

Vorschläge der
Agendagruppen "Verkehr und Umwelt" und "AGENDA-BUND Mensch und Natur"
für das Treffen des runden Tisches zur Besprechung der Verkehrsproblematik der
Ortsgemeinden Saulheim, Sulzheim und Wörrstadt am 12.10.04

- 1 Zur Lokalen Agenda 21
2. Auftrag
3. Sachdarstellung
 - 3.1. Regionale Abgrenzung
 - 3.2. In der Verkehrsuntersuchung 2003 berücksichtigte Planungen von Umgehungsstraßen
 - 3.2.1. L 414 neu-Westspange
 - 3.2.2. K 21 neu - Nordspange
 - 3.2.3. B 420 neu- Südumgehung Sulzheim
 - 3.3. Sonstige Vorschläge
 - 3.3.1. B420 neu- Nordumgehung Sulzheim, Wörrstadt
 - 3.4. Zusammenfassung
4. Unsere Lösungsvorschläge
 - 4.1. West/Südumgehung Wörrstadt
 - 4.2. Integrierte Lösung : Abgeänderte Trassenführung L414- Westspange Neu
+ erweiterte Nordspange bis zur L 414 (Straße nach Vendersheim)
+ Südumgehung Sulzheim
 - 4.3. Ergänzende verkehrsberuhigende und verkehrsmindernde Maßnahmen
5. Erläuterungen zu den Lösungsvorschlägen
 - 5.1. West/Südumgehung Wörrstadt/Sulzheim
 - 5.2. Integrierte Lösung: ...
 - 5.3.. Ergänzende verkehrsberuhigende und verkehrsmindernde Maßnahmen
- 6 Ergebnis und Zusammenfassung

1. Zur Lokalen Agenda 21

Im Juni 1992 fand in Rio die Uno-Konferenz für Umwelt und Entwicklung mit 198 Signaturstaaten, darunter Deutschland statt.

In Kap. 28 der dort verabschiedeten Agenda 21 wird den Kommunen wegen ihrer Bürgernähe besondere Verantwortung für einen breiten "konsultativen Prozess" (1) für eine zukunftsfähige, da nachhaltige Entwicklung zugesprochen.

Diese Aufgabe hat sich die VG Wörrstadt im Mai 2001 durch einen einhelligen Grundsatzbeschluss gestellt.

Unter nachhaltiger Entwicklung sind Planungen und Umsetzungen zu verstehen, die sowohl heutigen Anforderungen entsprechen, ohne die Bedürfnisse und Entscheidungsspielräume zukünftiger Generationen zu belasten oder einzuschränken. "Dabei sind soziale, ökonomische und insbesondere Belange der uns alle tragenden Umwelt in lokaler, aber auch globaler Hinsicht gleichwertig zu berücksichtigen." Dies setzt ein Denken und Handeln voraus, das verschiedene Problemfelder, Fachdisziplinen und – verwaltungen integriert.

2. Auftrag

In diesen Zusammenhang stellen wir den Auftrag der VG Wörrstadt vom 8.9.04 an die Agendagruppe "Verkehr und Umwelt" (Anlage 1) zur Verkehrsproblematik in Saulheim, Sulzheim und Wörrstadt Stellung zu nehmen und Lösungsvorschläge zu unterbreiten. Da wir uns für ein integriertes Gesamtverkehrskonzept einsetzen und frühzeitig Umwelt- und Landschaftsaspekte einbeziehen möchten, haben wir im Vorfeld unsere Vorschläge mit der Agendagruppe "AGENDA-BUND Mensch und Natur" abgestimmt und den vorliegenden Entwurf gemeinsam mit Herrn Söllner, der auch die Aspekte des örtlich aktiven Bund für Umwelt- und Naturschutz vertritt, erarbeitet.

3. Sachdarstellung

3.1. Regionale Abgrenzung

Verkehrsentlastung ist in den Gemeinden Saulheim, Sulzheim und Wörrstadt notwendig durch

a) drastischen Anstieg des Pendler-, Anwohner- und Schwerlastverkehrs

(Anlagen aus der Verkehrszählung 2003:

Anlage 2: Analyse- Nullfall

Anlage 3: Prognose-Nullfall

Anlage 4: Verkehrsentwicklung an ausgewählten Querschnitten

Gesamtbelastung der Knotenpunkte

b) Leiten des Verkehrstroms über

- B420 in den Ortslagen Sulzheim und Wörrstadt

- L414 im Ortskern Wörrstadt

- K21/22 in den Ortslagen Saulheim, Sulzheim und Wörrstadt, fehlende Anbindung des Gewerbegebietes in der Obersaulheimer Str. Wörrstadt an ein nicht bewohntes, überregionales Straßennetz.

3.2. *In der Verkehrsuntersuchung 2003 berücksichtigte Planungen von Umgehungsstraßen (Anlage 5)*

3.2.1. *L 414 neu Westspange:* zur Entlastung des Ortskerns Wörrstadt

Die Westspange *entlastet ausschließlich* den *Ortskern Wörrstadts (Friedrich-Ebert-Str./ Rommersheimer Str.)*, bewirkt *ansonsten Verkehrsverlagerung*, so dass ihre *Wirkungsbeurteilung* unter dem Gesichtspunkt der Kosten-Nutzen-Analyse *negativ* ist. *Mehrbelastungen in Wörrstadt:* Bad Kreuznacher Str., Pariser Str. (ca. 12. 000 KFZ tgl.)

Bahnhofstr., Obersaulheimer Str. (verschärftes Verkehrssicherheitsproblem)

Goethestr. (Anbindung von Bauvorhaben an der Westspange erfolgt über die Goethestr., deshalb zukünftig weitere zusätzliche Belastungen)

Wohngebiet am Krag: Der an der B420 geplante Kreisel zur Einmündung in die Westspange wird gegenüber der Stelle errichtet, an der die das Wohngebiet schützende Lärmschutzwand unterbrochen ist. (Anlage 20) Dies ist nicht nachvollziehbar bzw. erklärungsbedürftig

in *Sulzheim* : Wörrstadter Str. - B 420

in *Obersaulheim*

(Anlage 6: Differenzbelastungen Prognose-Nullfall Planungsfall 1)

(Anlage 7: Planungsfall 1 Verkehrsbelastungen Prognose 2020)

Orientierungswerte für eine Lärminderungsplanung nach § 47a des Bundesimmissionsschutzgesetzes : bei 10 m Abstand zu schutzwürdigen Gebieten- mehr als 3000 Fahrzeuge, bei weniger als 10 m Abstand zu schutzwürdigen Gebieten mehr als 1000 Fahrzeuge

3.2.2. *K 21 neu Nordspange:* zur Entlastung Saulheims

Die *Nordspange* ist zur *Anbindung des Gewerbegebietes* in der *Obersaulheimer Str.* *notwendig* und sollte zügig, allerdings *im Rahmen einer integrierten Gesamtlösung* umgesetzt werden.

Entlastungen:

Obersaulheim und auch

Wörrstadt: L 414 Friedrich-Ebert-Str. /Rommersheimer Str.

südlicher Bereich der Bad Kreuznacher/Pariser Str.

Mehrbelastungen:

Wörrstadt: Bahnhofstr./Obersaulheimer Str.

(Anlage 8 : Differenzbelastungen Prognose-Nullfall Planungsfall 2)

(Anlage 9 : Planungsfall 2 Verkehrsbelastungen Prognose 2020)

Wir *fordern* die *Erweiterung dieser Trasse über die K 21 zur L 414 (Straße nach Vendersheim) im Rahmen einer integrierten Gesamtlösung* forciert anzugehen, um den unerwünschten Durchgangsverkehr sowie LKW- Verkehr von der Bahnhofstr/ Obersaulheimer Str. auf diese Straße umzuleiten und eine Anbindung für das vorgesehene Baugebiet nördlich der Bahn frühzeitig zu realisieren.

Da diese Trasse zukünftig stark belastet sein wird, sollte im Rahmen vorsorglicher Lärminderungsmaßnahmen der Abstand zu vorhandenen bzw. zukünftig bewohnten schutzwürdigen Gebieten entsprechend groß sein. Die Anbindung an die K 21 sollte östlich am Gewerbegebiet angrenzend erfolgen und über die K21 direkt in die Verbindung zur L 401 führen. Nur so kann die Renaturierungs- und Naherholungsfunktion des Mühlbachs langfristig gesichert werden.

3.2.3. B420 neu- Südumgehung Sulzheim

Die Südumgehung Sulzheim *entlastet Sulzheim ohne nennenswerte Mehrbelastungen für Saulheim und Wörrstadt*

Unverändert bleibt die extrem hohe Verkehrsbelastung in Wörrstadt:

Bad Kreuznacher/Pariser Str.

Bahnhofstr./Obersaulheimer Str.

(Anlage 10: Differenzbelastungen Prognose-Nullfall Planungsfall 4)

(Anlage: 11: Planungsfall 4 Verkehrsbelastungen Prognose 2020)

3.3. Sonstige Vorschläge

B420 neu-Nordumgehung Sulzheim/Wörrstadt

Die Nordumgehung Sulzheim/Wörrstadt wurde wiederholt als Lösungsvariante in der politischen und öffentlichen Diskussion vorgetragen. Es werden 2 Trassenführungen diskutiert. (Anlage 12) Diese Nordumgehung war nicht Bestandteil der Verkehrsuntersuchung.

Die beiden Varianten bedeuten einen schweren Eingriff in das Micheltal, das mit einem besonders zu schützenden Arteninventar als bedeutsamer Lebens- und Naherholungsraum zu bewerten ist.

Dagegen wurde wiederholt angeführt, dass das Micheltal durch eine nördlich geführte Trasse nicht berührt werde. Gegen die nördliche Variante sprechen jedoch eindeutig topografische Gegebenheiten. (Anlage 12, Variante1). Hinzu kommt, dass auch eine dergestalt nördlich geführte Trasse den gesamten Natur- und Naherholungsraum erheblich und ohne wirksame Ausgleichsmöglichkeiten beeinträchtigen würde.

Dies gilt in erhöhtem Maße für die aus topografischen und somit auch Kostengründen technisch leichter realisierbare, etwas südlicher geführte Variante 2. Die Durchschneidung des Micheltals ist zudem ein *nicht ausgleichbarer Eingriff* und in besonderem Maße *unzulässig*, weil ausgleichbare Alternativen vorhanden sind.

Wie lehnen die Nordumgehung Sulzheim/Wörrstadt eindeutig ab.

3.4. Zusammenfassung

Die Nordumgehung Sulzheim ausgenommen, stellt jede der 3 aufgezeigten Planungen, betrachtet man die einzelnen Gemeinden bzw. Teilbereiche (Ortskern Wörrstadt) für sich, eine wertvolle Insellösung dar. Jedoch berücksichtigen diese Insellösungen, wie auch die Prognosedaten der Verkehrszählung zeigen, nicht die durch sie verursachten Verkehrsverlagerungen, so dass die Verkehrssituation **nicht nachhaltig, zukunftsorientiert** entschärft wird. Jede Insel erschwert den Blick auf die Probleme der Nachbargemeinden und die Realisierung von Insellösungen blockiert Planung und Umsetzung integrativer Gesamtkonzepte

Für die in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigte Planungen sind **unterschiedliche Baulastträger** zuständig, so dass der auf der **B 420** prognostizierte hohe KFZ--Verkehr überwiegend von einer **Landesstraße** (Westspange) aufgefangen wird, die in eine **Kreisstraße** K21, welche schließlich über eine **Gemeindestraße** (Nordspange) in einem überregionalen Straßennetz (L401) mündet.

Dies und der Blick auf die **demografische Entwicklung** sowie die **Funktionszuweisungen** der **Landesplanung (Auffangbecken für das Rhein-Main-Gebiet)** für die 3 Gemeinden unterstreicht die mangelnde Zukunftsperspektive der vorliegenden Planungen.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang auch noch die infolge der **Maut** abzusehende Verkehrsverlagerung von der Autobahn auf Bundes- Land- oder Kreisstraßen.

Ferner ist die geplante Trassenführung aus Gründen der **mangelnden Verkehrssicherheit** (Zugang zum Bahnhof, Einkaufsmöglichkeiten in der Bahnhofstr./ Obersaulheimer Str.) **sozialen Gesichtspunkten** (angrenzende Wohngebiete) und **medizinischen Erkenntnissen** (Anlage 13) **nicht akzeptierbar**.

