

## D. B E G R Ü N D U N G

### ZUM BEBAUUNGS- UND GRÜNORDNUNGSPLAN (GEMÄSS § 9 ABS. 8 BAUGB)

' "ORTSDURCHFABRT B 271 BOCKENHEIM (WEINSTR.)"  
MIT ÄNDERUNG DES BEBAUUNGSPLANES  
"AN DER JAKOB-BÖSHENZ-STRASSE, SCHULE UND  
KINDERGARTEN" '

---

#### 1. Aufstellungsbeschluß / Plangebiet

In seiner Sitzung am 20.03.1987 hat der Gemeinde-  
rat der Ortsgemeinde Bockenheim beschlossen, den  
Bebauungsplan 'Ortsdurchfahrt B 271 Bockenheim/  
Weinstraße mit Änderung des Bebauungsplanes "An  
der Jakob-Böshenz-Straße, Schule und Kindergarten"  
aufzustellen.

Lt. diesem Aufstellungsbeschluß (§ 2 Abs. 1 BauGB)  
sind durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes  
folgende Flurstücksnummern berührt:

38, 40/1, 52, 233, 1229/1, 1233/4, 1454, 1455.

Durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes sind  
folgende Flurstücksnummern betroffen:

1, 4, 4/2, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 11/2, 12/1, 12/2  
13/1, 13/2, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22,  
23, 24, 25, 26, 27, 28, 31, 32, 33, 34, 35, 36,  
37, 38, 42, 52, 226/1, 226/2, 250, 251, 252/4,  
252/14, 254/1, 294, 381/3, 427, 816/1, 817, 819,  
820/1, 910/11, 910/14, 910/16, 911/6, 1217, 1454,  
1456.

Durch den Geltungsbereich des Bebauungsplanes  
sind folgende Straßen und Wege betroffen:

- 'Deutsche Weinstraße (B 271)' zum Teil
- 'Weissenborner Weg' zum Teil
- 'Pestalozzistraße' zum Teil
- 'Leininger Ring' zum Teil

- 'Weinlehrpfad' zum Teil
- 'Kellergasse' zum Teil
- 'Kreisstraße (K 26)' zum Teil
- 'Kindenheimer Straße' zum Teil
- 'Vogelsangweg' zum Teil
- 'Burggraben' zum Teil.

## 2. Erforderlichkeit

Der sich im Geltungsbereich befindliche Teil der Bebauung an der B 271 leidet u. a. in erheblichem Maße an

- dem hohen Verkehrsaufkommen von ca. 7.000 Kfz / 24 h, das als Durchgangsverkehr zu werten ist. Dabei sind neben dem Pkw-Verkehr auch in erheblichem Maße Bus- und Lkw-Verkehr zu bewältigen,
- den in Teilbereichen nicht oder nicht in ausreichender Breite verfügbaren Gehwegen (ca. 60 cm breit), die das zeitweise Betreten der Fahrbahn insbesondere von Fußgängern mit Kindern bzw. Kinderwagen erforderlich machen,
- den deutlich überhöhten Geschwindigkeiten der Kraftfahrzeuge in beiden Fahrtrichtungen. Insbesondere aus Richtung Monsheim kommend erfolgt der bekannte 'Schußeffekt',
- den mit der überhöhten Geschwindigkeit verbundenen Beeinträchtigungen der Verkehrssicherheit
  - ° für Fußgänger und Radfahrer allgemein
  - ° für die Querung der B 271 z.B., um aus dem Neubaugebiet (Kindenheimer Straße) in den Bereich Schule, Sporthalle, Sportanlagen zu gelangen,
- den Unfallgefahrenpunkten an Einmündungen, wie u. a.
  - ° 'Kindenheimer Straße/K 26'
  - ° 'Leininger Ring'
  - ° 'Kellergasse'

(insbesondere der Einmündungsbereich 'Keller-gasse' nimmt eine hervorragende Bedeutung als Schulweg ein),

- der hohen Lärmintensität durch Motor- und Ab-rollgeräusche der Kraftfahrzeuge, die mit steigender Geschwindigkeit zunimmt und mit sinkender entsprechend abnimmt.

Gerade im Zusammenhang mit der Ortsentwicklungs- und Ortserneuerungsplanung zwingen sich auch für diesen Problembereich Lösungserfordernisse auf, die zu einer erheblichen Steigerung der Verkehrs-sicherheit und des Wohnwertes durch Wohnumfeld-verbesserung führen.

