

TEIL B

BEGRÜNDUNG

ZUM BEBAUUNGSPLAN

1. ÄNDERUNG

ORTSRANDSTRASSE „SÜD - WEST“ HERXHEIM b.L.

Aufgestellt:

VOIGT Ingenieure GmbH Karlsruhe
Neureuter Str. 37b
76185 Karlsruhe

Telefon: 0721 / 97239-0
Fax: 0721 / 97239-90

Karlsruhe, im Dezember 1993
geändert, im Dezember 1995
geändert, im Januar 1997

B.1 VERANLASSUNG ZUR AUFSTELLUNG DES BEBAUUNGS- PLANES ORTSRANDSTRASSE "SÜD - WEST"

Die derzeitige Verkehrssituation in der Ortsgemeinde Herxheim ist durch hohe Belastungen - insbesondere in der Hauptstraße als Ortsdurchgangsstraße in Ost-West-Richtung - gekennzeichnet.

Der Verkehr und damit die bereits schon jetzt beträchtlichen Lärm- und Schadstoffimmissionen steigen weiter an.

Die Ortsgemeinde Herxheim sieht sich gezwungen, angesichts dieser Ausgangssituation baldmöglichst Vorkehrungen zur Reduzierung und Beruhigung des innerörtlichen Verkehrs zu treffen.

Eine Maßnahme in diesem Zusammenhang ist der bereits begonnene und teilweise fertiggestellte Ausbau der Hauptstraße. Als weitere ergänzende Maßnahme bietet es sich an, die im Südosten bereits vorhandene Ortsrandstraße so zu verlängern, daß sich vom Ortseingang im Westen bis zum Ortsausgang im Osten - und natürlich auch in entgegengesetzter Richtung - eine südliche Umfahrungsmöglichkeit des gesamten Ortes ergibt. Mit einer solchen Ortsrandstraße kann auch der Durchgangsverkehr in Südost - und Südwest - Richtung - und umgekehrt - aus dem innerörtlichen Bereich heraus gehalten werden.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan Ortsrandstraße "Süd-West" sollen die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, den zu der südlichen Ortsumfahrungsmöglichkeit im Südwesten noch fehlenden Straßenteil herstellen zu können.

B.2 PLANUNGSGRUNDLAGEN

Der vorliegenden Bebauungs- und Straßenplanung liegen zugrunde:

- a) Flächennutzungsplan, 2. Fortschreibung befindet sich im Änderungsverfahren (liegt zur Genehmigung vor).
- b) Verkehrsuntersuchung Herxheim 1986 Schaechterle, Holdschner, Siebrand - mit Aktualisierung 1992
- c) Umweltverträglichkeitsstudie Ortsrandstraße Herxheim H. Haja 1987
- d) Schalltechnisches Gutachten vom Sept. 1993 durch das Büro ISU, Kaiserslautern.

B.3 VORAUSSETZUNGEN UND ZIELE

B.3.1 ENTWICKLUNGSZIELE DER RAUMORDNUNGS- UND FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG

Im Rahmen der Raumordnungsplanung Südpfalz bzw. Rheinpfalz bestehen in städtebaulicher Hinsicht folgende Zielprojektionen als Rahmenvorgaben für den vorliegenden Bebauungsplan:

Städtebauliche Aspekte:

Schaffung eines gestuften Nutzungsgefüges im Verkehrsraum zur flächenhaften Verkehrsberuhigung über aufeinander abgestimmte punktuelle Maßnahmen.

Bei Baumaßnahmen in der freien Landschaft - insbesondere auch Straßenbaumaßnahmen - ist das Landschaftsbild verstärkt zu berücksichtigen, z. B. durch standortgerechte Bepflanzung.

Städtebauliche Neuordnung durch Abbau von Immissionsbelastungen, z. B. durch den Ausbau von Ortsumgehungen.

Verkehrliche Aspekte:

Ausbau des Verkehrssystems zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Versorgungs- und Erholungseinrichtungen sowie der Arbeitsplatzstandorte.

