

BEBAUUNGSPLAN DEIDESHEIM

Innerörtliche Hauptverkehrsstraße östlich
der Bahnlinie

Textliche Festsetzungen

1. Planungsrechtliche Festsetzungen gemäß
§ 9 Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB).
 - Hochstämmige Bäume sind zu erhalten.
2. Bauordnungsrechtliche Gestaltungsvorschriften
(gem. § 9 Abs. 4 Baugesetzbuch und § 86
Landesbauordnung LBauO).
 - Als Material Einfriedigung, -Zaun sind
zulässig:
Holz und in Hecken eingebundener Maschen-
drahtzaun.

Hinweis:

Die Versickerungsableitung des Oberflächen-
wassers erfolgt über eine offene Mulde in den
Weinbachgraben.

Erläuterungen und Begründung gemäß § 9, Abs.8 BauGB

1. Darstellung der Baumaßnahme

1.1 Planerische Beschreibung

Die Stadt Deidesheim beabsichtigt den Ausbau einer innerörtlichen Hauptverkehrsstraße in Weiterführung der K 11 östlich der Bahnlinie. Diese Straße hat eine Entlastungsfunktion für die Ortsdurchfahrt Deidesheim auch im Hinblick auf die innerörtliche Verkehrsberuhigung. Das gilt für den Durchgangsverkehr, den Schwerverkehr und in gewissem Umfang auch für den Ausflugs- und Erholungsverkehr.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Straße erfolgt eine generelle Verbesserung der Verkehrssituation.

Die heutige K 11, welche das geplante Baugebiet Deidesheim Ost I, II mit Kindergarten, Schule und öffentlichen Freizeit- und Sportanlagen erschließt, wird nach Norden, östlich der Bahnlinie auf einem vorhandenen Straßenprofil weitergeführt und an die in Ost-West-Richtung verlaufende L 527 Niederkirchen-Deidesheim über eine neu geplante Kreisverkehrsanlage angebunden.

Diese Begründung ist Bestandteil
des am 10.06.1992 angezeigten
Bebauungsplanes.
Kreisverwaltung Bad Dürkheim
Bad Dürkheim, den 14.07.1992

Im Auftrag



(Eichner)

1.2 Straßenbauliche Beschreibung

Ausgehend von der Kreuzung Bahnhofstraße (Bahnübergang) Straße im Linsenbusch verläuft die neue Straße - verlängerte K 11 - im Zuge einer vorhandenen Ladestraße der Deutschen Bundesbahn parallel zu den Gleisanlagen bis zum Überführungsdamm der L 527 und verläuft dann parallel zur Ladestraße in östlicher Richtung und schließt an diese (Niederkirchner Straße) in Form eines Kreisverkehrs an.

Diese Art der Anbindung (Kriesverkehr) wurde gewählt, um alle Fahrtrichtungen von der neuen Straße wie auch die der L 527 bei vorliegendem ungenügendem Anschlußwinkel zu berücksichtigen. Diese gewählte Verkehrsgestaltung führt zu der notwendigen und gewünschten Verkehrsberuhigung vor der Einfahrt nach Deidesheim aus Richtung Niederkirchen.

Die gesamtlänge des untersuchten Abschnittes beträgt 950 m, einschl. abgewickelter Kreisverkehr und der Anbindung an die L 527. Der neue Straßenabschnitt zwischen Knotenpunkt Bahnhofstraße und Anbindung L 527 hat eine Länge von 600 m. Es ist ein 2-spuriger Querschnitt vorgesehen mit Rad-/Gehweg, Grün-/Baumstreifen bis auf Höhe des Bahnhofsgebäudes (siehe geplante Anlage).

Hier wird der Rad-/Gehweg auf den vorhandenen bzw. neu auszubauenden Wirtschaftsweg geführt. Eine Weiterführung erfolgt zwischenzeitlich nicht, es ist aber bei der Realisierung des geplanten Wirtschaftsweges bis zum neuen 'Kreisel' möglich.

Die Fahrbahnbreite und die Linienführung läßt nur eine Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h zu. Im Kurvenbereich in östliche Richtung liegt die Entwurfsgeschwindigkeit weit darunter, was aber aus der Sicht der Verkehrsberuhigung und Verkehrssicherheit vor der Anbindung an die L 527 keinen Nachteil darstellt.

In den Randstreifen und Böschungsbereichen ist eine landschaftsplanerische Gestaltung vorgesehen.