### 3. Ziele und Zwecke

Mit dem ortsgerechten Ausbau dieses Teiles der B 271 sollen insbesondere die folgenden Ziele verfolgt werden:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit durch
  - ° Geschwindigkeitsreduzierung der Kraftfahrzeuge
  - ° Stärkung der Mehrfachfunktion des Straßen-raumes auch für Fuß- und Radwegeverkehr
  - ° verbesserte Querungsmöglichkeiten - insbesondere des Fuß- und Radwegeverkehrs
- Straßenraumgestaltung durch Gestaltungselemente von Hausfassade zu Hausfassade, sowohl im Quer-schnitt als in der Abwicklung der B 271 und damit Wohnumfeldverbesserungen mit Wohnwert-steigerung zu bewirken.
- Voraussetzungen und Rahmenbedingungen schaffen, um die privaten Investitionen z. B. im Bereich der Fassadengestaltung, aber auch ggf. weiter-gehender Ausbau- oder Umbaumaßnahmen, anzuregen und zu fördern.

#### 4. Maßnahmen

##### - Verkehrsgestaltung

###### ° Ortsdurchfahrt

- Höhengleiche Belagsausbildung im Gegensatz zu der 'klassischen' Straßenbauweise mit Fahrbahn, Bordsteinaufkantung und höher liegendem Gehweg.
- Beschränkung der verfügbaren Fahrbahnbreite auf ca. 5,50 m Breite mit jeweils seitlich angeordneter Rinne.
- Höhengleicher Anschluß der Bereiche zwischen Rinne und Gebäudefassade für ruhenden Verkehr, Fuß- und Radverkehr.
- Verengung des Lichtraumprofils auf die notwendigen Mindestmaße, insbesondere in der Höhenbeschränkung.
- Richtungsversätze der verfügbaren Fahrbahn zur Achse der Hauptfahrtrichtung, um eine ständige Neuorientierung des Kraftfahrers zu bewirken und das 'Geschwindigkeit aufnehmen' zu unterbinden.

Als Gestaltelemente sollen dafür eingesetzt werden u. a.

- Betonsteinpflaster in den Seitenbereichen und als Streifen in den Einmündungsbereichen. Auf einen Höhenabsatz zum Gehweg wird verzichtet. Die optische Trennung von Fahrbahnbereich und Randbereichen soll durch Baumpflanzungen oder Rankgerüste erfolgen.
- Baumpflanzungen als Großbäume oder kleinkronige Bäume mit befahrbaren Baumscheibenabdeckungen und Stammschutz aus Metallgitterwerk.

- In engeren Bereichen sind als Bauersatz Rankgerüste (ca. 0,20 x 0,20 und 3,0 m hoch) aus Metallgitterwerk - freistehend oder in Anlehnung an Fassadenwände - vorgesehen, in denen Kletter- oder Rankpflanzen wachsen.
- An giebelständigen Gebäuden Straßenüber-rankungen in ca. 5,00 m Höhe mit Stahlseilen und z. B. Wein.
- An besonders 'geschwindigkeitsträchtigen' Stellen sollen bepflanzte Fahrbahnteiler (Tropfen) in die Fahrbahn eingebracht werden, die Fahrbahnbreiten von ca. 3,50 m belassen bleiben.
- ° Gehwege
  - Vorhandene Gehwegbereiche sind abzutragen und mit verschiedenartigen Pflasterbelägen höhengleich an die Straßenbeläge anzupassen.
- ° Private Verkehrsflächen
  - Zur höhengleichen Anpassung der Beläge zwischen öffentlichen und privaten Verkehrsflächen sind im privaten Bereich Belagsarbeiten in unterschiedlichen Ausdehnungen in Länge und Breite durchzuführen.
- Grünflächengestaltung
  - ° Öffentliche Grünflächen

Erhaltenswerte Bäume und Gehölze sind zu schützen und zu pflegen.
  - ° Verkehrsbegleitgrün

Baumpflanzungen mit befahrbaren Baumscheibenabdeckungen und Stammschutz

Es sind kleinkronige Arten, wie z. B.:

    - *Robinia pseudoacacia* 'Umbraculifera'  
H. Sol. 5xv. ex. w. Std., St.U. 20 - 25, m.B.

oder großkronige Arten, wie z. B.:

- *Sophora japonica*  
H. 4xv. m. durchgehendem Leittrieb, ex.  
w. Std. St. H. St. 25 - 30 m, m. B.

anzupflanzen und zu pflegen.