Bei Straßenbauten sollten negative Auswirkungen vermieden werden. Straßennetze sollen so gestaltet werden, daß sie dem Schutz der Natur und dem Schutz der Menschen vor Unfällen und Verkehrsbelästigungen dienen.

Ausbau von Radwegen zur Verbesserung der Flächenerschließung, der überörtlichen Radwandermöglichkeiten und zur Reduzierung der Umweltbelastungen durch teilweisen Ersatz motorisierter Verkehrsmittel. Dabei sollen nach Möglichkeit vorhandene oder geplante Wirtschaftswege mitbenutzt werden und die Fahrbahndecken als wasserdurchlässige Beläge ausgebildet werden.

Die Entlastung durch unzumutbar hohe Lärmbeeinträchtigungen vorbelasteter Gebiete soll durch passive und aktive Schutzmaßnahmen erfolgen. Als Beispiele werden u. a. genannt: Ersatzmaßnahmen, wie z. B. Neuausweisungen von Gewerbegebieten, oder der Bau von Umgehungsstraßen.

B.3.2 VERKEHRSPLANUNG

B.3.2.1 ANALYSE

Bei den der Verkehrsplanung zugrundeliegenden Erhebungen im Jahr 1985 mit Aktualisierung 1992 wurden an den Befragungszählstellen 1 - 5 des Außenkordons in Fahrtrichtung auswärts 11587 Kfz/24 Stunden als reiner ausstrahlender Verkehr ermittelt.

In der Verkehrsuntersuchung wird danach der Anteil des Durchgangsverkehrs am ausstrahlenden Verkehr in Herxheim als sehr hoch eingestuft.

Die stärkst belastete Straße am Rande von Herxheim war die L 493, Obere Hauptstraße, die als Autobahnzubringer zur A 65 mit 8.777 Kfz/24 Stunden belastet war. Am Ortsrand wies die L 493 Verkehrsbelastungen von 5.391 Kfz/24 Stunden auf. Die Differenz der Verkehrsbelastungen am West- und Ostrand weist auf den vorhandenen starken Ziel-/ Quellverkehr aus der Gemeinde in Richtung Landau hin. Der Anteil des Schwerverkehrs mit Lastkraftwagen und Lastzügen lag im Mittel bei rd. 6 %. Am Zähltag haben rd. 1.400 Lkw/Lz die Gemeindegrenze überquert.

Bezüglich des Verkehrs innerhalb von Herxheim ist im Zusammenhang mit der Ortsrandstraße von Bedeutung, daß im Rahmen der Verkehrsanalysen festgestellt wurde, daß stärkere Verkehrsbeziehungen zum Gewerbegebiet Kleinwald hin orientiert sind, und innerhalb dieser Beziehungen die Verflechtungen mit dem Raum Landau besonders ausgeprägt sind.

B.3.2.2 PROGNOSE

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung 1986 und 1992 ist die Ortsrandstraße in den Planungsfall 1 eingebunden. Wie aus der Analyse bereits ersichtlich, können durch eine südwestliche Ortsrandstraße insbesondere die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Gewerbegebiet Kleinwald und dem Raum Landau aufgenommen werden. Dies bedeutet u. a., daß eine solche Ortsrandstraße insbesondere geeignet ist, LKW-Verkehr aus der Ortslage Herxheim herauszuhalten.

Unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich fertiggestellten A 65 im Raum Landau sind die nachfolgend zitierten Ergebnisse aus der Verkehrsuntersuchung als Mindestauswirkungen einer Ortsrandstraße "Süd - West" anzusehen:

Für die Südwest-Umgehung wurden folgende Verkehrsbelastungen im Planjahr 2010 ermittelt:

insgesamt	5.700 Kfz/24 Std.
-----------	-------------------

Die am Westrand geführte neue Straßenverbindung stellt eine direkte Verbindung von den am Südrand der Gemeinde vorhandenen und geplanten Gewerbegebieten "Am Kleinwald" sowie den Sport- und Freizeitanlagen zur L 493 und über diese zum überörtlichen Straßennetz mit der A 65 dar, ohne den Ortskern zu tangieren.

Dies gilt insbesondere für die Aufnahme und Ableitung des Schwerverkehrs.