Um die Schnellstraßen aus den 3 Gemeinden zu entfernen, lehnen wir diese Inselösungen ab.

4. Unsere Lösungsvorschläge

4.1. West-Süd-Umgehung Wörrstadt/Sulzheim (Anlage 14a,14b)

4.2. Integrierte Lösung - veränderte Trassenführung L 414 neu Westspange (Anlage 15)

+ erweiterte Nordspange von der L 401 zur L414 (Anlage 16)

+ Südumgehung Sulzheim (Anlage 17)

Nordspange bis zur L 414 (Straße nach Vendersheim) erweitern, über die Eisenbahn (neue Brücke) führen, an die Westspange und schließlich an die Südumgehung Sulzheim anbinden

4.3. ergänzende verkehrsberuhigende und verkehrsmindernde Maßnahmen Einzelne Verkehrsberuhigungsmaßnahmen sind in ein flächenhaftes Gesamtkonzept

einzubinden und aufeinander abzustimmen (Anlage 18)

- Die Rolle der Fußgänger und Radfahrer durch den Ausbau der Rad- und Fahrradwege und gleichzeitigen Rückbau der Straßen stärken
- Schaffen sicherer Überquerungshilfen an Verkehrsknoten wie Bahnhof, in der Nähe von Spielplätzen und Einkaufsmöglichkeiten (Obersaulheimer Str., B 420/Am Krag)
- flächendeckende Verringerung der Geschwindigkeit auf 30 km innerorts
(zu Fragen eines gleichmäßigen Geschwindigkeitsverlaufs und der Reduzierung der Schadstoffemissionen s. Literaturverzeichnis: Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung)
- regelmäßige Geschwindigkeitskontrollen, evtl. an private Dienstleistungsunternehmen vergeben (Anlage 19)
- unerwünschten Durchgangsverkehr aus dem Ortskern und Wohngebieten (wie Kehlberg, Buchenstr.) fernhalten
- kommunale Entlastungen nicht zu Lasten von Anliegern am Ortsrand, sog. Sammelstraßen (wie Obersaulheimer) vornehmen, sondern diese ins Gesamtkonzept der verkehrsentslastenden Maßnahmen einbinden
- Anbindung des Römergrunds an die L 401
- Durchfahrverbot für Nichtanlieger- LKW (entsprechend frühzeitig Hinweisschilder an Autobahnabfahrten) und generelles Nachtfahrverbot für LKW in bewohnten Gebieten
- Führen des LKW-Verkehrs mit dem Ziel Obersaulheimer Str. ausschließlich über die Nordspange
- Rückbau bzw. Verkehrsberuhigungsmaßnahmen auf der B420 , K21, L414 in den Ortslagen nach Verlegung der B 420, dem Bau der erweiterten Nordspange und der L 414 neu

5. *Erläuterungen zu den Lösungsvorschlägen*

5.1 . *B 420 neu - West-Süd-Umgehung Wörrstadt/Sulzheim*

Die höchsten Verkehrszahlen sind südlich von Wörrstadt zu verzeichnen.

(s. Anlage 2 Analyse Nullfall) Da eine Umgehung west-südlich von Wörrstadt , natürlich an Rommersheim vorbeiführend, die Gemeinden Sulzheim und Wörrstadt entlasten würde und evtl auch Nachbargemeinden anbinden könnte, fordern wir in diesem Bereich ernsthaft zu prüfen, welche Trassenführung nachhaltig unter Berücksichtigung der sozialen, ökonomischen und nicht zuletzt ökologischen Gesichtspunkte die Verkehrsproblematik der Gemeinden löst.

**5.2. *Integrierte Lösung : Veränderte Trassenführung L 414 neu Westspange
+ von der L 401 zur L 414 erweiterte Nordspange
+ Südumgehung Sulzheim***

Diese Trasse stellt unsrer Meinung nach eine voll zu akzeptierende Alternative zu den von uns verworfenen Insellösungen der Verkehrszählung dar und sollte unter den gleichen Gesichtspunkten wie die West-Südumgehung Wörrstadt/Sulzheim einer Prüfung unterzogen werden. (s.5.1.)

Diese Trasse würde Sulzheim die von der Gemeinde favorisierte Umgehung

bringen, Saulheim würde durch die im Gemeinderat beschlossene Nordspange entlastet, durch die erweiterte Nordspange zur L414 kann der unerwünschte Durchgangsverkehr und LKW-Verkehr in der Bahnhofstr./Obersaulheimer Str. umgeleitet werden und das vorgesehene Baugebiet nördlich der Bahn wäre angebunden.

Die Pariser Str. und die Bad Kreuznacher Str. östlich der Westspange könnten ebenso wie die K 21 und die L414 in den Ortslagen zu Gemeindestraßen zurückgestuft und verkehrsberuhigt werden.

Die Anlieger der Westspange würden durch die veränderte Trassenführung eher entlastet werden.

Da die geplanten Insellösungen nur zu ergänzen bzw. zu verändern sind, würde der Planungsaufwand und die Kosten im Rahmen bleiben. Zeitliche Verzögerungen müssen zugunsten von zukunftsfähigen Optimierungen hingenommen werden.

Wie in 3.2.2. bereits aufgeführt, ist bei dieser Trassenführung im Rahmen der vorsorglichen Lärminderungsplanung für einen ausreichend großen Abstand zu bereits bebauten bzw. zukünftig bebauten schutzwürdigen Gebieten zu sorgen.

5. 3. *Ergänzende verkehrsberuhigende Maßnahmen*

Diese Maßnahmen sollten jede Umgehung ergänzen, damit es sich für den unerwünschten Durchgangsverkehr lohnt, die neue Trasse anzunehmen. Außerdem wird sich durch diese Maßnahmen die *Attraktivität des Straßenraumes* und die *Wohnqualität der Gemeinde erhöhen*.

X 6. *Ergebnis und Zusammenfassung*

✓ Da Westspange, Nordspange und Südumgehung Sulzheim Insellösungen darstellen, somit nur Teilprobleme lösen und in absehbarer Zeit neue Probleme schaffen können, lehnen wir diese ab. Im Folgenden wird der Versuch unternommen in einer Entscheidungsmatrix neben den einzelnen Insellösungen die relativen Vorzüglichkeiten unserer Lösungsvorschläge darzustellen. Über die "relative" Vorzüglichkeit der Insellösungen kann naturgemäß keine Aussage getroffen werden.

Übersicht:

Varianten	Verkehrliche Problemlösung (1:hoch, 6:fehlend) für			Zwischen- summe	Flächen- verbrauch (1:gering, 6:hoch)	Ausgleichbar- keit des Eingriffs (1:hoch, 6:fehlend)	Sum- me	relative Vorzüglich- keit der Varianten (+++ :hoch, --- :gering)
	Saulh.	Sulzh.	Wörrst.					
Westspange, derzeit. Planung Anlage 5	6	6	4	16	1	1	18	k.A. Insellösung
Nordspange, derzeit. Planung Anlage 5	1	6	3	10	1	1	12	k.A. Insellösung
Westspange neu Anlage 15	6	6	2	14	2	1	17	++ 1)
West-Süd- Umgehung/ Nordspange 2) Anlage 14+16	1	1	1	3	5	3?	11	++
große Nordumgehu- ng Sulzheim/ Wörrstadt Anlage 12	1	1	1	3	4	6	13	---
Westspange neu, Südumge- hung Sulzheim Anlage 17 Nordspange 2)	1	1	1	3	4	1	8	+++

1) positiv: wegen offener Option für integrative Lösung

2) bis zur L414 erweitert, falsche Anbindung der Nordspange an die K21 zerstört die Renaturierung und Naherholungswirkungen, dann wenig zukunftsfähig

Aus der Übersicht wird erkennbar:

- Insellösungen sind durch ein kommunenübergreifendes integriertes Gesamtverkehrskonzept zu ersetzen.
 - Die integrierende Lösung: Westspange neu in Verbindung mit der Südumgehung Sulzheim und der zur L 414 erweiterten Nordspange sowie
 - die West-Südumgehung von Wörrstadt / Sulzheim sind vorrangig zu prüfen.
- Die große Nordumgehung Sulzheim/Wörrstadt ist auszuschließen

Zur Sicherstellung einer nachhaltigen Lösung des Verkehrsproblems ergehen folgende Anregungen:

- Jede Umgehung ist durch verkehrsberuhigende und verkehrsmindernde Maßnahmen zu ergänzen
 - Die Entlastungsmaßnahmen sind in die Gesamtentwicklung der Gemeinde einzubinden
 - Die Konzepte sollten auf einem breiten Konsens in der Bevölkerung beruhen.
- Wir weisen daraufhin, dass - wie auf dem 2. Agendatag vorgestellt- zahlreiche Fallbeispiele belegen, dass integrierte Gesamtverkehrsprojekte bei der Einstufung von Verkehrsprojekten in den vordringlichen Bedarf ebenso wie bei der Bereitstellung von Landes- und Bundesmitteln bevorzugt berücksichtigt werden. Im Wettbewerb mit anderen Gemeinden um die Realisierung von Verkehrsprojekten schneiden auch Gemeinden besser ab, deren Projekte von allen relevanten gesellschaftlichen Schichten getragen werden und die Einbindung in die Gesamtentwicklung der Gemeinden sicherstellen.

Als Ergebnis unserer Überlegungen beantworten wir die Fragen des VG - Bürgermeisters, Herrn Conrad, wie folgt:

- Wir befürworten eindringlich die Einschaltung einer externen Beraterin/ eines externen Beraters zur Erarbeitung eines Integrierten Gesamtverkehrskonzeptes. Er soll deshalb Erfahrungen und Kompetenz durch die erfolgreiche Bearbeitung vergleichbarer komplexer Fragestellungen überprüfbar nachweisen. Wir begrüßen ausdrücklich die Absicht, diesbezüglich öffentlich (wohl nach VOF) auszuschreiben.
- Er sollte insbesondere auch über landesplanerische Kompetenz und ggf. im Team über immissionsschutzrechtliche sowie verkehrliche Kenntnisse verfügen. (Auf die Verpflichtung der Kommunen zu Erstellung eines Lärminderungsplans wird hingewiesen) Wir befürworten die ernsthafte Prüfung der o.g. integrativen Lösung: Westspange Neu in Verbindung mit der Südumgehung Sulzheim und der zur L414 erweiterten Nordspange sowie der West/Südumgehung von Sulzheim und Wörrstadt und bitten, dies bei der Erstellung des Leistungskatalogs der Ausschreibung zu berücksichtigen.
- Mindestkriterien für eine Lösung sind:
 - a) Eingriffsminimierung und Ausgleichbarkeit des Eingriffs,
 - b) Schutz der Bevölkerung
 - c) hinreichende Lösungskompetenz der Planungen für alle drei Gemeinden;
 - d) die Integration aller Baulastträger in ein Gesamtverkehrskonzept.

als Grundbedingungen für eine zukunftsfähige, nachhaltige Gemeindeentwicklung

Wir bedanken uns ausdrücklich für die Beteiligung am Meinungsbildungsprozess und stehen den Gemeinden auch künftig gerne zur Verfügung.

