

Begründung zum Bebauungsplan (Beigabe zum Bebauungsplan)

1. LAGE DES PLANGEBIETES

Das Plangebiet umfaßt die Kaiserslauterer Straße (B 37) zwischen der Einmündung des Brückelweges am nordwestlichen Ortseingang und der Einmündung der Schloßbergstraße (Forsthaus) in der bebauten Ortslage im Osten.

2. BESTEHENDE PLANERISCHE SITUATION

Die B 37 verbindet Kaiserslautern über Hochspeyer und Frankenstein mit Bad Dürkheim. Östlich von Bad Dürkheim geht die B 37 in die A 650 über, die über einen Knotenpunkt mit der A 61 nach Ludwigshafen-Mannheim führt. In Frankenstein ist die B 39 in Richtung Neustadt an die B 37 angebunden, wobei auf Grund der Verkehrsbelastungen die Beziehung Kaiserslautern-Neustadt bevorzugt ausgebaut ist.

Gem. Flächennutzungsplan der Stadt Bad Dürkheim von 1981 tangiert der Geltungsbereich des Bebauungsplanes im Bereich der nordwestlichen Ortseinfahrt keine Baufläche. Im weiteren Verlauf grenzen dann zunächst einseitig (eine gemischte Baufläche und ein Sondergebiet Militär im Süden) dann beidseitig (gemischte Bauflächen) an das Bebauungsplangebiet.

Ein verbindlicher Bauleitplan besteht für das Plangebiet oder Teile davon nicht.

Für den Stadtteil Hardenburg befindet sich derzeit eine Dorferneuerungsplanung in Arbeit. Die Inhalte dieses Bebauungsplanes entsprechen den Zielen der Dorferneuerung und werden bei den weiteren Planungsschritten und insbesondere im Dorferneuerungskonzept berücksichtigt.

3. VORHANDENE VERKEHRSELASTUNG UND STRASSENGESTALTUNG

Gem. Verkehrsstärkenkarte der Straßenverwaltung Rheinland-Pfalz betrug der DTV im Planungsbereich 1985 3.008 Kfz/24 h. Bei einem Schwerverkehrsanteil von 5 % betrug der DTV ^(SV) 1985 150 FZ/24 h.

Auf Grund der Art der angrenzenden Nutzungen und Bebauung und der daraus folgenden unterschiedlichen und sich überlagernden Nutzeransprüche ergeben sich für den Planungsbereich zwei Abschnitte mit unterschiedlicher Streckencharakteristik:

- Die Ortseinfahrt, die durch den Übergang zwischen offener Strecke und dem angebauten Bereich gekennzeichnet ist, mit einer Länge von ca. 370 m.
- Die Ortsdurchfahrt innerhalb der geschlossenen Bebauung mit einer Länge von ca. 410 m.

Die Ortseinfahrt ist zur Zeit mit einer Fahrbahnbreite von 9,00 m ausgebaut. Auf der Südseite begleitet ein mindestens 2,00 m breiter Geh- und Radweg, der durch einen Bordstein abgesetzt ist, die Straße.

Dieser großzügige Querschnitt ist innerhalb der geschlossenen Bebauung erheblich eingeeengt. Das geringste Maß der lichten Weite zwischen den Hausfronten beträgt dabei ca. 5,00 m. Die kleinen Radien der Straßenführung sowie der enge Straßenraum sind Ursache für die schlechte Übersichtlichkeit in der Ortsdurchfahrt. Darüberhinaus weist der auszubauende Abschnitt der Ortsdurchfahrt erhebliche Mängel hinsichtlich des baulichen Zustandes der Fahrbahn auf und ist in seiner Gestaltung ausschließlich auf die Abwicklung des Kfz-Verkehrs abgestimmt. Aufgrund der beengten Verhältnisse sind zum Teil keine Bewegungsräume für Fußgänger vorhanden, bzw. beschränken sich auf schlecht begehbare Natursteinpflasterflächen, mit der Entwässerungsrinne beiderseits der Fahrbahn.

Die hohen Geschwindigkeiten der offenen Strecke werden aufgrund des großzügigen Ausbaustandards im Bereich der Ortseinfahrt bis in die Ortslage mit ihren extrem beengten Verhältnissen beibehalten und führen hier zu unfallträchtigen Situationen bzw. zu Beschädigungen an Gebäuden durch sich gegenseitig ausweichende Kraftfahrzeuge im Bereich der Engstellen. Die Überlagerung der Verbindungs- und Erschließungsfunktion durch die Aufenthaltsfunktion ist aus der Gestaltung nicht ablesbar, so daß dem Sicherheitsbedürfnis der Fußgänger im Bereich der Ortsdurchfahrt in wesentlichen Teilen nicht Rechnung getragen ist.