Die Verkehrsführung im Knotenpunktbereich am Bahnübergang entspricht den verkehrstechnischen Erfordernissen.

Eine spätere Lichtsignalisierung ist vorgesehen.

Die Kosten der Baumaßnahme belaufen sich auf :

- Grunderwerbskosten	0,450 Mio DM
- Baukosten	2,522 Mio DM
	<hr/>
Gesamtkosten	2,972 Mio DM

Baulastträger ist die Gemeinde Deidesheim

2. Notwendigkeit der Baumaßnahme

2.1 Vorgeschichte der Planung mit Hinweisen auf vorausgegangene Untersuchungen und Planungen

2.1.1 B 271 - Neu - übergeordnete Planung

Eine wesentliche Auswirkung auf den gesamten Erschließungsbereich der Verbandsgemeinde Deidesheim hat die neu geplante B 271. Die sich im raumplanerischen Verfahren befindliche Vorplanung der B 271 sieht eine Anbindung der L 527 etwa mittig zwischen den beiden Gemeinden Deidesheim und Niederkirchen vor. Eine Querspange verbindet dann nördlich von Deidesheim gelegen die B 271 (alt) und damit die auch die Gemeinde Forst mit der B 271 (neu) bzw. auch Niederkirchen und Meckenheim.

2.1.2 Lokale Planung

- Brückenerneuerung im Zuge der L 527 bei Deidesheim - Überquerung der Bahnlinie. Überlegungen und Planungen dazu gehen auf das Jahr 1971 und weiter zurück.
- Bezüglich der Weiterführung der K 11 zur L 527 wurden in den letzten 10 Jahren mehrfach Planungsansätze im Zusammenhang mit der Planung der B 271-Neu vorgenommen
- Der Ausbau der in den letzten Jahren realisierten Steingasse mit Neugestaltung des Bahnhofsvorplatzes ist eine tangierende Maßnahme zu der hier geplanten innerörtlichen Hauptverkehrsstraße.

2.1.3 Innerörtliche Hauptverkehrsstraße zwischen K 11 und L 527

- Ende der 70er Jahre wurden erste Überlegungen in dieser Richtung angestellt, die in ersten Gesprächen als Umgehung, Entlastungsstraße, konzipierte Verbindung K 11 zur L 527 wurde bald, bedingt durch die weiter voranschreitende bauliche und infrastrukturelle Entwicklung der Baugebiete östlich der Bahnlinie als eine wichtige innerörtliche Hauptverkehrsstraße eingestuft.

Nachdem bezüglich der B 271 (neu) eine Anbindung von Deidesheim, Niederkirchen sich nördlich der L 527 abzeichnet, hat sich auch die in vielen Varianten vorgelegene Ausbildung der neuen Planstraße in der nun hier vorliegenden Form herauskristallisiert.

2.2 Darstellung der unzureichenden Verkehrsverhältnisse mit ihren negativen Erscheinungsformen

Unbefriedigend ist die Tatsache, daß die Verkehrsströme, welche aus dem Planungsgebiet Deidesheim Ost I und II einschl. überörtlicher Verkehr auf der K 11 in Richtung Norden/Nordosten (Bad-Dürkheim, Forst, Wachenheim) auf Umwegen über innerörtliche Straßen geführt werden müssen. Das bedeutet erhebliche Verkehrsbelastung, Lärmbelästigung, Verkehrsgefährdung, Zerstörung von Grünbereichen und Baumsubstanz u.a. mehr.

Gleiches gilt auch für die Verkehrsströme aus dem nördlichen Stadtbereich und aus Niederkirchen, die in südliche Richtung orientiert sind.

Mit wirtschaftlich vertretbaren Mitteln sind die vorhandenen Verkehrswege nicht den heutigen Verkehrserfordernissen entsprechend auszubauen.

2.3 Raumordnerische Entwicklungsziele

Zielvorgaben sind:

- Verkehrsberuhigende Auswirkungen im Ortskernbereich, d.h. die B 271(alt) ist neu zu konzipieren. Damit werden Verkehrsströme auf benachbarte Straßen verlagert, was bei zukünftigen Planungen zu berücksichtigen ist.
- Erschließung der sich östlich der Bahnlinie entwickelnden städtebaulichen Planungsgebiete.
- Entlastung des Ortskernes Deidesheim vom Durchgangsverkehr.
- Direkte Anbindung des westlichen Verkehrssystems an die übergeordneten Verkehrsstraßen.
- Durch Beruhigung und Entlastung von Verkehrsströmen wird eine Verbesserung der Wohn-, Lebens- und Arbeitsqualitäten im Ort die Folge sein.

