierte Entwicklungskonzept enthält unterschiedliche Prioritätensetzungen.

So lag es nahe, die Kriterien zur vergleichenden Beurteilung der Trassenvarianten - auch der, die in der Machbarkeitsstudie verwendet wurden - im Rahmen des Agendaprozesses, d.h. in der 2. Planungswerkstatt durch die gesellschaftlichen Gruppen in der Verbandsgemeinde gewichten zu lassen und dann die Ergebnisse mit dem erarbeiteten Integrierten Entwicklungskonzept in Beziehung zu setzen. Die Gewichtungen unterstreichen die Ergebnisse der durchgeführten Bürgerbefragung und der 1. Planungswerkstatt und stehen dem integrierten Entwicklungskonzept nicht entgegen. Sie tragen zur Umsetzung des Entwicklungskonzeptes bei. Die Ergebnisse der vorgenommenen Gewichtungen sind im Bericht zum Agenda21-Prozess enthalten.

Zur Auswahl der Vorzugsvariante sollen im Folgenden die Ergebnisse der Rangstufenbildungen mit und ohne Gewichtung der Kriterien gegenübergestellt werden, um die durch die Gewichtung bedingten Veränderungen in der Rangstufenbildung zu verdeutlichen. Dabei werden die Kriteriengewichtungen noch einmal tabellarisch wiedergegeben.

a) Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter ohne und mit Gewichtung des Kriteriums

Im Rahmen der 2. Planungswerkstatt wurden die Schutzgüter, die bei der vergleichenden Beurteilung der Trassenvarianten in der Machbarkeitsstudie herangezogen wurden, wie folgt gewichtet (vgl. auch Kap. 7.1 des Berichts zum Agenda21-Prozess):

Gewichtung der Schutzgüter	Höchste Priorität (+++)	Mittlere Priorität (++)	Niedrigste Priorität (+)	Keine Priorität	Gleiche Gewichtung
Mensch	11	1	3	1	14
Tiere, Pflanzen	-	11	4	1	
Boden	4	6	3	1	
Wasser	1	5	7	3	
Klima, Luft	3	4	6	3	
Landschaft, Erholung, Kulturgüter	8	3	5	-	

Abbildung 7/1: Gewichtung der Schutzgüter (Mensch, Tiere/Pflanzen, Boden, Wasser, Klima/Luft, Landschaft/Erholung/Kulturgüter)

Besondere Gewichtung erfahren die Schutzgüter Mensch und Landschaft/Erholung/ Kulturgüter.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die auf der Grundlage der vergleichenden Beurteilung gebildeten Rangstufen zur Eignung der Varianten, zum einen ohne Gewichtung und zum anderen mit Gewichtung der Schutzgüter. Die durch die Gewichtungen bedingten Veränderungen in der Rangstufenbildung sind markiert.

Aufgrund der Gewichtung rückt Variante 3 auf die Rangstufe 4. Die anderen Rangstufen bleiben unverändert.

Rangstufenbildung ohne Gewichtung des Kriteriums Schutzgüter

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

Rangstufenbildung mit Gewichtung des Kriteriums Schutzgüter

Varianten	Variante 5	Variante 4	Variante 2	Variante 3	Variante 1
Rangstufen	1	2	3	4 ↓	5

b) Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die Schutzgüter und die Verkehrsverhältnisse sowie hinsichtlich ihrer Wirtschaftlichkeit ohne und mit Gewichtung der Kriterien untereinander

Im Rahmen der 2. Planungswerkstatt wurden die Kriterien Schutzgüter, Wirtschaftlichkeit der Varianten und Auswirkungen auf die vorhandenen Verkehrsverhältnisse, die bei der vergleichenden Beurteilung der Trassenvarianten in der Machbarkeitsstudie herangezogen wurden, untereinander wie folgt gewichtet (vgl. auch Kap. 7.1 des Berichts zum Agenda21-Prozess):

Gewichtung der Kriterien untereinander	Höchste Priorität (+++)	Mittlere Priorität (++)	Niedrigste Priorität (+)	Keine Priorität	Gleiche Gewichtung
Schutzgüter	19	7	1	-	3
Wirtschaftlichkeit der Varianten	-	5	21	1	
Auswirkungen auf die vorh. Verkehrsverhältnisse	8	15	4	-	

Abb. 7/2: Gewichtung der Kriterien Schutzgüter, Wirtschaftlichkeit der Varianten und Auswirkungen auf die bestehenden Verkehrsverhältnisse untereinander

Mit großem Abstand hat das Kriterium Schutzgüter die höchste Priorität erhalten. Das Kriterium Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse erhielt die mittlere Priorität, das Kriterium Wirtschaftlichkeit die niedrigste Priorität zugesprochen.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die auf der Grundlage der vergleichenden Beurteilung gebildeten Rangstufen zur Eignung der Varianten, zum einen ohne Gewichtung und zum anderen mit Gewichtung der Kriterien. Die durch die Gewichtungen bedingten Veränderungen in der Rangstufenbildung sind markiert.

Aufgrund der Gewichtung rückt Variante 1 auf die Rangstufe 3. Die anderen Rangstufen bleiben unverändert.