4. PROGNOSTIZIERTE VERKEHRSELASTUNG UND GEPLANTE STRASSENUMGESTALTUNG

Zur Ermittlung der Bauklassen nach RStO 86 wurde während der Vorarbeiten zum RE-Entwurf der DTV (SV) für 1990 berechnet. Demnach erwartet man für 1990 einen durchschnittlichen täglichen Schwerverkehr von 157 FZ/24 h - das sind 7 Fahrzeuge mehr als 1989.

Im Bereich der Ortseinfahrt Hardenburg sollen begrünte Fahrbahnteiler die Richtungsfahrbahnen von 4,50 m auf 3,50 m verengen und die besondere Bedeutung dieses Streckenabschnittes als Ortseinfahrtbereich verdeutlichen. Da die auf dieser Strecke gefahrenen, überhöhten Geschwindigkeiten eine Folge des großzügig dimensionierten Straßenquerschnittes sind, soll durch diese Maßnahme vor allem die Geschwindigkeit des Fahrverkehrs reduziert werden.

Die Verringerung der Fahrbahnbreite führt dazu, daß der Kfz-Fahrer die Fahrgeschwindigkeit, entsprechend seinem Anspruch an die subjektiv notwendigen Sicherheitsabstände (z. B. zu Bordsteinkanten) der geplanten Fahrbahnbreite anpaßt.

Zusätzlich sind Änderungen des Fahrbahnbelages vorgesehen, die dem Kfz-Fahrer durch die zeitliche Folge von veränderten Abrollgeräuschen aufgrund von Materialwechseln auf der Fahrbahn den Eindruck einer subjektiv höheren Geschwindigkeit vermitteln und ihn somit zu einer Geschwindigkeitsreduzierung veranlassen sollen. Fahrbahnbeläge dieser Art sind nur außerhalb der geschlossenen Bebauung vorgesehen, um eine Lärmbelästigung der Anlieger zu vermeiden. Eine weitere Einengung der Richtungsfahrbahnen auf ca. 3,00 m und eine anschließende Fahrbahnverschwenkung kurz vor der geschlossenen Bebauung mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m, die auf 5,50 m innerhalb der Bebauung reduziert wird, soll die Kfz-Fahrer verstärkt dazu anhalten, ihre Fahrgeschwindigkeiten zu dämpfen, so daß sie dem anschließenden engen Straßenraum angepaßt ist. Im Verschwenkungsbereich ist eine Bushaltestelle vorgesehen, die durch eine begrünte Insel von der Fahrbahn getrennt liegt. Der nördliche Fahrbahnrand wurde bei dieser Planung beibehalten, um Eingriffe in den angrenzenden bewaldeten Hang zu vermeiden.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt soll der Kfz-Fahrer veranlaßt werden, sein Fahrverhalten den beengten Verhältnissen und den zusätzlichen Funktionen des Straßenraumes (Aufenthalt, Fußweg, Parken etc.) anzupassen.

Aufgrund der sehr beengten Verhältnisse kann dies zwischen Bau-km 0 + 415 und Bau-km 0 + 615 (siehe RE-Entwurf, Anlage 3 zum Bebauungsplan) nur durch einen entsprechenden Ausbau im Mischprinzip erreicht werden.

Der anschließende Ausbauabschnitt mit einer Fahrbahnbreite von 5,50 m läßt alle Begegnungsfälle zu, zum Teil allerdings mit erheblich verminderten Geschwindigkeiten. Die Gehwegbreite von minimal ca. 60 cm an Engstellen gewährleistet einen gewissen Bewegungsraum für Fußgänger, der seinem Sicherheitsbedürfnis entgegenkommt.

Insgesamt ist davon auszugehen, daß durch die beschriebenen Maßnahmen zunächst im Bereich der Ortseinfahrt das Fahrverhalten der besonderen Situation in der Ortsdurchfahrt so angepaßt wird, daß in den anschließenden Straßenräumen ein erheblicher Sicherheitsgewinn zu erwarten ist. Darüberhinaus wird eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität für die Anwohner der Kaiserslauterer Straße erreicht.