2.4 Anforderungen an die straßenbauliche Infrastruktur

Die Planstraße, als Entlastungsstraße, ist eine Notwendigkeit wegen des täglichen Berufsverkehrs (Spitzenbelastungen morgens und abends), des durchgehenden Schwerlastverkehrs aber auch wegen des saisonbedingten starken Wochenend- und Ausflugsverkehrs. Auch hinsichtlich der städtebaulichen Entwicklung in Deidesheim Ost I, II wird die Notwendigkeit der neuen Straßenverbindung unterstrichen. Sie wird wesentlich zur Entlastung der vorhandenen städtischen Straßen beitragen und das Verkehrssystem spürbar ergänzen. Es wird somit eine Vereinfachung, bessere Übersichtlichkeit und Klarheit des Verkehrssystems erreicht und führt dadurch zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

2.5 Verringerung der bestehenden Umweltbeeinträchtigung

Durch die Fernhaltung der schon benannten Verkehrsströme vom Stadtgebiet ist eine erhebliche Verbesserung der Abgas- und Lärmsituation zu erwarten. Bedingt durch die stadtabgewandte Lage der Straße parallel zu den Gleisanlagen der DB spielt die Belästigung durch die neue Straße eine untergeordnete Rolle. Die Bepflanzung und neue Grüngestaltung wird ebenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen.

3. Zweckmäßigkeit der Baumaßnahme

Im Rahmen der Voruntersuchung ist der Schluß zulässig, daß der Bau der innerörtlichen Hauptverkehrsstraße in jeglicher Hinsicht eine Verkehrsverbesserung für die Stadt Deidesheim darstellt.

Die vorliegende Planung ist das Resultat vorhergegangener Variantenuntersuchungen.

4. Technische Gestaltung

4.1 Trassierung

Die Planung geht von einer Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h für die vorliegende Trasse aus. Die Geschwindigkeit ist im Kurvenbereich bei Start 0 + 0,5 wegen des geringen Halbmessers (Achsradius $R = 25$ m) natürlich geringer ($V \leq 30$ km/h) anzusetzen. Aus Gründen der minimalen Flächeninanspruchnahme ist eine großzügigere Trassierung nicht möglich.

Die Linienführung verläuft im Zuge der vorhandenen Ladestraße der DB bzw. des vorhandenen schotterbefestigten Weges.

Die Anbindung im Form eines Kreisverkehrs wurde wegen der ungünstigen Parallellage der neuen Straße zur L 527 und aus Gründen der Verkehrsberuhigung gewählt.

4.2 Querschnitte

Der Regelquerschnitt erhält zwei Fahrspuren, in Teilbereichen Parkstreifen und Grünstreifen sowie einseitig einen kennlinierten Rad-/Gehweg.

Querschnittmaße:

Grünstreifen	2 x 1,00 m	= 2,00 m
Gehweg	1 x 1,25 m	= 1,25 m
PKW-Parken	2 x 5,00 m	= 10,00 m
Fahrstraße	1 x 3,00 m	= 3,00 m
Fahrbahn	2 x 3,00 m	= 6,00 m
Bankett	1 x 2,00 m	= 2,00 m
		<hr/>
		24,25 m

4.2.1 Befestigung der Fahrbahn

Die Befestigung wurde entsprechend RSTO 86 nach BKL IV festgelegt und erfolgt bituminös.

Die Befestigung der Parkstreifen und des Rad-/Gehweges erfolgt mit Verbundsteinpflaster (siehe Regelquerschnitt Anlage).

4.2.2 Bemessung

Belegung L 527

Auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 85 erfolgte die Festlegung der Verkehrsbelegungszahl und der Bauklasse nach RSTO/86.