Die Ortsrandstraße trägt zu Verkehrsentlastungen auf Teilabschnitten des vorhandenen Straßennetzes bei:

Der Südring kann von 4.900 bzw. 4.600 Kfz/24 Stunden auf rd. 2.100 Kfz/24 Stunden bzw. um bis zu 57 % entlastet werden. Hierdurch ergeben sich insbesondere im Schulbereich Voraussetzungen für eine Umgestaltung des Straßenraumes mit Maßnahmen zu Verkehrsberuhigung und Bevorrechtigung der schwächeren Verkehrsteilnehmer (Fußgänger, Fahrradfahrer).

Auf der Oberen Hauptstraße sind die stärksten Verkehrsentlastungen im Abschnitt zwischen West- und Südring mit Abnahmen von rd. 4.600 Kfz/24 Stunden zu erwarten. Im Abschnitt zwischen Südring und Oberhohlstraße wurden die Verkehrsabnahmen von rd. 1.800 Kfz/24 Stunden ermittelt.

In Höhe Gasthof Adler wird die Verkehrsbelastung von 12.600 auf rd. 9.700 Kfz/24 Stunden bzw. um 23 % abnehmen.

Die Luitpoldstraße wird um rd. 1.600 bis 2.700 Kfz/24 Stunden entlastet.

Die Ortsrandstraße übernimmt in Verbindung mit der St.-Christophorus-Straße eine Erschließungsfunktion für die südlichen Quartiere. Der Ziel- und Quellverkehr aus diesen Quartieren, mit Orientierung zur L 493 Richtung A 65 bzw. Landau, kann über die neue Straßenverbindung geführt werden. Die Folge davon sind Verkehrsentlastungen der Speiertsgasse (bis zu - 1.400 Kfz) und der Oberen Hauptstraße. Auf dieser sind infolge der zusätzlich unterstellten Umbaumaßnahmen im Kernbereich weitere Verkehrsverlagerungen zur Eisenbahnstraße und Niederhohlstraße zu erwarten.

Im Zuge der L 493 sind auch künftig noch relativ hohe Verkehrsbelastungen vorhanden, wobei der Durchgangsverkehr mit rd. 1.200 Kfz/24 Stunden nur einen geringen Anteil einnimmt. Wesentlich ist auch künftig die Bündelung des Ziel- und Quellverkehrs der Gemeinde in Richtung L 493-West sowie des innerörtlichen Binnenverkehrs.

Mit der neuen Straßenverbindung wird eine Alternative zur Ortsdurchfahrt angeboten. Zusätzliche flankierende Maßnahmen, wie Umgestaltung der Ortsdurchfahrt, Geschwindigkeitsreduzierung in Teilabschnitten, bevorrechtigte Führung des Ostwest-Verkehrs im Zuge der Randstraße, bei entsprechender Knotenpunktausbildung, können dazu beitragen, noch weiteren Verkehr zur Umfahrung zu leiten. Dies gilt insbesondere für den Schwerverkehr. Mit der angebotenen Alternative wäre eine Sperrung der Ortsdurchfahrt für den Schwerverkehr aus straßenverkehrsrechtlichen Belangen möglich. Auch für kurzfristige Sperrungen im Ortskern - etwa bei Dorffesten, Märkten oder ähnlichen Veranstaltungen - steht im ortsnahen Bereich eine durchgehende Straßenverbindung außerhalb der Wohngebiete zur Verfügung.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, daß auf der Grundlage der 1991 aktualisierten und für das Planjahr 2010 fortgeschriebenen Verkehrsdatenbasis die verkehrsrechtliche Bedeutung der Ortsrandstraße "Süd-West" als Entlastungsmaßnahme für den Ort gegenüber bisher getroffener Aussagen noch weiter untermauert wird.