5. IMMISSIONEN UND EMISSIONEN (s. auch Anlage 5)

Im Rahmen der Planungsarbeiten zum RE-Entwurf des Straßenumbaus wurden schalltechnische Berechnungen auf der Grundlage der "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1981" sowie der Verkehrslärmschutz-Erstattungsrichtlinien von 1987 durchgeführt (siehe Beigaben zum Bebauungsplan, Anlage 5). Die Ergebnisse dieser Berechnungen zeigen, daß die nächtlichen Mittelungspegel zum Prognose Zeitpunkt an allen ausgewählten Berechnungspunkten den nächtlichen Immissionsgrenzwert 60 dB(A) überschreiten. Damit sind Lärmschutzmaßnahmen notwendig.

Da aufgrund der städtebaulichen Situation der Einbau aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht in Betracht kommt, werden die betroffenen Anlieger mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

6. ZIEL UND ZWECK DER PLANAUFSTELLUNG

Ziel des Umbaus der Ortseinfahrt ist es, die Straßencharakteristik so zu verändern, daß der Kfz-Fahrer ausreichend Zeit hat, die sich ändernden oder überlagernden Funktionen der Straße, insbesondere die zunehmende Bedeutung der Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion, in der Ortsdurchfahrt zu begreifen. Pflasterflächen und Baumpflanzungen als horizontale bzw. vertikale Strukturelemente schaffen Raummaßstäbe, die als Hilfe zur Bestimmung der eigenen Geschwindigkeit dienen und somit evtl. überhöhte Geschwindigkeiten bewußt machen.

Dies ist insbesondere deshalb von Bedeutung, da der anschließende Straßenabschnitt mit seinen Engstellen keine Trennung von Fahrbahn und Gehweg zuläßt. Die Gestaltung muß hier demnach die notwendige Rücksichtnahme im Rahmen des Miteinanders der Verkehrsteilnehmer verdeutlichen.

Dieses Ziel ist aufgrund des schmalen Straßenquerschnittes nur durch einen Wechsel des Bodenbelages zu erreichen.

Sinnvoll wäre der Einbau eines Pflasterbelages, da dieser sich sowohl optisch, als auch durch eine im Innern des Fahrzeuges erkennbare Änderung des Fahrgeräusches hervorhebt.

Dabei muß aber darauf geachtet werden, daß die Lärmbelastigung der Anlieger nicht mehr als notwendig und zumutbar ansteigt (max. 3 dB(A)).

Auch der südlich anschließende Abschnitt muß so gestaltet sein, daß das Fahrverhalten trotz des gewählten Trennprinzips den Bedürfnissen der Fußgänger gerecht wird, da ihr Bewegungsraum zum Teil bis auf ca. 60 cm eingeengt werden muß, um eine durchgängige Fahrbahnbreite von 5,50 m zu gewährleisten.

Das Maßnahmenbündel ist insgesamt als Beitrag zur Entschärfung der Verkehrssituation und damit zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und Wohnumfeldqualität zu werten.

7. ENTWÄSSERUNG, VER- UND ENTSORGUNG

Die Entwässerung der befestigten Flächen erfolgt im Bereich der Ortseinfahrt über die vorhandenen Entwässerungseinrichtungen, die zum Teil angepaßt werden müssen. An den Fahrbahnteilern sind neue Straßenabläufe vorgesehen, die an den vorhandenen Kanal angeschlossen werden können.

Im Bereich der Mischfläche ist eine Mittelentwässerung bei negativem Dachgefälle ohne ausgebildete Rinnen vorgesehen. Die Abläufe sind an den vorhandenen Kanal anzuschließen.

Im Bereich des konventionell ausgebauten Abschnittes ist lediglich eine Anpassung vorhandener Straßenabläufe an die neue Bordsteinführung notwendig.

Vorhandene Ver- und Entsorgungsleitungen, die durch die Baumaßnahme betroffen werden, müssen, soweit erforderlich, den neuen Gegebenheiten angepaßt werden.

GRÖSSE DES PLANGEBIETES

Gesamtgröße des Geltungsbereiches ca. 0,67 ha
Die Länge des um- bzw. auszubauenden Straßenabschnittes beträgt ca. 780,00 m

GESCHÄTZTE KOSTEN ZUR REALISIERUNG DES BEBAUUNGSPLANES

Gemäß Kostenschätzung des RE-Vorentwurfes belaufen sich die Kosten der Gesamtbaumaßnahme auf ca. DM 650.000,00.

Bad Dürkheim, 27. Nov. 1990



(Sülzle)
Bürgermeister

Diese Begründung ist Bestandteil
des am 29.11.1990 angezeigten
Bebauungsplanes.
Kreisverwaltung Bad Dürkheim
Bad Dürkheim, den 26.04.1991.