Wörrstadt, den 10.10.04

(Ilsemarie Zeitinger)
Sprecherin
Agendagruppe Verkehr und Umwelt

(Volker Söllner)
Stellv. Sprecher
AGENDA-BUND Mensch u. Natur

Literaturverzeichnis

1. Lokale Agenda 21-Anstöße zur Zukunftsfähigkeit, Winfried Hermann et al., 2000
2. Lärm und seine dauerhafte Minderung durch kommunale Planung
Planungsleitfaden für Städte und Gemeinden in Baden-Württemberg
3. Planungsempfehlungen für eine umweltentlastende Verkehrsberuhigung- Minderung von Lärm und Schadstoffemissionen an Wohn- und Verkehrsstraßen, Jochen Richard und Heinz Steven, im Auftrag des Umweltbundesamtes, Texte 52-00
4. Besseres Verkehrskonzept statt Scheinlösung Ortsumfahrungen, Richard Mergner.
o.Jahresangabe.
5. Landespflegegesetz, Rheinland-Pfalz -Kommentar, Louis-Engelke, 1977
6. Baugesetzbuch, Battis/Krautzberger/Löhr, 7. Auflage, 1999
7. Landesentwicklungsprogramm III (LEP III) Mainz, Landesregierung RLP
8. Regionaler Raumordnungsplan Rheinhessen-Nahe, Planungsgemeinschaft Rheinhessen-Nahe, Mainz 2004
9. Bundesnaturschutzgesetz-Kommentar, Gassner Erich et al. 2. Aufl. 2003
10. Landschaftsästhetik und räumliche Planung, Schafranski Franz, Schriftenreihe: Materialien zur Raum- und Umweltplanung, Bd. 85, 2000, Uni. Kaiserslautern
11. Ausfahrt Zukunft-Strategien für den Verkehr von morgen-Eine Systemuntersuchung, Vester Frederic, 1990

Übersicht über die Anlagen

Anlage 1:	Schreiben des VG Bürgermeisters vom 8.9.04
Anlage 2:	Analyse-Nullfall
Anlage 3:	Prognose-Nullfall
Anlage 4:	Verkehrsentwicklung an ausgewählten Querschnitten Gesamtbelastung der Knotenpunkte
Anlage 5:	Zu untersuchende Maßnahmen
Anlage 6:	Differenzbelastungen Prognose-Nullfall Planungsfall 1
Anlage 7:	Planungsfall 1 Verkehrsbelastungen Prognose 2020
Anlage 8:	Differenzbelastungen Prognose -Nullfall Planungsfall 2
Anlage 9:	Planungsfall 2 Verkehrsbelastungen Prognose 2020
Anlage 10:	Differenzbelastungen Prognose-Nullfall Planungsfall 4
Anlage 11:	Planungsfall 4 Verkehrsbelastungen Prognose 2020
Anlage 12:	Nordumgehung Sulzheim/Wörrstadt
Anlage 13:	Wie Luftverschmutzung krank macht, AZ vom 4.10.04
Anlage 14a, 14b	West/Südumgehung Wörrstadt, Sulzheim
Anlage 15:	Veränderte Trassenführung der L141 neu-Westspange
Anlage 16:	Erweiterte Nordspange zur L 414
Anlage 17:	Südumgehung Sulzheim
Anlage 18:	System eines integrierten Gesamtkonzepts
Anlage 19:	Kommunen überwachen Geschwindigkeit
Anlage 20:	Kreisel: Westspange/Humboldtstr.



Zum Römergrund 2-6 55286 Wörrstadt Telefon: 06732/601-0

Agendagruppe Verkehr
Frau
Ilsemarie Zeitinger
Weidenbachsiedlung 22

55286 Wörrstadt

Anh. 1

8. September 2004
Co/dn

Nächstes Treffen des runden Tisches zur Besprechung der Verkehrsproblematik der Ortsgemeinden Saulheim, Wörrstadt und Sulzheim
Gespräch mit der Firma Mociety im Juni dieses Jahres

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Juni dieses Jahres fand ein Gespräch mit der Firma Mociety statt, welche die Verkehrsuntersuchung für den Landesbetrieb Straßen und Verkehr durchführte.

Teilnehmer des Gespräches waren Vertreter der betroffenen Gemeinden.

Im Rahmen dieses Gespräches wurde der Wunsch geäußert, dass beim nächsten Treffen des runden Tisches zur Lösung der Verkehrsproblematik die Frage diskutiert werden soll, ob evtl. externe Berater sozusagen als Moderatoren beauftragt und mithelfen sollen, Lösungen für die Problematik zu finden.

Aus diesem Grund bitte ich Sie, dass Sie sich bis zum nächsten Treffen überlegen, ob wir ein Beratungsunternehmen als externen Partner für die weiteren Beratungen mit ins Boot holen sollen.

Des Weiteren bitte ich Sie, dass Sie bis zum nächsten Treffen Ihre Überlegungen schriftlich festhalten, welche Trassenführungen für Sie zur Lösung der Verkehrsproblematik der Gemeinden vorstellbar wären, welche Trassenvarianten für Sie nicht in Betracht kommen oder welche Kriterien für Sie von Bedeutung sind, die eine noch zu findende Lösung mindestens enthalten muss.

Dadurch könnten wir beim nächsten Treffen Kriterien festlegen, welche Merkmale eine Lösung mindestens erfüllen muss, damit sie von den betroffenen Gemeinden akzeptiert werden kann.

Falls wir dann eine Beratungsleistung ausschreiben würden, könnten diese Informationen als Grundlage für die Erstellung eines Leistungskataloges dienen, aus dem hervorgeht, was wir von einem Beratungsunternehmen erwarten, welche Lösungsmöglichkeiten evtl. untersucht werden sollten und welche von vornherein nicht in Frage kommen können.

Das nächste Treffen des runden Tisches soll am **12. Oktober 2004** im Ratssaal der Verbandsgemeinde Wörrstadt stattfinden.

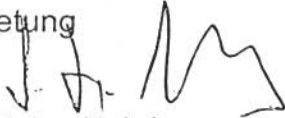
Ich wäre Ihnen dankbar, wenn Sie zu diesem Treffen die oben genannten Unterlagen mitbringen könnten.

Eine Kopie dieses Schreibens habe ich an die Agendagruppe Verkehr sowie an die Bürgerinitiative Saulheim, ebenfalls mit der Bitte, mögliche Kriterien für eine Lösung zu entwerfen, geschickt.

Für Ihre Bemühungen bedanke ich mich bereits im Voraus und stehe für Fragen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen

In Vertretung

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. H. Nehrbass', written over the text 'In Vertretung'.

Georg-Heinz Nehrbass
Erster Beigeordneter

Kopie: Agendagruppe Verkehr, Bauen und Umwelt, Bürgerinitiative Ober-Saulheim, mit der Bitte, mögliche Kriterien für eine Lösung zu erstellen.

Anlage 2

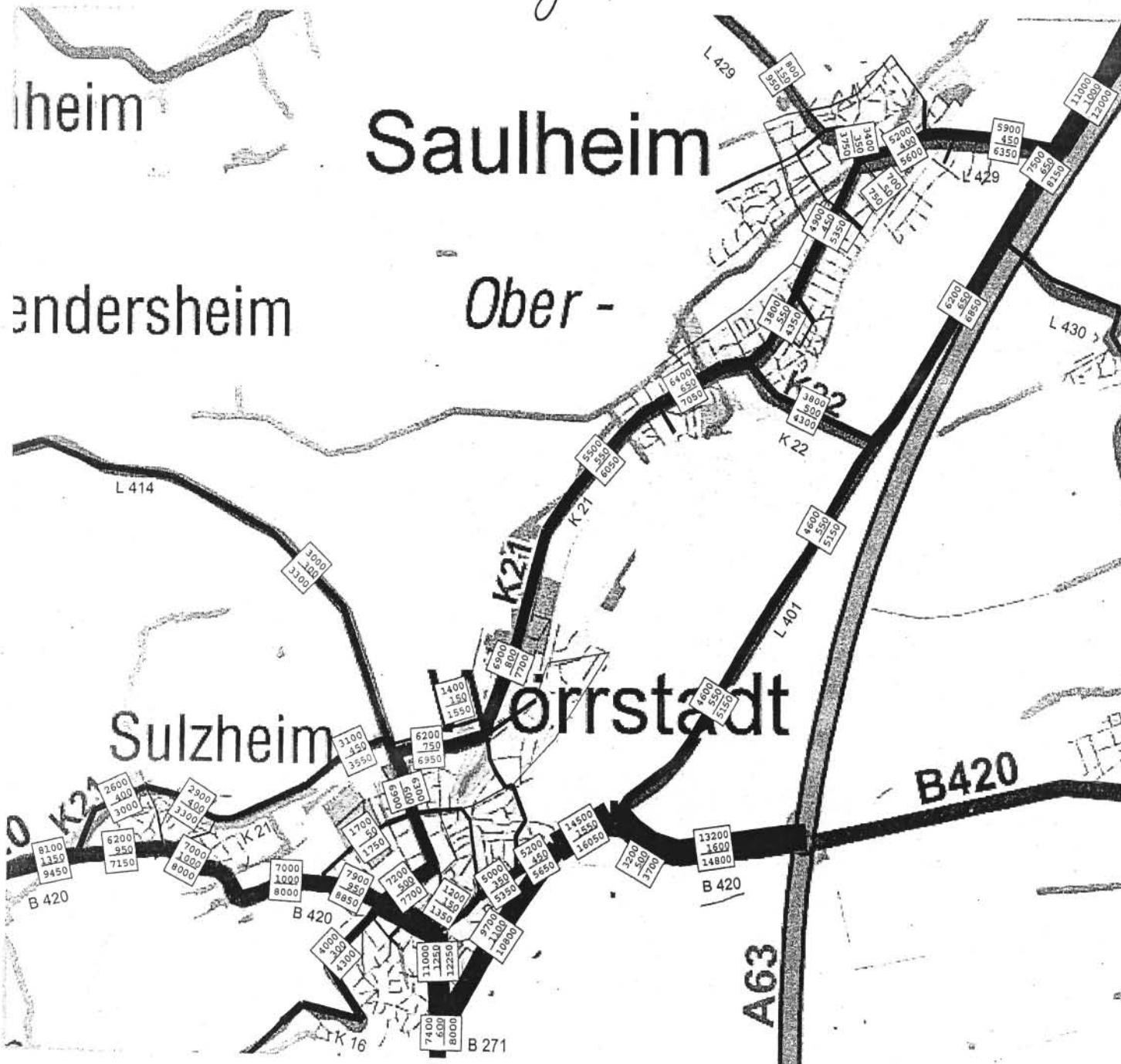


Abbildung 6.1

Stand: April 2003

Analyse-Nullfall

Verkehrsbelastungen
Bezugsjahr 2002

	Verkehrsstrombelastung
6000	Personenverkehr/24h
500	Güterverkehr/24h
6500	Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Lastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim



Anlage 2

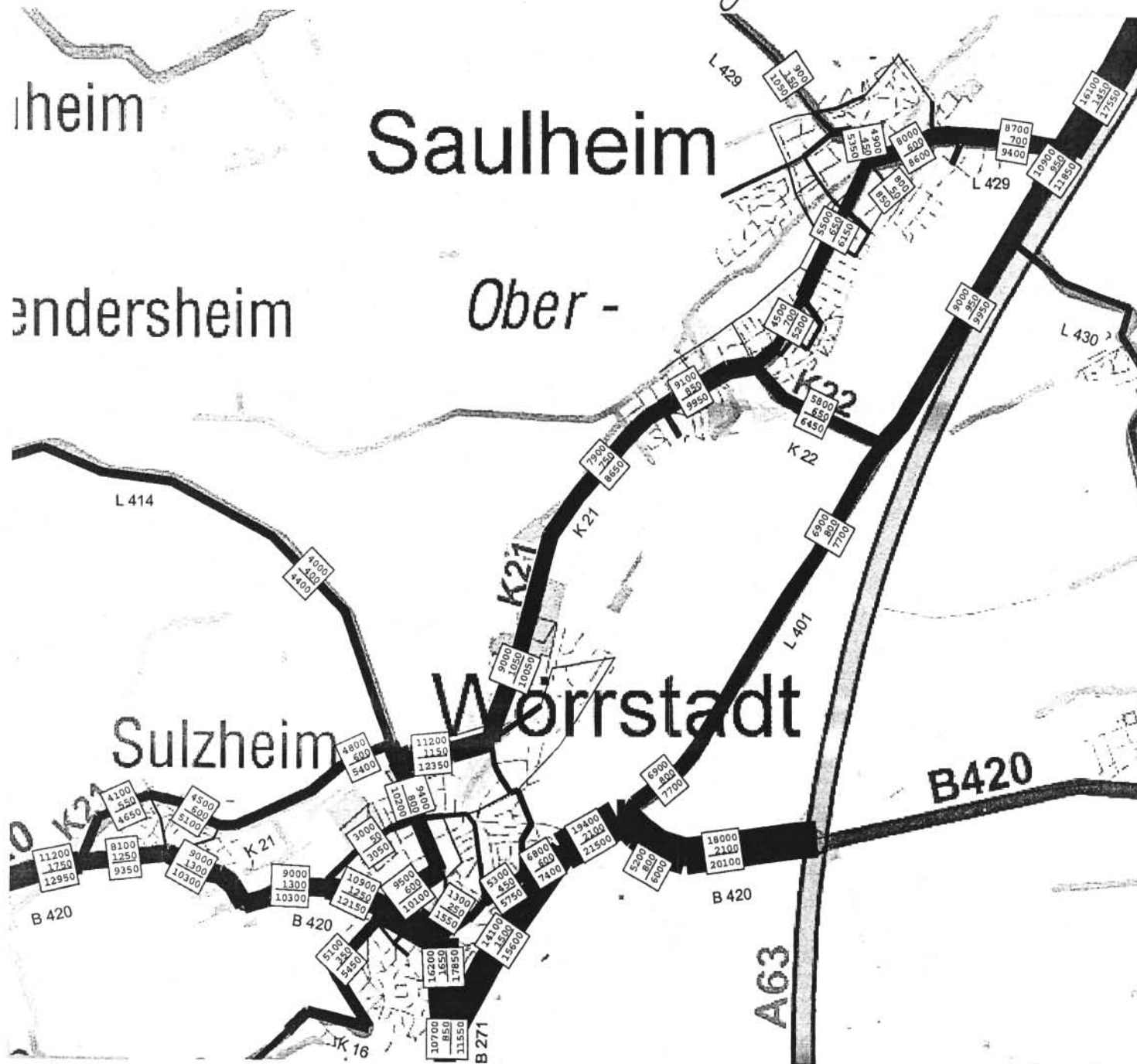
Anlage 3

Abbildung 8

Stand: April 2003

Prognose-Nullfall

Verkehrsbelastungen
Prognosehorizont 2020



Verkehrsstrombelastung
6000 Personenverkehr/24h
500 Güterverkehr/24h
6500 Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Belastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim



Anlage 3

Querschnitt	Veränderung zwischen 1985 und 2000	
	Kfz-Verkehr	Güterverkehr
Bezeichnung	%	%
1 - B 420 westl. Sulzheim	37	25
2 - B 271 südl. Wörrstadt	27	46
3 - L 401 nördl. Wörrstadt	35	35
4 - K 22 östl. Ober-Saulheim	65	56
5 - K 21 südl. Saulheim	46	13
6 - K 21 OD Sulzheim	51	31
7 - K 16 Rommersheim	43	34
Durchschnitt	41	34

Tabelle 3: Verkehrsentwicklung 1985 - 2000 an ausgewählten Querschnitten (Lage siehe Anlage 4.2)

Nr.	Bezeichnung	Kfz/24h
K 1	B 420-Wallertheimer Straße/K 21-Breiteweg	9.600
K 2	L 414-Nord/K 21-Sulzheimer Straße	6.600
K 3	L 414-Friedrich-Ebert-Straße/K 16-Bahnhofstraße	9.000
K 4	B 420-Kreuznacher Straße/K 16-Rommersheimer Straße	18.100
K 5	B 420-Pariser Straße/B 271	15.600
K 6	B 271/Pariser Straße	16.900
K 7	B 420/L 401	17.700
K 8	L 401/K 22	7.800
K 9	K 21-Nieder-Saulheimer Straße/K 22-Friedhofstraße	7.900
K 10	K 21-Ober-Saulheimer Straße/L 429-Mainzer Straße	7.400
K 11	L 401/L 429	13.400
K 12	B 420-West/K 18-West	9.600
K 13	B 420/L 407	9.100
K 14	B 420/K 18-West-Mainzer Straße	9.500
K 15	B 420/Gewerbepark	16.300
K 16	Pariser Straße/Friedrich-Ebert-Straße	5.200

Tabelle 4: Gesamtbelastung der Knotenpunkte

Anlage 4

Abbildung 2.1

Stand: April 2003

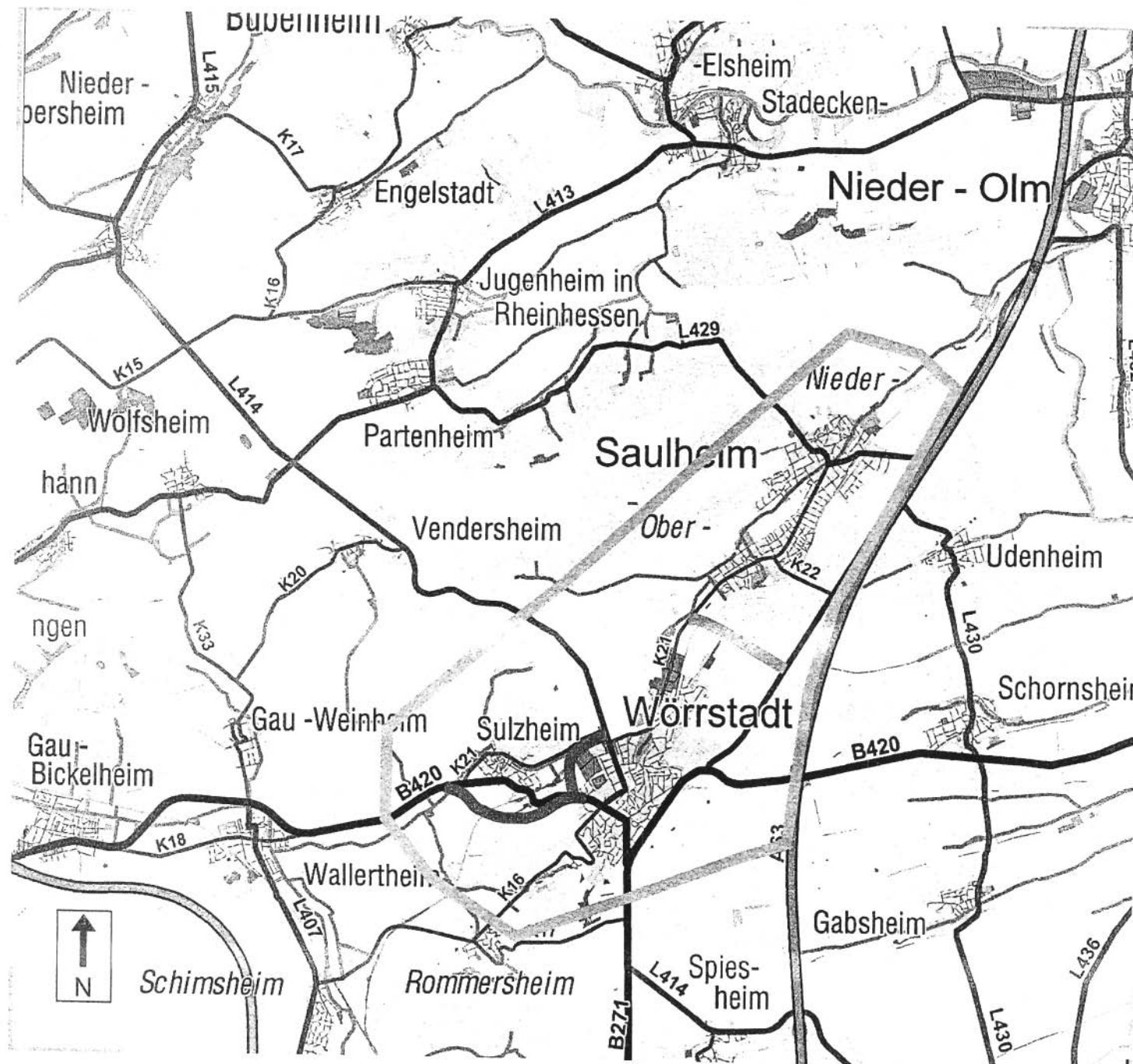
Maßnahmen
Außenkordon

Zu untersuchende Maßnahmen

-  Westspange, OU Wörrstadt-Sulzheim
-  Nordspange
-  B 420-neu

Außenkordon

-  Abgrenzung Außenkordon



Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim



Seite 5

Abbildung 11.2

Stand: April 2003

**Differenzbelastungen
Prognose-Nullfall
Planungsfall 1**

Kfz-Verkehr
Prognosehorizont 2020

Geringere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Höhere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Werte gerundet auf 100 Kfz/24h.
Durch Rundung und Hochrechnung
können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**



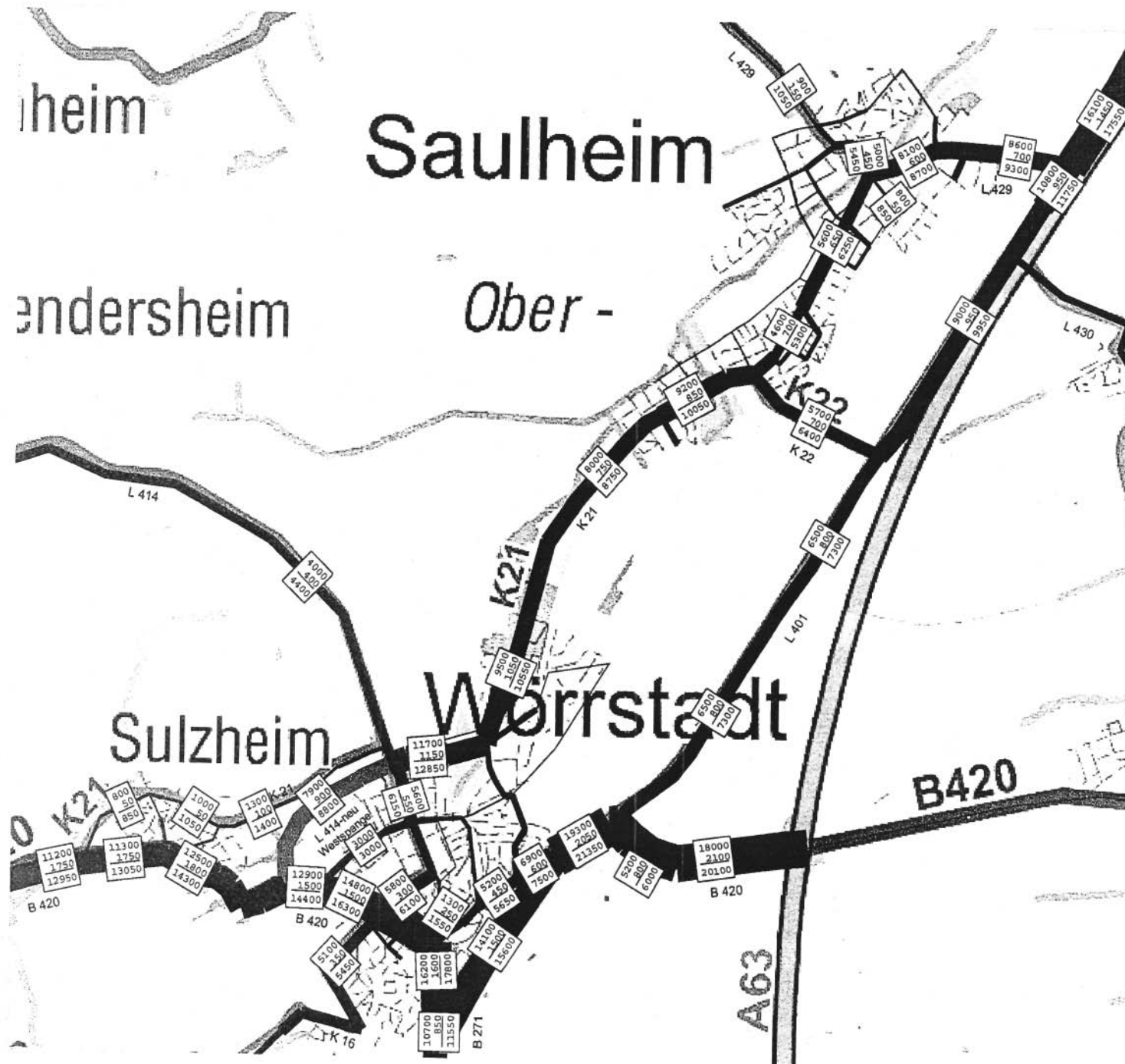
Seite 6

Abbildung 11.1

Stand: April 2003

Planungsfall 1

L 414 neu - Westspange Wörrstadt
Verkehrsbelastungen
Prognosehorizont 2020



Verkehrsstrombelastung
6000 Personenverkehr/24h
500 Güterverkehr/24h
6500 Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Belastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**



cf. Anlage 7



Abbildung 12.2

Stand: April 2003

**Differenzbelastungen
Prognose-Nullfall
Planungsfall 2**

Kfz-Verkehr
Prognosehorizont 2020

Geringere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Höhere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Werte gerundet auf 100 Kfz/24h.
Durch Rundung und Hochrechnung
können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**