B.4 BEWERTUNG DES BAUVORHABENS ORTSRANDSTRAÙE **"SÜD - WEST"**

B.4.1 BEWERTUNG NACH VERKEHRLICHEN GESICHTSPUNKTEN

Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchungen zeigen, daß durch die Ortsrandstraße Verkehrsentlastungen im Ortsbereich Herxheim erzielt werden können. Von besonderer Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, daß der Schwerlastverkehr überproportional umgeleitet werden kann. Außerdem würden durch die Ortsrandstraße direkte Verkehrsbeziehungen zwischen dem überregionalen Straßennetz im Westen und dem Gewerbegebiet Kleinwald, sowie insbesondere auch den Sport- und Freizeitanlagen im Süden von Herxheim, hergestellt werden. Daraus ergibt sich ein besonderer Entlastungseffekt des Ortskernes bei saisonal- oder veranstaltungsbedingten Spitzenbelastungen.

Andererseits ist aber auch darauf hinzuweisen, daß die Benutzung der Umgehung Süd - West und Süd - Ost insgesamt einen Umweg von rund 1.850 m bei einer Gesamtlänge von rd. 4.250 m gegenüber der Länge der Ortsdurchfahrt von rd. 2.400 m darstellt und insoweit den ortskundigen PKW-Fahrer im Durchgangsverkehr nicht darin bestärkt, den Ortskern zu umfahren.

Für den Innerortsverkehr bleibt die Hauptstraße ohnehin auch zukünftig Haupteerschließungsstraße.

B.4.2 BEWERTUNG NACH UMWELTRELEVANTEN GESICHTS- **PUNKTEN**

Die in der Planzeichnung dargestellte Trasse der Ortsrandstraße wurde in Abstimmung mit der Oberen - und Unteren Landespflegebehörde und dem Landesamt für Umwelt und Gewerbeaufsicht festgelegt.

Auch für diese günstigste Trasse sind Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erforderlich.

Diese wurden im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplanes durch die parallele Grünordnungsplanung konkretisiert.

B.5 AUFSTELLUNGSGRÜNDE UND WAHL DES PLANUNGS- VERFAHRENS

B.5.1 AUFSTELLUNGSGRÜNDE

In der Ortsgemeinde Herxheim werden seit Jahren Möglichkeiten zur verkehrlichen Entlastung der innerörtlichen Bereiche diskutiert.

Es wurde dabei deutlich, dies zeigt auch die Verkehrsuntersuchung von 1986 mit der Aktualisierung 1992, daß diesbezüglich nachhaltige Erfolge nur durch Maßnahmen - Bündelung statt punktueller Einzellösungen zu erzielen sein werden.

Hauptstraßenausbau, Vervollständigung der südlichen Ortsrandstraße im Westen und Verkehrsberuhigungsmaßnahmen in Einzelquartieren stehen insoweit im engen Zusammenhang.

Durch den vorliegenden Bebauungsplan sollen nunmehr die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, auch den Bau der Ortsrandstraße im südwestlichen Bereich ausführen zu können.

B.5.2 WAHL DES PLANUNGSVERFAHRENS

Für das Bebauungsplanverfahren zur Erlangung der Rechtskraft zum Bau der Ortsrandstraße sprechen insbesondere folgende Gründe:

Neben der Basisfläche für die Straße werden weitere Flächen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen benötigt. Es werden deshalb umfangreiche bodenordnerische Maßnahmen erforderlich. Für diese Maßnahmen ist ein rechtskräftiger Bebauungsplan zugrundezulegen.

Das Bebauungsplanverfahren ermöglicht eine frühzeitige Unterrichtung und eine umfangreiche Mitwirkung der betroffenen Bürger.

B.6 BODENORDNUNG

Zur Realisierung der Ziele des Bebauungsplanes ist ein bodenordnerisches Verfahren nach den Bestimmungen des BauGB erforderlich.

B.7 PLANUNGSGEBIET

B.7.1 GENERELLE BESCHREIBUNG DES GEBIETES

Der räumliche Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegt südwestlich von Herxheim. Im Bereich des in Nord - Süd - Richtung verlaufenden Teiles der Ortsrandstraße sind in der Klingbachniederung liegende Wiesen- und Ackerflächen betroffen. Im Bereich des in Ost - West - Richtung verlaufenden Teiles handelt es sich weitgehend um Waldflächen.

Die Klingbachniederung besteht aus durch den Rhein gebildeten Geröll-, Kies- und Sandterrassen. Klingbachablagerungen bewirken eine Strukturierung der Talzone in stark verlehnte Acker- und Grünlandbereiche und in durch dilluviale Schotter und Gerölle bestimmte Waldgebiete.