SVZ 85

DTV 85 2.599 KFZ/24 h

Güterverkehr 319 KFZ/24 h

Schwerverkehr 158 KFZ/24 h

$VB = DTV (SV) \times f_0 \times f_1 \times f_2 \times f_3$

$VB = 158 \times 1,1 \times 0,50 \times 1,40 \times 1,02$

VB = 125

Nach RSTO 86 Zeile 1

Bauklasse IV (nach VB 60 - 300)

4.3 Kreuzung und Einmündungen, Änderungen im Wegenetz

Der Knotenpunkt der K 11/Bahnübergang, verlängerte K 11 entspricht lagemäßig der neuen Linienführung. Die Hauptverkehrsrichtung in Richtung Stadt bzw. Bahnhofstraße wird beibehalten und drückt sich durch Linksabbiegerspur und relativ großzügigem Abbiegeradius aus.

Der Kreisverkehr an der Einmündung in die L 527 wurde bereits beschrieben.

4.4 Entwässerung

Von der Einmündung L 527 bis zur Kreuzung der Straße mit dem Weinbachsgraben wird die Straße in eine Versickerungsmulde direkt über das Bankett entwässert. Das Oberflächenwasser wird über die Versickerungsmulde diesem Bach zugeführt.

4.5 Ausstattung

Die Straßenbeleuchtung erfolgt durch Punktleuchten, deren Bauart durch die Gemeinde Deidesheim vorgegeben wird.

Der Knotenpunkt Bahnübergang / K 11 / Verlängerung wird für eine künftige Lichtsignalisierung vorbereitet, indem eine Leerverrohrung erfolgt.

4.6 Anlagen des ÖPNV

Anlagen für den ÖPNV sind nicht vorgesehen.

4.7 Leitungen

An der Kreuzung der neuen Straße / Bürgermeister Oberhettlinger-Straße befindet sich ein Schaltschrank der Post, der um ca. 8,0 m versetzt werden muß.

5. Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

5.1 Lärmschutzmaßnahmen

Lärmschutzmaßnahmen im Bereich der innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen sind nicht erforderlich.

5.2 Maßnahmen in Wassergewinnungsgebieten

Maßnahmen dieser Art sind nach Kenntnis des Entwurfsbearbeiters nicht erforderlich.

5.3 Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zum Schutz von Natur und Landschaft

In Kenntnis der Gegebenheiten von Natur und Landschaft im Untersuchungsraum und zur Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege ist ein "Landschaftspflegerischer Begleitplan" erstellt worden.

Er beinhaltet eine Begrünung in Form von Baumpflanzungen, teilweise beidseitig der Straße in Knotenpunktbereich und im Bereich der Kreisverkehrsanbindung.

Zwischen den Bäumen erfolgen Strauch- und Bodendeckerpflanzungen.

Die Bäume im Bereich des Parkstreifens werden durch Hochbord geschützt.

Die Böschungsbereiche werden ebenfalls bepflanzt (Hecken, Bäume, usw.).

6. Erläuterung der Kostenberechnung

6.1 Kosten

Die Gesamtkosten betragen 2,972 Mio DM

Der Träger der Baumaßnahme ist die Gemeinde Deidesheim.

Die Kostenrechnung und die Finanzierung ist in der Anlage 5 ersichtlich.

7. Abgrenzung des Geltungsbereiches und bestehende Bebauungspläne

Das Bebauungsplangebiet liegt im Osten von Deidesheim, östlich der Bahnlinie.

Es beginnt im Südlichen Teil auf mittlerer Höhe des Kindergartens, verspringt in Richtung Westen und umfasst den Gehweg bis einschl. Bahnübergang, verläuft hier im mittleren Bereich entlang des Bahnsteiges 1 nach Norden weiter bis zur L 527 Brückenbauwerk. Die östliche Abgrenzung im mittleren Bereich ist der nach Osten verschobene neue Wirtschaftsweg (bis zu ca. 6,0 m) und die nördlich anschließenden Grundstücke die auf 6-9/10 Meter kopfseitig in Anspruch genommen werden. Im nördlichen Teil ist ein Großteil der L 527 Teil des Bebauungsplangebietes. Der Plan endet mit einer Kreisverkehrsanlage die ca. 190 m entfernt von Mitte Brückenbauwerk der L 527 endet.

Die genaue Eingrenzung ist im Plan zu ersehen.

8 Durchführung der Baumaßnahme

Die Maßnahme wird in einer Baustufe durchgeführt.

Der Baubeginn ist für 1990 vorgesehen.

Die Bauzeit wird auf 10 Monate geschätzt.

Grunderwerb ist erforderlich (siehe Grunderwerbsplan/
Verzeichnis). Die genaue Flächenfeststellung erfolgt
durch die Schlußvermessung.

Ludwigshafen 5/92