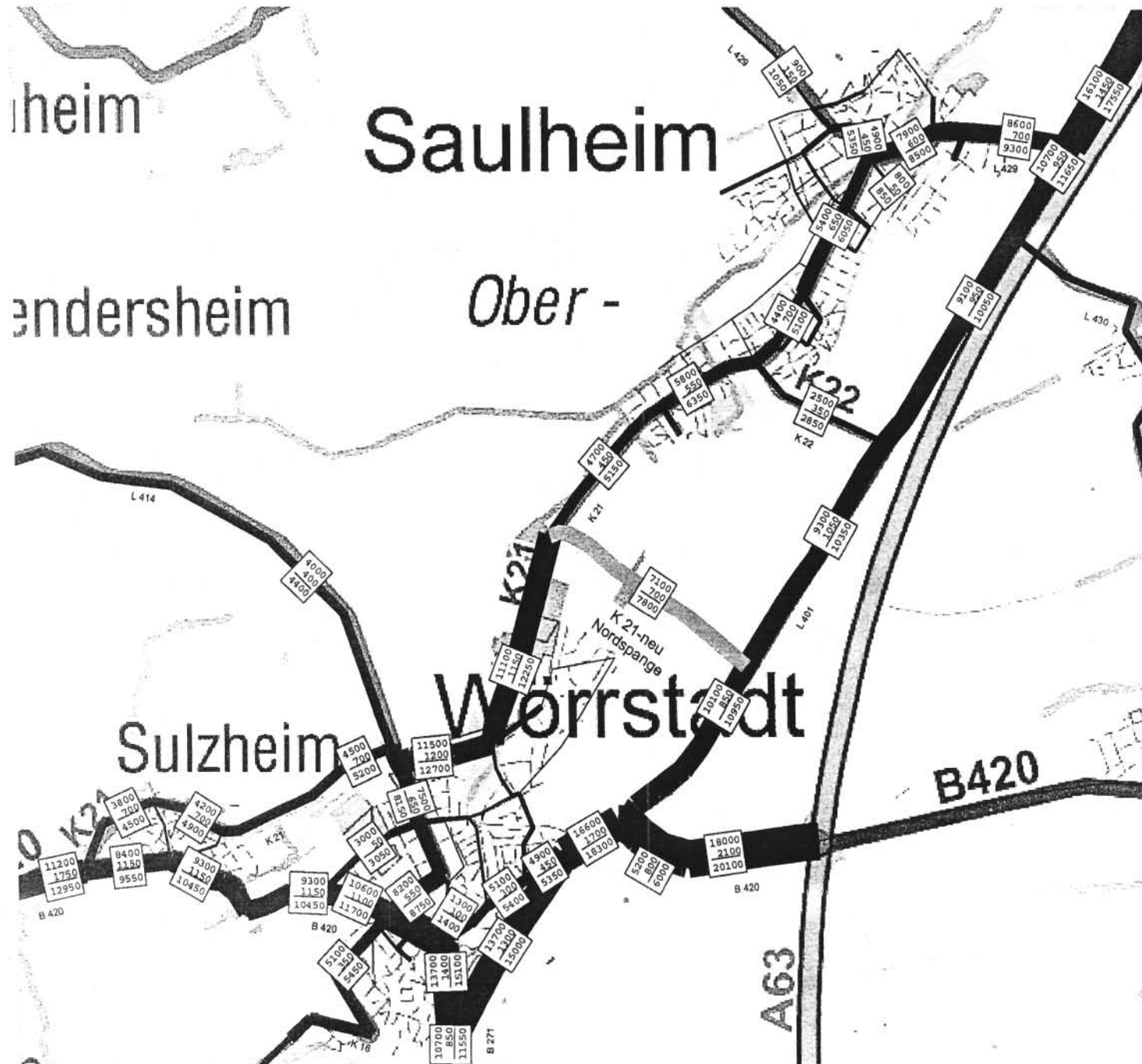
Abbildung 8

Abbildung 12.1

Stand: April 2003

Planungsfall 2

K 21 neu - Nordspange Wörrstadt
Verkehrsbelastungen
Prognosehorizont 2020



Verkehrsstrombelastung
6000 Personenverkehr/24h
500 Güterverkehr/24h
6500 Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Belastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**

Anlage 9



Abbildung 13.1

Stand: April 2003

Planungsfall 3

L 414 neu Westspange Wörrstadt
und K 21 neu Nordspange Wörrstadt
Verkehrsbelastungen
Prognosehorizont 2020

Verkehrstrombelastung
6000 Personenverkehr/24h
500 Güterverkehr/24h
6500 Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Belastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**

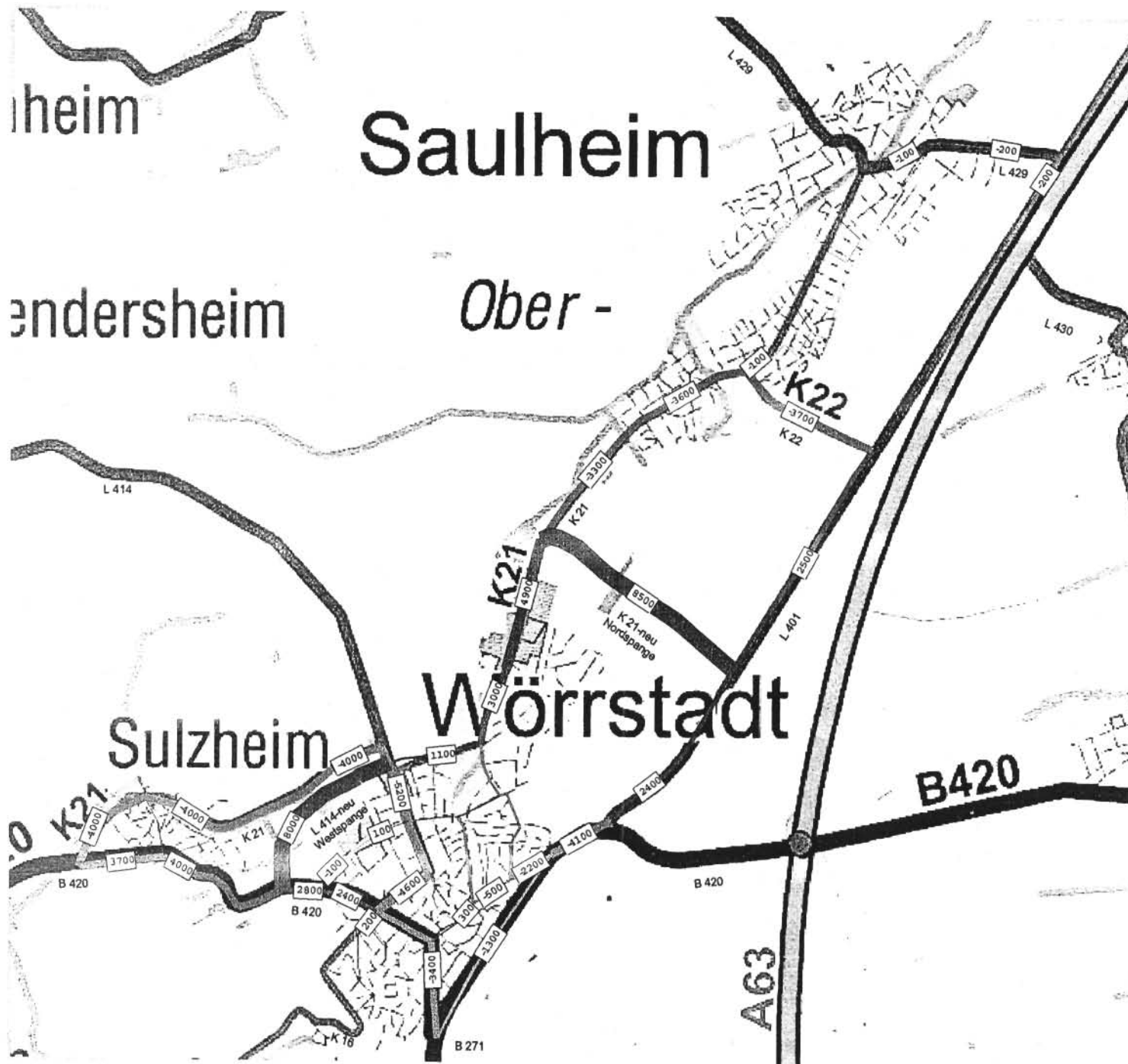


Abbildung 13.2

Stand: April 2003

**Differenzbelastungen
Prognose-Nullfall
Planungsfall 3**

Kfz-Verkehr
Prognosehorizont 2020

-  Geringere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h
-  Höhere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Werte gerundet auf 100 Kfz/24h.
Durch Rundung und Hochrechnung
können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**



Anlage 9b

Abbildung 14.2

Stand: April 2003

Differenzbelastungen
Prognose-Nullfall
Planungsfall 4

Kfz-Verkehr
Prognosehorizont 2020

Geringere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Höhere Belastung
im Planungsfall Kfz/24h

Werte gerundet auf 100 Kfz/24h.
Durch Rundung und Hochrechnung
können sich Abweichungen ergeben.

Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim

ciety



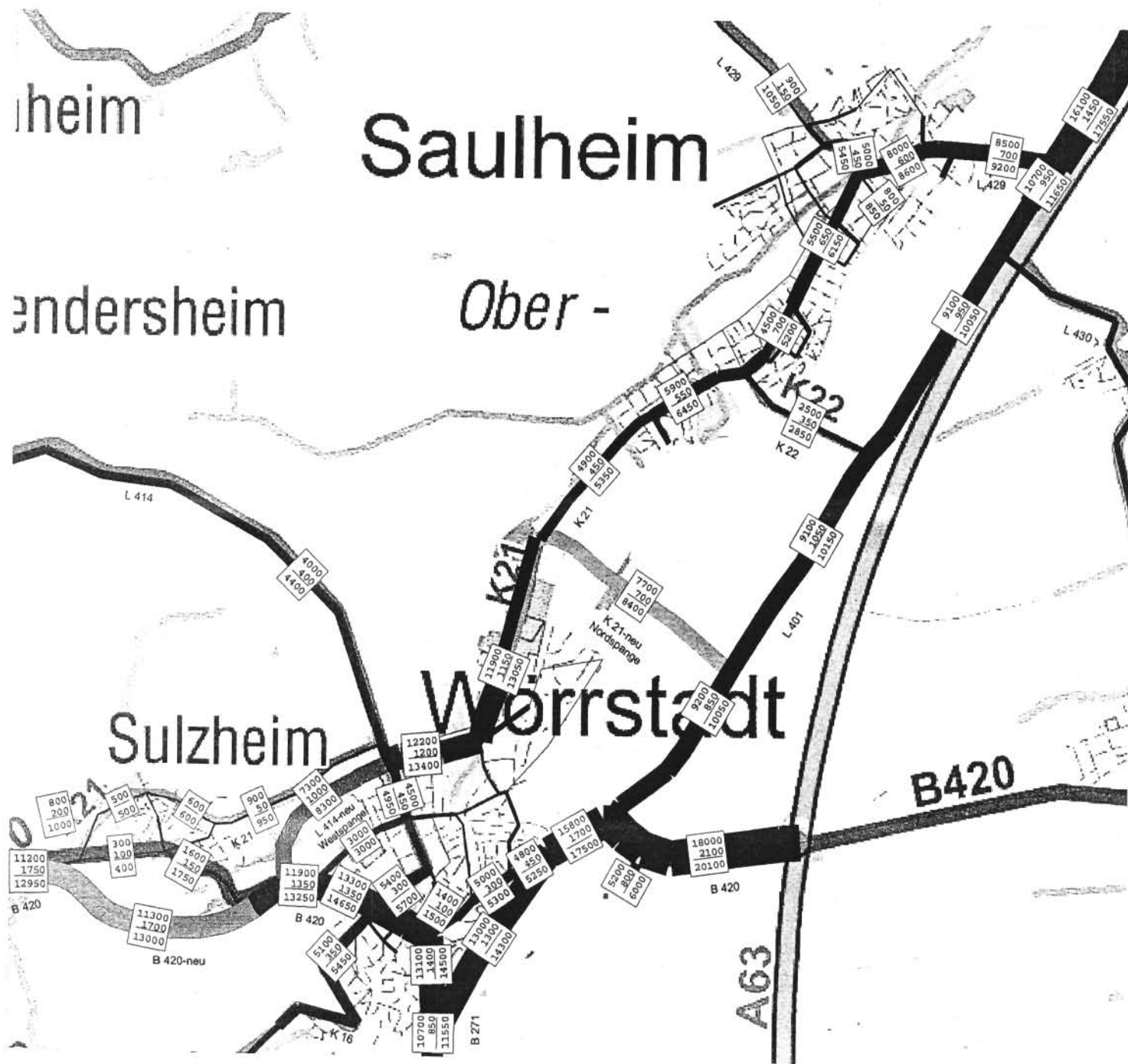


Abbildung 14.1

Stand: April 2003

Planungsfall 4

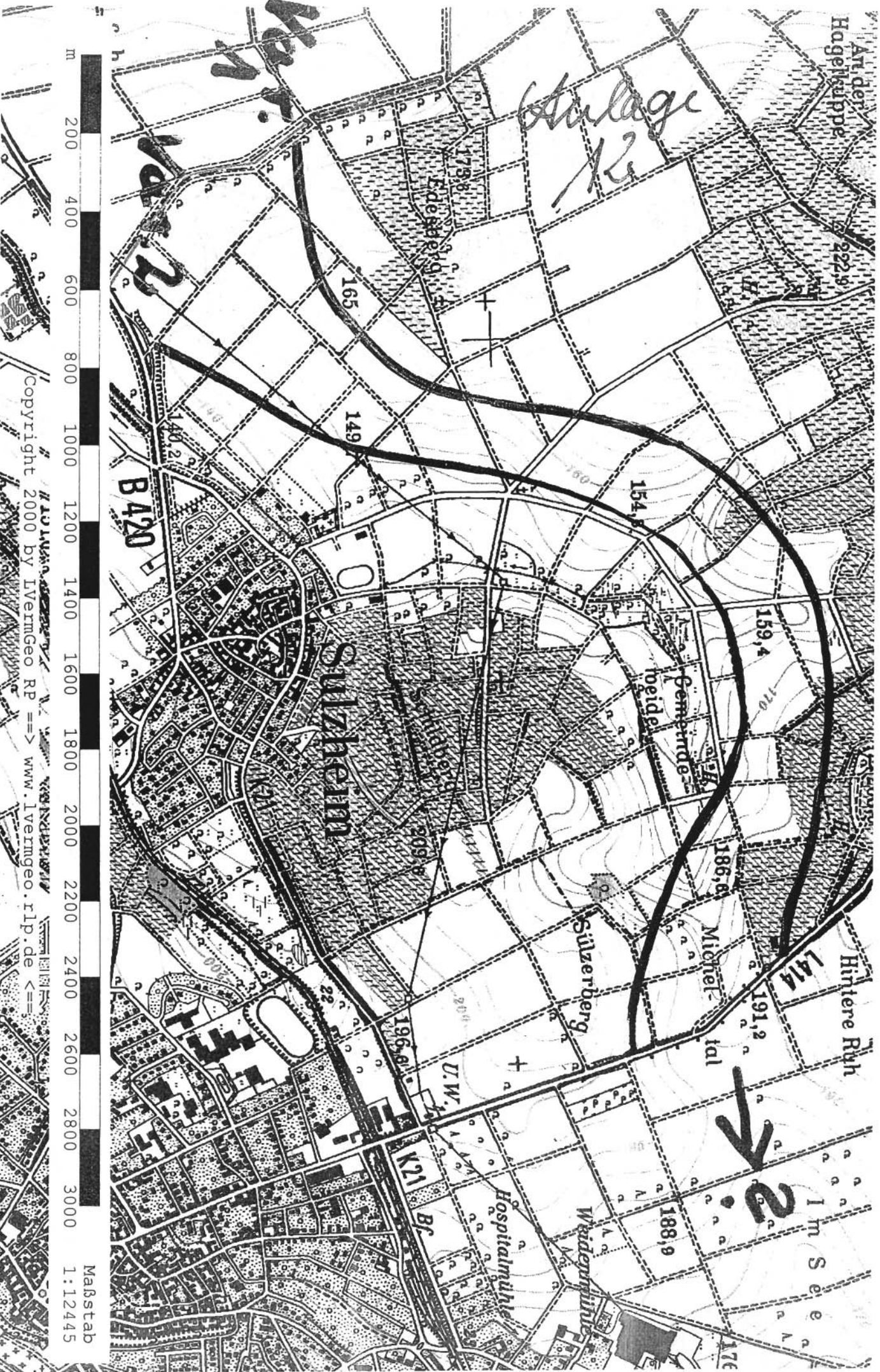
B 420 neu
Verkehrsbelastungen
Prognosehorizont 2020

Verkehrsstrombelastung	
6000	Personenverkehr/24h
500	Güterverkehr/24h
6500	Kfz/24h

Schematische Darstellung ohne Maßstab. PV-Belastungen gerundet auf 100 PV/24h, Güterverkehr auf 50 GV/24h. Werte darunter sind nicht dargestellt. Durch Rundung und Hochrechnung können sich Abweichungen ergeben.

**Landesbetrieb
Straßen und Verkehr
Rheinland-Pfalz
Verkehrsuntersuchung
Wörrstadt - Saulheim**

Anlage 11



Maßstab 1:12445

Copyright 2000 by IvermGeo RP ==> www.ivermgeo.rlp.de <==

Gefährliche Miniteilchen können über die Lunge zu jedem Organ des Körpers gelangen

AZ v. 4.10.04

NEUHERBERG Ein Experiment Mitte der 90er Jahre in den USA ließ Forscher hellhörig werden: Dort gab man Ratten ultrafeine Teflonpartikel zum Inhalieren, die so winzig sind, dass man sie mit bloßem Auge nicht erkennen kann. Innerhalb einer Stunde waren alle Versuchstiere tot. Und das, obwohl die Menge der ihnen verabreichten Partikel als nicht toxisch galt.

Von unserem Redaktionsmitglied Gabi Henkel

Seitdem, so Professor Holger Schulz vom Forschungszentrum für Umwelt und Gesundheit (GSF) in Neuherberg bei München, hat man intensiv zu winzigen Staubpartikeln geforscht, die aus Abgasen von Autos und Fabriken stammen und zudem im Winter beim Heizen entstehen. Mittlerweile sind die Wissenschaftler in der Lage, aufzuzeigen, wie die Winzlinge den Körper schädigen. Das Fatale: Da sie so klein sind – wesentlich kleiner als Körperzellen – können sie von den Filtersystemen im menschlichen Körper, wie Nase und Lunge, nicht effektiv abgefangen werden und vermögen diese zu passieren. Haben sie jedoch erst einmal das dünne Häutchen der Lungenbläschen durchdrungen und sind in die Blutbahn gelangt, haben die gefährlichen Zwerge von dort aus Zugang zu jedem Organ.

Doch bereits in der Lunge können sie Schaden anrichten. Da die Reinigungszellen der Lunge bevorzugt größere Teilchen fressen, bleiben die kleineren länger auf einer Lungenzelle haften, wodurch sich das Gewebe entzünden kann.

Definitiv weiß man heute,



Trägt kräftig zur Umweltbelastung bei: der Straßenverkehr.

Foto: dpa

dass die Miniaturteilchen Einfluss auf das vegetative Nervensystem haben. In der Folge kann es zu Herzrhythmusstörungen kommen. Ferner wird durch sie die Reaktionsfähigkeit der Arterien herabgesetzt. Da sich die Gefäße dann bei körperlicher Belastung nicht schnell genug erweitern, wird das Herz nicht ausreichend durchblutet, was ebenfalls Herzrhythmusstörungen oder gar Herzinfarkt auslösen kann. Darüberhinaus werden durch die Partikel Blutplättchen in den Arterien aktiviert, die die Gerinnungsfähigkeit des Blutes erhöhen. Die Arterien verkalken dadurch schneller, die Gefahr eines Arterienverschlusses nimmt zu.

Trotz dieser wissenschaftlichen Erkenntnisse warnt Schulz vor Panik. Wer sich ins

Auto setzt, so der Forscher, läuft potenziell auch immer Gefahr, verletzt oder gar getötet zu werden. Der Mensch kann der Umweltbelastung zwar nur bedingt entgehen. Vielleicht führt ja aber die Einsicht in die Zusammenhänge zu einem umweltverträglicheren Verhalten.

So ist es sinnvoll, bei der Anschaffung eines Autos auf eine Ausstattung mit Abgasfilter zu achten. Kurzstrecken sollten besser zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt werden, denn beim Kaltstart schleudert ein Wagen besonders viele Partikel in die Luft. Auch über das Fahrverhalten lässt sich Einfluss nehmen: Beim Fahren mit gleichmäßiger, moderater Geschwindigkeit ohne starkes Beschleunigen ist der Schadstoffausstoß geringer. Und noch et-

was empfiehlt der Forscher, um allzu große körperliche Belastung durch diese Teilchen zu vermeiden: Sport ist zwar gesund, aber das Joggen an viel befahrenen Straßen empfiehlt sich nicht. Besonders zu den Hauptverkehrszeiten, 6 bis 10 und 15 bis 19 Uhr, zeigten Messungen ein Ansteigen der Partikelkonzentration.

Laut Schulz hat der Körper zwar eine gewisse Regenerationsfähigkeit. Epidemiologische Studien ergaben jedoch eindeutige Hinweise auf nicht rückgängig zu machende Schädigungen. Bei Bewohnern von Städten mit hoher Umweltbelastung war das mittlere Lebensalter kürzer als bei Bewohnern aus Städten mit nur geringer Belastung.

Auch bezüglich der zur Zeit

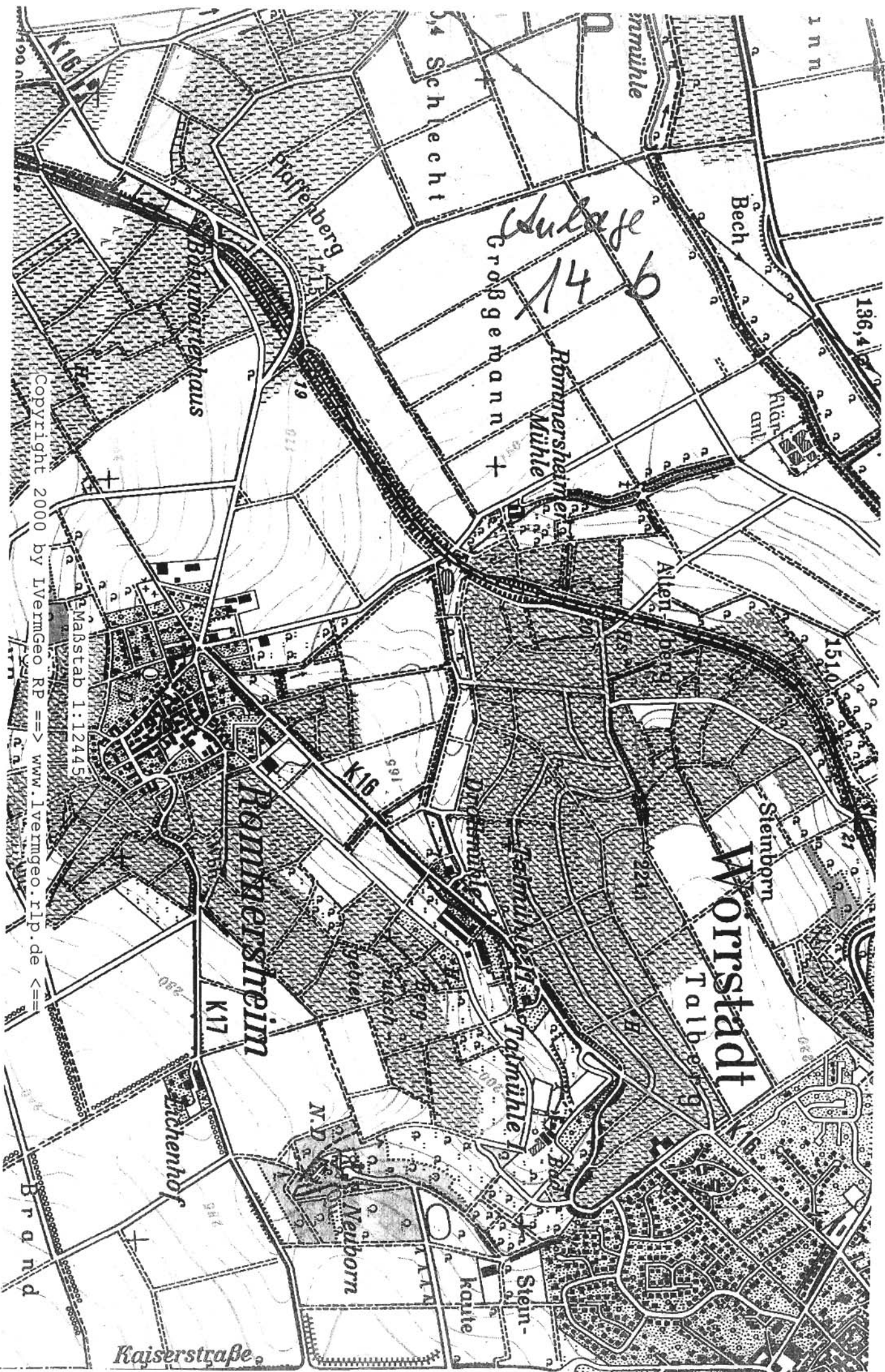
viel propagierten Nanotechnologie, die mit Stoffen von winziger Größe operiert und bereits Einzug in den Alltag gehalten hat – beispielsweise bei Fotokopierern in Form von Kohlenstoffnanopartikeln oder aber bei Autolacken – hat Schulz eine klare Empfehlung. Seiner Ansicht nach sollte man die neue Technologie zwar nicht verteufeln. Aber trotz aller Euphorie über die neuen Möglichkeiten, die sie eröffnet, sollte nicht übersehen werden, dass die Nanotechnologie auch Risiken birgt. Es dürfe nicht dabei bleiben, dass die Deutsche Forschungsgemeinschaft zwar viele Projekte fördere, die sich mit dieser Technologie beschäftigen, aber kein einziges, das dessen Toxikologie erforsche.