Im Geltungsbereich des Bebauungsplanes liegen im nördlichen Teil überwiegend intensiv genutzte Äcker. Im mittleren Teil befinden sich wegen des hier in der Regel hohen Grundwasserstandes hauptsächlich Wiesen. Im Süden liegt der Herxheimer Gemeindewald. Innerhalb dieses Waldgebietes befindet sich der Vogelpark. Hierbei handelt es sich um eine kleine private Zooanlage mit mehreren kleinen Teichen.

Im einzelnen sind der Naturraum, das Landschaftsbild, die Topographie, die Geologie, die Bodenverhältnisse, das Klima, der Wasserhaushalt sowie die Vegetation und die Tierwelt im Planungsgebiet unter Ziff 3.2 im Textteil des Grünordnungsplanes ausführlich erläutert.

B.7.2 GEBIETSABGRENZUNG:

Das Plangebiet umfaßt eine Bruttofläche von ca. 24,9 ha. Die genaue Begrenzung des Bebauungsplangeltungsbereiches ist aus dem in der Planzeichnung dargestellten Verlauf der Umfangsgrenze ersichtlich. Der Geltungsbereich des Plangebietes ist von Nordwest bis Südost wie folgt zu beschreiben:

Im Gewinn "Ober dem Dorf, auf der Mühlstücke" und "Kleine Weide" liegt die Einmündung über einen Kreisel in die L 493. Bis zur Querung des Klingbaches sind folgende Grundstücke erfaßt:

Flurst. Nr. 6790/1, 6836/2, 6836/1, 6835, 6839/4, 6840/7, 8217/14, 6834/1, 8217/15, 8217/16, 8217/13 (L 493), 10176/1, 10176/2, 10175/1, 10175/2, 10174/6, 10174/5, 10174/4, 10174/3, 10174/7, 10174/8, 10172, 10173.

Es folgen die Querung des Klingbaches (Flurst. Nr. 10177/2) sowie der Grundstücke Flurst. Nr. 10178, 10180 und die Querung des Panzergrabens (Flurst. Nr. 10181) mit dem Weg Flurst. Nr. 10182.

Im Gewinn "Auf dem Schafleck" sind folgende Grundstücke betroffen:

Fl. Nr. 10217, 10216, 10215, 10214, 10213, 10212, 10211, 10210, 10209, 10208, 10207, 10206, 10205, 10204.

Nach der Kreuzung des Weges Fl. Nr. 10224 sind im Gewinn "Auf den Spitzmorgen" folgende Flurstücke erfaßt:

Fl. Nr. 10233, 10234, 10235, 10236, 10237, 10238, 10239, 10240, 10241, 10242, 10243.

Durchschnitten werden nachfolgend der Entwässerungsgraben Fl. Nr. 10270 und der Weg Fl. Nr. 10269.

Im Gewinn "Auf dem schwarzen Baum" liegen folgende Grundstücke im Geltungsbereich:

Fl. Nr. 10486, 10485, 10484, 10483, 10482, 10481, 10480, 10479, 10478, 10477, 10476, 10475, 10474, 10473, 10472, 10471, 10470, 10469, 10468, 10467, 10466, 10465, 10464.

Anschließend erfolgt die Querung des Neunmorgenweges Fl. Nr. 8673/1 und des Werlochgrabens Fl. Nr. 8446.

Planung des Werlochgrabens

Südlich des Werlochgrabens erfaßt der Geltungsbereich des Plangebietes einen Abschnitt des Kremmelwaldes Fl. Nr. 10500 (Ehem. Vogelpark).

In östlicher Richtung wird anschließend der Weg Fl. Nr. 10503 und nachfolgend weitere Grundstücke erfaßt: Fl. Nr. 10510, 10511.

Nach der Kreuzung des Saugrabens Fl. Nr. 10502, liegt der Geltungsbereich des Plangebietes bis zur L 542 im Oberwald Fl. Nr. 11530/3.