Rangstufenbildung ohne Gewichtung der Kriterien:

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

Rangstufenbildung mit Gewichtung der Kriterien:

Varianten	Variante 5	Variante 4	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Rangstufen	1	2	3 ↓	4	4

c) Vergleichende Beurteilung der Trassenvarianten im Hinblick auf ihre Auswirkungen auf die nachhaltige Entwicklung der Verbandsgemeinde

Im Agenda21-Prozess wurden die Trassenvarianten anhand verschiedener Kriterien danach beurteilt, welche Beiträge sie zur nachhaltigen Entwicklung der Verbandsgemeinde leisten. Zentrale Bedeutung kam dabei dem Kriterium Potenziale und Ziele zu Handlungsfeldern zur Entwicklung der 4 Gebietseinheiten zu, die durch die fünf Trassenvarianten betroffen sind. Deshalb wird nachfolgend nur die im Rahmen der 2. Planungswerkstatt erfolgte Gewichtung der Handlungsfelder Siedlungsentwicklung/Gewerbe, Infrastruktur/Mobilität/Versorgung, Landwirtschaft/Weinbau und Natur/Landschaft/Tourismus wiedergegeben.

Gewichtung der Handlungsfelder	Höchste Priorität (+++)	Mittlere Priorität (++)	Niedrigste Priorität (+)	Keine Priorität	Gleiche Gewichtung
Siedlungsentwicklung, Gewerbe	1	4	13	7	4
Infrastruktur, Mobilität, Versorgung	8	10	4	3	
Landwirtschaft, Weinbau	5	8	9	3	
Natur, Landschaft, Tourismus	20	5	-	-	

Abb. 7/3: Gewichtung der Handlungsfelder zur Entwicklung der Gebietseinheiten, die durch die fünf Trassenvarianten betroffen sind

Die Gewichtungen, auch der anderen im Agendaprozess herangezogenen Kriterien werden in Kap. 7.1 des Berichtes zum Agenda21-Prozess dargestellt und diskutiert. Die sich durch die Gewichtungen ergebenden Änderungen werden in Kap. 7.2 des Berichtes erläutert und begründet.

Die Tabelle 7/3 verdeutlicht die besonders hohe Gewichtung des Handlungsfeldes Natur/Landschaft/Tourismus. Eine ähnlich hohe Priorisierung des Handlungsfeldes gab es bei der Bürgerbefragung und im Rahmen der 1. Planungswerkstatt zum Agendaprozess.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die auf der Grundlage der vergleichenden Beurteilung mit allen Kriterien gebildeten Rangstufen zur Eignung der Varianten, zum einen ohne Gewichtung und zum anderen mit Gewichtung der Kriterien. Die durch die Gewichtungen bedingten Veränderungen in der Rangstufenbildung sind markiert.

Aufgrund der Gewichtung rücken die Variante 4 auf die Rangstufe 2, die Variante 2 auf die Rangstufe 3 und die Variante 3 auf die Rangstufe 4. Die anderen Rangstufen bleiben unverändert.

Rangstufenbildung ohne Gewichtung der Kriterien:

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

Rangstufenbildung mit Gewichtung der Kriterien:

Varianten	Variante 5	Variante 4	Variante 2	Variante 3	Variante 1
Rangstufen gesamt	1	2 ↑	3 ↑	4 ↓	5

7.2 Empfehlungen zur Auswahl

In Kap. 7.1 ist deutlich geworden, dass die Gewichtung der Kriterien, die in der Machbarkeitsstudie und im Agenda21-Prozess verwendet wurden, zum Teil großen Einfluss auf die Beurteilung der Trassenvarianten und damit auf die Rangstufenbildung zur Eignung der Trassenvarianten hat. Der Gewichtung wird hier Geltung zugesprochen. Sie ist durch gesellschaftliche Gruppen in der Verbandsgemeinde vorgenommen worden und sie trägt dazu bei, das integrierte Entwicklungskonzept, das im Agenda21-Prozess mit den Bürgerinnen und Bürgern erarbeitet wurde, umzusetzen.

Zur Herleitung eines Vorschlags für eine Vorzugsvariante sollen die auf der Grundlage der erfolgten Gewichtung vorgenommenen Rangstufenbildungen nicht weiter zusammengeführt werden, da dieser Schritt mit einem weiteren Informationsverlust verbunden wäre. Es sollen nachfolgend lediglich die Rangstufung als Ergebnis der Machbarkeitsstudie und die Rangstufung als Ergebnis des Agenda21-Prozesses gegenübergestellt werden. Die abschließende Rangstufung zur Machbarkeitsstudie basiert auf den Beurteilungen der Varianten anhand der untereinander gewichteten Kriterien Schutzgüter, Auswirkungen auf die Verkehrsverhältnisse und Wirtschaftlichkeit der Varianten. Eingeflossen ist dabei die Beurteilung der Varianten anhand der gewichteten Schutzgüter.

Die Gegenüberstellung zeigt Gemeinsamkeiten, aber auch deutliche Unterschiede in der Beurteilung der Trassenvarianten.

Zu den Gemeinsamkeiten gehört, dass die Varianten 5 und 4 die Rangstufen 1 und 2 einnehmen.

Deutliche Unterschiede gibt es bei der Einstufung der anderen Varianten. Variante 1 ist in der Machbarkeitsstudie auf Rang 3, im Agendaprozess auf Rangs 5. Variante 2 ist in der Machbarkeitsstudie auf Rang 4, im Agendaprozess auf Rang 3. Variante 3 liegt in der Machbarkeitsstudie auf Rang 4, im Agendaprozess auf Rang 4.

Rangstufenbildung zur Eignung der Trassenvarianten als Ergebnis der Machbarkeitsstudie

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

Rangstufenbildung zur Eignung der Trassenvarianten als Ergebnis des Agendaprozesses

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

Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich als Vorzugsvariante die Trassenvariante 5 anbietet.

Sollte die Variante 5 aus verkehrspolitischen Erwägungen des Bundes nicht in Frage kommen, legen die Beurteilungsergebnisse es nahe, Variante 4 zu realisieren. Sollte auch diese ausscheiden, spricht die vorgenommene Gewichtung eher für die Wahl der Variante 2 als Vorzugsvariante als für die Wahl der Varianten 3 oder 1.