Stulz 13

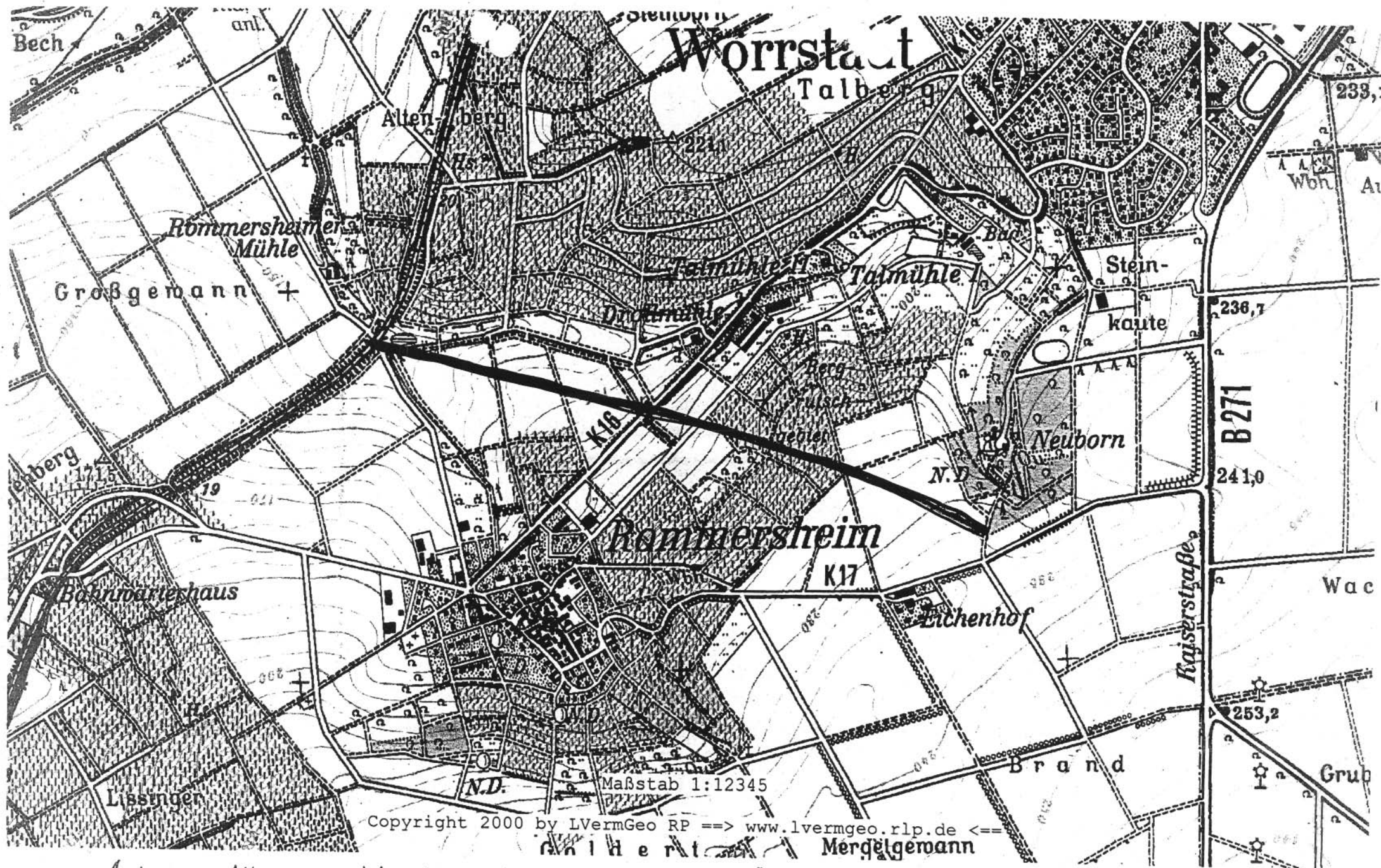
A detailed topographic map of the region around Wörstadt, Germany. The map shows the Main river (Main) flowing through the area, with several tributaries and smaller streams. Towns and villages depicted include Wallerheim, Sulzheim, Wörstadt, and Wörrstadt. The map also shows various roads, including the B420 and B271, and a railway line. A scale bar at the bottom indicates distances from 0 to 5500 meters. The map is labeled 'Aulage 14a' in the center.