Der Geltungsbereich des Plangebietes endet im Osten mit der Erfassung eines Abschnittes (ca. 190 m) der L 542, Fl. Nr. 11 527/2 sowie des Fl. Nr. 11526/13, 11526/17.

B.8 STRASSENBAU

Ziel der Straßenplanung ist es, eine Verbindung für PKW und LKW zwischen der L 493 und der L 542 so herzustellen, daß sich eine Fortführung der zwischen der L 493 im Osten und der L 542 bereits vorhandenen Ortsrandstraße von der L 542 bis zur L 493 im Westen ergibt. Im Zusammenhang damit ist eine Radwegverbindung von der L 493 zur L 542 über den bestehenden Heuweg und über einen neu parallel zum Werlochgraben und parallel zur Ortsrandstraße anzulegenden kombinierten Geh- und Radweg geplant.

B.8.1 PLANUNG IM GRUNDRISS

Für die Gestaltung der Anbindungen der Ortsrandstraße "Süd - West" an die L 493 und an die L 542 sind vorwiegend technische Gesichtspunkte maßgebend. Dagegen sind für die Trassierung zwischen diesen Anschlußpunkten ausschließlich landschaftsplanerische Gesichtspunkte maßgebend, um den Eingriff durch die Straßenbaumaßnahme in Natur und Landschaft so gering wie möglich zu halten bzw. um optimale Voraussetzungen für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu schaffen, soweit der Eingriff unvermeidbar ist.

Die jetzt in der Planzeichnung dargestellte Trasse basiert auf diversen Linienführungsvarianten nach dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie in Abstimmung mit der Oberen- und Unteren Landespflegebehörde und dem Landesamt für Umwelt- und Gewerbeaufsicht. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes wurde die Linienführung in Anpassung an landschaftplanerische Erkenntnisse und Erfordernisse optimiert. Insbesondere wurde die Straße in dem in Ost - West - Richtung verlaufenden Teil weiter nach Süden verschoben, um die Eingriffe in die ökologisch besonders wertvollen Bereiche zu minimieren.

Die Straße verläuft in einem Abstand zur Bebauung von mindestens 250 m.

In Höhe des Baugebietes Stockwiesen sowie der Schönstatt wird ein Lärmschutzwall angeordnet mit einer Länge von ca. 590 m und rd. 2,5 bis Höhe über dem Fahrbahnniveau.

Lt. schalltechnischem Gutachten werden die Beurteilungspegel im Bereich der nächstgelegenen Bebauung um fast 3 dB(A) verringert. Die entsprechende Maßnahme wirkt sich daher an diesen Punkten wie eine Halbierung der Verkehrsstärke auf der Straße aus.

Der Wall wird modelliert mit unterschiedlicher Höhe - verschwenkter Linienführung und wechselnder Böschungsneigung, so daß er sich weitgehend der Umgebung und Landschaft anpaßt.

Die landespflegerische Begrünung sorgt für eine nochmals verbesserte Einbindung und bietet Lebensräume für bedrohte Tierarten.

Überschüssige Oberboden- und Ausbubmassen, die beim Straßenbau anfallen, können hier untergebracht werden. Die heute enorm hohen Deponekosten sowie wertvoller Deponieraum können eingespart werden.

Die Trassierungselemente für die Straße im Grundriß sind Kreisbögen ($R = 300$ bis 700 m), Klothoiden ($A = 150$ bis 200) und in geringem Umfang Geraden.

Die Anbindung an die L 493 im Norden erfolgt in Abstimmung mit dem Straßen- und Verkehrsamt Speyer und auf Beschluß des Ortsgemeinderates Herxheim vom 08.12.1995 mit einem Kreisell mit einem Durchmesser von 36,00 m.

An der Nordwestseite erhält der Kreisell einen 4. Anschluß zur Anbindung des nördlich der L 493 geplanten Wirtschaftsweges nach Westen. (Beschluß des Ortsgemeinderates vom 24.09.1996)

Im weiteren Verlauf nach Osten wird die L 493 verkehrsberuhigt ausgebaut bis zum Ortseingang durch Verschwenken der Fahrbahn nach Norden mit Anlage einer Mittelinsel und folgender Linksabbiegespur zum Westring.