Die vorgesehenen Pflanzbindungen von Gehölzen sind mit landschaftstypischen und auf die besondere Zweckbindung 'Verkehrsbegleitgrün' abgestimmten Arten auszuführen, wie z. B.:

- *Rosa rugosa*
- *Rosa rugosa* 'Max Graf'
- *Ribes alpinum*
- *Cornus sanguinea*

Dabei sind die notwendigen Sichtwinkel für Einmündungsbereiche von Straßen zu berücksichtigen.

Die vorgesehenen Pflanzbindungen von Rank- und Kletterpflanzen sind punktgenau mit den Rankgerüsten und Straßenübertankungen auszuführen.

Es sind Arten, wie z. B.:

- *Hedera helix*
- *Lonicera henryii*
- *Vitis i.S.*
- *Polygonum aubertii*

zu verwenden.

° **Private Grünflächen**

Erhaltenswerte Bäume und Gehölze sind zu schützen und zu pflegen.

° **Verkehrsbegleitgrün**

Die vorgesehenen Pflanzbindungen von Bäumen sind punktgenau auszuführen.

Die Artenauswahl ist der für die angrenzenden öffentlichen Grünflächen anzupassen.

Die vorgesehenen Pflanzbindungen von Gehölzen sind in Art und Zusammenstellung den öffentlichen Grünflächen anzupassen.

Die vorgesehenen Pflanzbindungen von Rank- und Kletterpflanzen sind den öffentlichen Grünflächen anzupassen.

- Weitere Gestaltungshinweise

° Einrichtungen für Bushaltestellen, wie u.a. Wartehäuschen oder Überdachungen, sind in Anlehnung an die äußere Gestalt der umgebenden Bebauung herzustellen. Sie sind als zimmermannsmäßige Holzkonstruktionen mit einer Dacheindeckung aus rot- oder brauntonigen Ziegeln durchzuführen.

° Notwendige Aufschüttungen oder Anschnitte des Straßenraumes mit 'ortsgerechtem Ausbau' sind in Anlehnung an die topographischen Gegebenheiten zu terrassieren, zu begrünen und zu pflegen.

° Rankgerüste sind als freistehende oder an privaten Gebäudefassaden befestigte Elemente vorgesehen. Die Straßenranken sind jeweils zwischen privaten Gebäudefassaden zu errichten und an den jeweiligen gegenüberliegenden Fassaden zu befestigen.

Ihre Höhe über den jeweiligen OK Belag hat  $\geq 6,0$  m zu betragen.

Die Pflanzungen sind dauerhaft so zu pflegen, daß die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.

#### 5. Auswirkungen

Als wesentliche Auswirkungen der geplanten Maßnahmen werden erwartet u. a.:

- Erhebliche Geschwindigkeitsverringering
- 'Entschärfung' der Unfallgefahrenpunkte
  - ° Verringerung der Lärmbeeinträchtigung
- Betonung der Mehrfachfunktion des Straßenraumes auch verstärkt für Fußgänger, Radfahrer und Anwohner
- Wohnumfeldverbesserung und damit Wohnwertsteigerung,

so daß zusammenfassend eine insbesondere Aufwertung auch in ortsplanerischer/städtebaulicher Hinsicht zu erwarten ist.

#### 6. Einfügung in die Bauleitplanung der Gemeinde

Grundlage der Planung sind das Baugesetzbuch mit Baunutzungsverordnung sowie die Landesbauordnung für Rheinland-Pfalz.

Der Flächennutzungsplan der Verbandsgemeinde Grünstadt-Land ist wegen des Bebauungsplanverfahrens nicht zu ändern.

#### 7. Bestand im Geltungsbereich des Bebauungsplanes

Die derzeitige Nutzung als Verkehrsfläche bleibt unberührt. In Teilbereichen werden private Hofflächen oder Grünflächen zur höhenmäßigen An-

gleichung der Verkehrsflächen oder zur Gestaltung dieser betroffen oder berührt.

#### 8. Aufwendungen der Gemeinde

Aufwendungen für den Ausbau des jeweiligen Gehwegbereiches zwischen Außenkante Pflasterrinne und privatem Grundstück werden für die Gemeinde erforderlich. Diese werden ca. DM 450.000,00 betragen.

Eine Bezuschussung mit ca. 80 % der zuschußfähigen Kosten erscheint möglich.

#### 9. Bodenordnende Maßnahmen

Bodenordnende Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Bockenheim, den 08.11.1991



*Ackermann*.....

Ackermann

(Bürgermeister)

Diese Begründung ist Bestandteil  
des am 11.02.1992 angezeigten  
Bebauungsplanes.

Kreisverwaltung Bad Dürkheim  
Bad Dürkheim, den 25.03.1992

Im Auftrag

*Eichner*  
(Eichner)