Am lage
14a

West/Südwest-Flussung: Topografisches Händemerkmal



Copyright 2000 by IVerGeo RP ==> www.lvermgeo.rlp.de <==



Anlage 14c

West-/Südümgehung Sulzheim / Wörrstadt

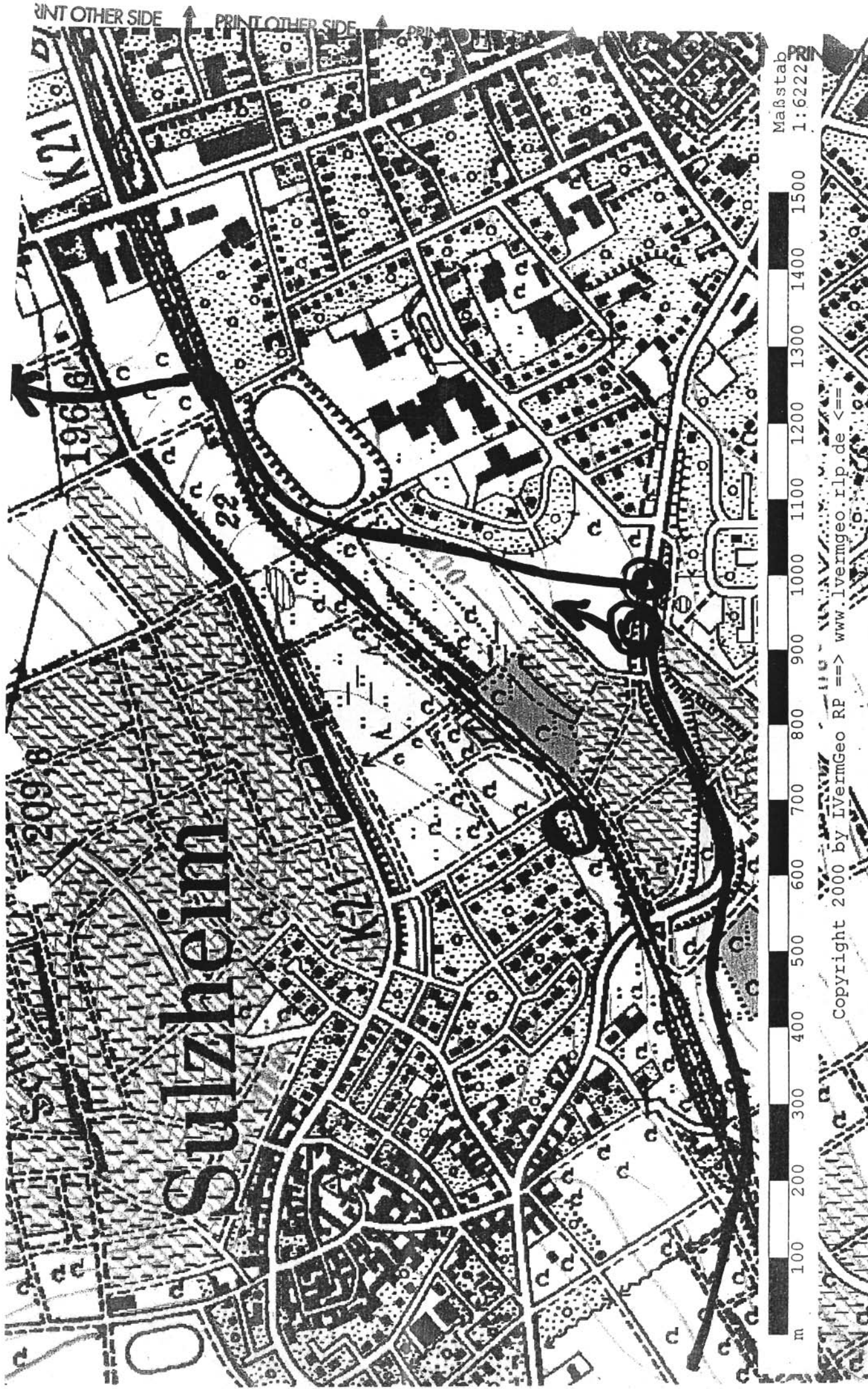
Sulzheim

m 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 1100 1200 1300 1400 1500

Maßstab
1:6222

Copyright 2000 by LVerGeo RP ==> www.lvermgeo.rlp.de <==

15
chur

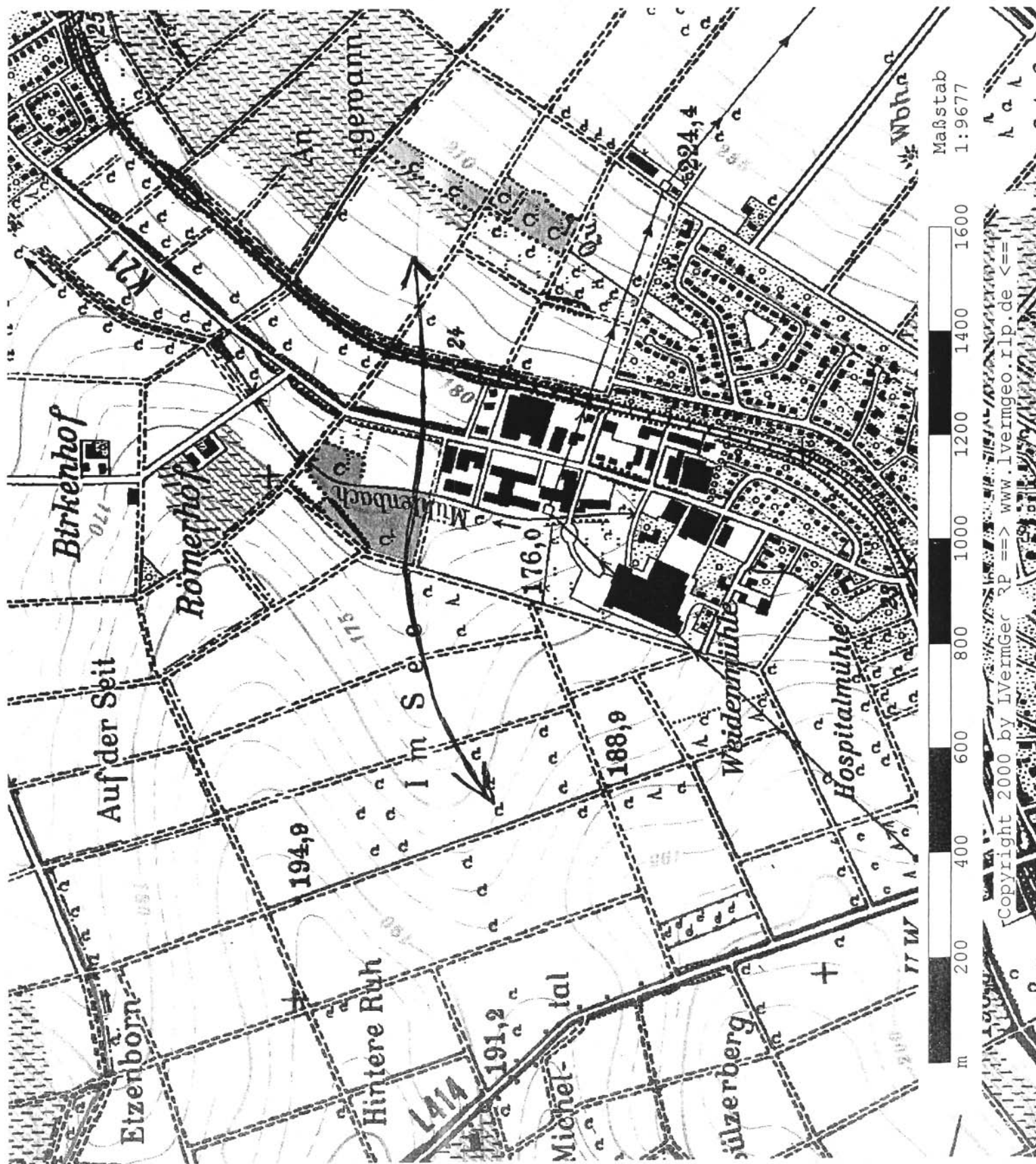


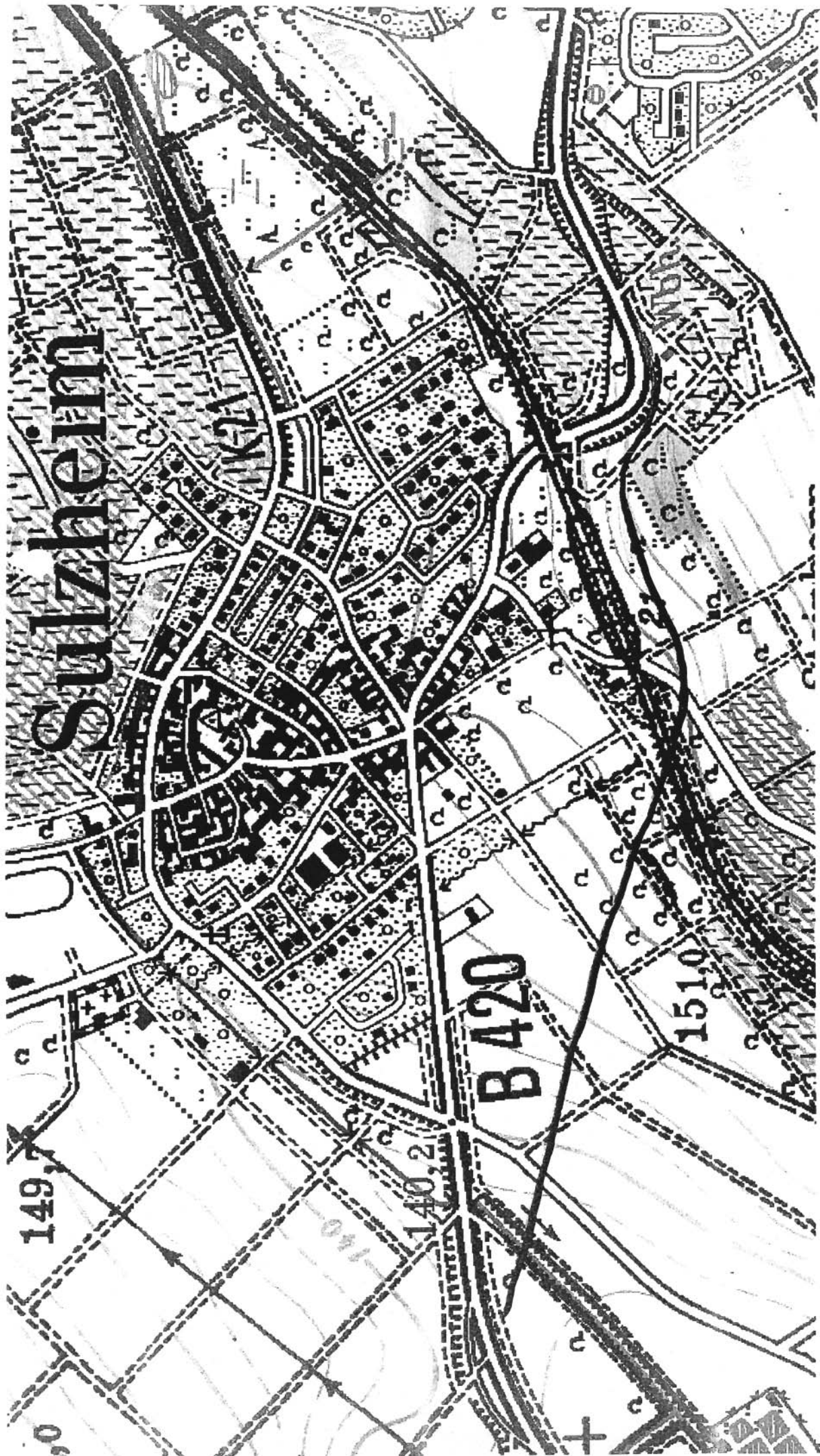
Anlage 15a

Südumgebung Sulzheim + veränderte Trassenführung Westspange

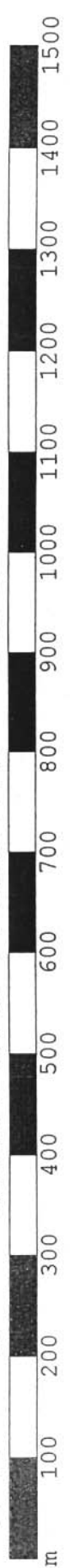
Copyright 2000 by IVerGeo RP ==> www.lvermgeo.rlp.de <==

cadu la ge 16





Maßstab
1:6222



Copyright 2000 by lVermGeo RP ==> www.lvermgeo.rlp.de <==

Siedlungsgeschichte Sulzheim

Vol. 17

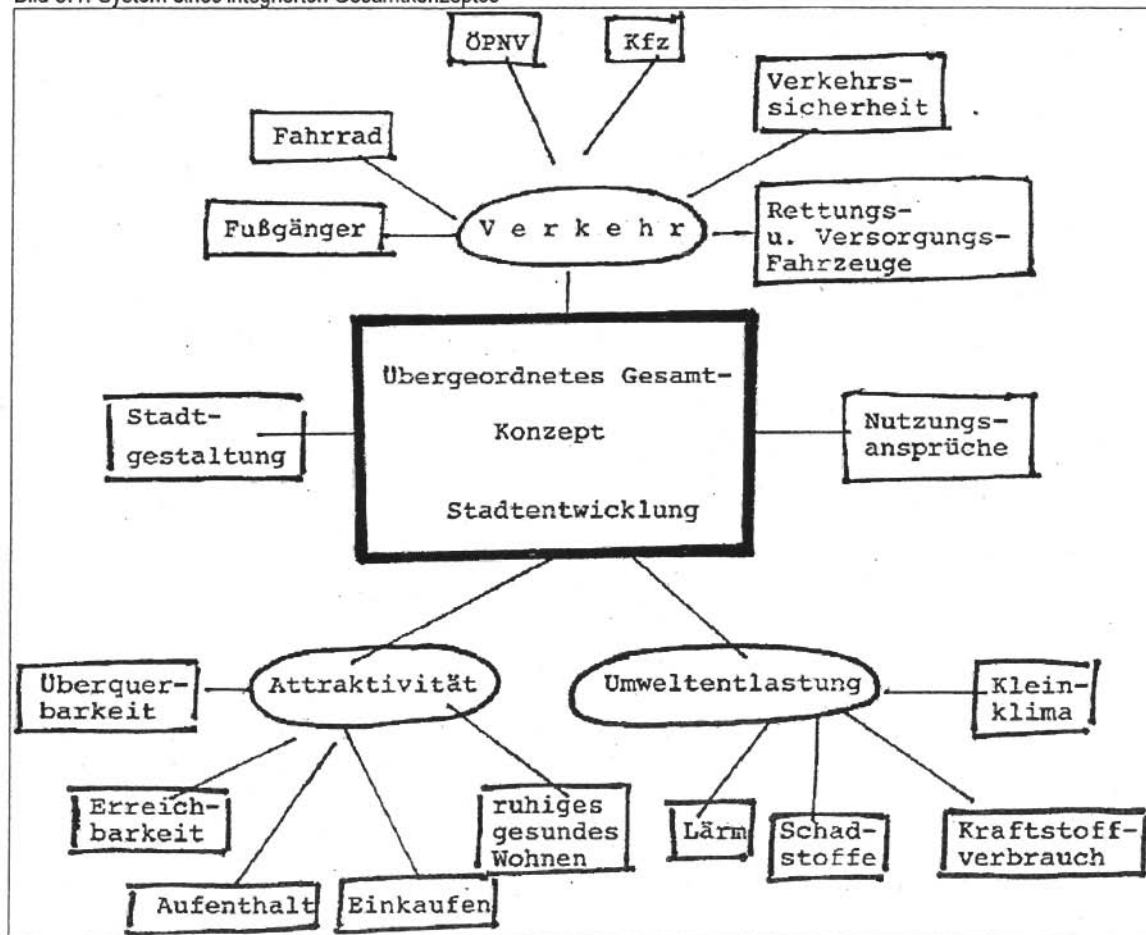
3. VORGEHENSWEISE BEI DER PLANUNG

3.1 Planungsvorbereitung

3.1.1 Einbindung in ein Gesamtkonzept

Verkehrsberuhigung, die die Erhöhung der Verkehrssicherheit und gleichzeitig die Entlastung der Umwelt (also der Minderung der von Kraftfahrzeugen verursachten Lärm- und Luftbelastungen) zum Ziel hat, muß zunächst einmal flächenhaft, also gebietsumfassend ausgerichtet sein und alle Straßenkategorien - auch die Hauptverkehrsstraßen - in ein integriertes Verkehrskonzept, das alle Verkehrsmittel betrachtet und insbesondere die Potentiale der Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Fußgänger und Fahrradverkehr, Öffentlicher Personennahverkehr) ausschöpft, für die gesamte Stadt oder Gemeinde einbeziehen. Dieser Grundsatz ist inzwischen allgemein anerkannt.

Bild 3.1: System eines integrierten Gesamtkonzeptes



Verkehr

Kommunen überwachen Geschwindigkeit

Mainz.tbr. Die Kommunen in Rheinland-Pfalz können ab 1. April 1998 auf Antrag die innerörtliche Geschwindigkeitsüberwachung durchführen. Dies sieht der Entwurf einer Landesverordnung vor, den der Ministerrat auf Vorschlag von Innenminister Walter Zuber billigte.

Dieser Entscheidung vorausgegangen war ein rund zweieinhalbjähriger Modellversuch in den Städten Kaiserslautern, Ludwigshafen, Worms, Idar-Oberstein und Ingelheim sowie in den Verbandsgemeinden Diez, Eich, Maifeld und Ramstein-Miesenbach. Ergebnis dieses Projektes war eine höhere Kontrollichte durch die Modellkommunen. Sie führte sowohl bei den Innerorts-Unfällen als auch bei den Unfällen mit der Ursache „Nicht angepaßte Geschwindigkeit“ zu einem mitunter erheblichen Rückgang der Unfallzahlen. Die Kommunen haben jetzt die Möglichkeit, neben den baulichen und verkehrstechnischen Verbesserungen im Straßenraum ergänzende Maßnahmen der Geschwindigkeitsüberwachung in eigener Verantwortung durchzuführen; dadurch können sie die Verkehrssicherheit in den innerörtlichen Bereichen ganzheitlich gewährleisten. Rheinland-Pfalz entspricht mit dieser Aufgabenübertragung im übrigen dem „Programm Innere Sicherheit [Fortschreibung 1994]“. Die mit der Übertragung verbundene Entlastung der Polizei kommt ebenfalls der Verkehrssicherheit zugute: Die Polizei wird zukünftig ihre Schwerpunkte in der Verkehrsüberwachung des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs und auf den Außerortsstraßen setzen. Insbesondere auf diesen Straßen ereignen sich die schweren Verkehrsunfälle. Die Kommunen erhalten die Einnahmen aus den Buß- und Verwarnungsgeldern. Eventuelle Einnahmeüberschüsse sollen dabei der Verkehrssicherheit wieder zugeführt werden. Fahrerermittlungen im eigenen und im Bereich anderer, an der Geschwindigkeitsüberwachung beteiligter Kommunen in Rheinland-Pfalz werden zukünftig von diesen durchgeführt.

Gula