Nach der Einmündung des Westringes ist ein Fahrbahnteiler mit Querungshilfe für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen für den Anschluß an das südlich liegende Radwegenetz.

Auf der Nordseite wird der Radweg weitergeführt durch Verbreiterung des östlichen Gehweges mit Ausfahrt auf den Westring am Ende der vorh. Mittelinsel.

Die Mittelinsel selbst wird umgebaut als Querungshilfe durch Absenken der Bordanlagen.

Für die sichere Führung der Radfahrer aus dem nördlichen Baugebiet wird der westliche Gehweg als Radweg ausgebaut ab der Bebauung und im Einmündungsbereich über die umgestaltete Mittelinsel als Querungshilfe nach Osten geführt.

Zwischen Kreisell und Westring wird nördlich, unterhalb der Böschung, eine Radwegverbindung hergestellt mit einer Ausbaubreite von 2,0 m. Die Befestigung erfolgt mit wassergebundener Schotterdecke.

Die Anbindung der Ortsrandstraße an die L 552 im Süden mit Anschluß der K 21 (St. Christopherusstraße) erfolgt über eine Kreisellösung.

B.8.2 PLANUNG IM AUFRISS

Die Planung im Aufriß ist im Einzelnen aus dem Längsschnitt 1 und 2 Anl. 3.2 im Planteil ersichtlich.

Die Straßenoberkante liegt ca. 1 m über dem Gelände. Diese Höhenlage entspricht etwa der höhenmäßigen Anordnung der L 542 - Haynaer Landstraße.

Diese Höhenlage wird erforderlich, um die Straßenoberfläche hochwasserfrei und die Frostschuttschicht grundwasserfrei halten zu können sowie die Gewässerkreuzungen mit Rahmenprofilen ausführen zu können.

Die Gradienten der Straße läuft mit einem Gefälle von 0,1 bis 0,4 %.

Für den Straßenunterbau und bei evtl. erforderlich werdendem Bodenaustausch unter dem Straßendamm wird durchlässiges Bodenmaterial verwendet (Kies-Sand), um die in West-Ost fließende Grundwasserströmung nicht zu unterbrechen (Auflage bei Festlegung der Trasse am 25.01.1993).

Es sind 7 Gewässer zu kreuzen und dafür die entsprechenden Bauwerke vorzusehen. Die Querschnittsgestaltung dieser Bauwerke erfolgt sowohl nach hydraulischen, als auch hydrologischen Gesichtspunkten.

Außerdem sind sechs Amphibiendurchlässe DN 1000 bzw. als Rechteckprofil anzuordnen (Maßnahmen A 12.2 und A 12.3).

Für diese Gewässerkreuzungen wurde ein separater Entwurf vorgelegt und von der Kreisverwaltung mit Datum vom 19.04.1995 genehmigt (Az 7-661-02).

B.8.3 PLANUNG IM QUERSCHNITT

Die für die Ortsrandstraße "Süd - West" beabsichtigte Querschnittsgestaltung ist dem Planteil Anlage 3.3 zu entnehmen.

B.9 KOSTEN

Für die Durchführung der im Bebauungsplan festgesetzten Maßnahmen ist mit folgenden Kosten zu rechnen:

Ortsrandstraße	3.300.000,00	DM
Einmündungen	500.000,00	DM
Brücken und Durchlässe	1.200.000,00	DM
Grünordnerische Maßnahmen	600.000,00	DM
<hr/>		
Summe Baukosten	5.600.000,00	DM
Baunebenkosten	800.000,00	DM
<hr/>		
Herstellungskosten:	6.400.000,00	DM
Grunderwerb und bodenordnerische Maßnahmen	400.000,00	DM
Sonstige Kosten und zur Rundung	200.000,00	DM
<hr/>		
Kosten insgesamt:	7.000.000,00	DM
<hr/>		

B.10 BESTANDTEILE DER BEBAUUNGSPLANUNG

B.10.1 TEXTTEIL

- A. Planungsrechtliche Vorschriften
- B. Begründung zum Bebauungsplan
- C. Grünordnungsplan