

Beleg 2

Verkehrswertungsplan Jockgrim 88

- 28 -

3.8 VERKEHR (Pläne 5, 2 und 7)

Im Rahmen der Bestandsaufnahme wurden die Verkehrsbereiche detailliert untersucht, um so exakte Grundlagen für spätere Gestaltungsvorschläge zu erhalten. Auf der anderen Seite dienen die in Plan 5 dargestellten Querschnittsaufmaße - zusammen mit den jeweils vorhandenen Verkehrsbelastungen - der kritischen Bewertung der vorhandenen Verkehrssituation.

3.8.1 KFZ- VERKEHR

a) Lage im überörtlichen Straßennetz

Jockgrim wird von der L 540 (alte B 9) und der K 10 gequert, welche beide an überregionale Verkehrsstrassen angeschlossen sind (K 10 über L 549 an A 65; L 540 nördlich Rheinzaberns und südlich Jockgrims an B 9).

b) Verkehrsbeziehungen

Jockgrim weist, wie auch die anderen Nahbereichsgemeinden, einen erheblichen Auspendleranteil auf, zeigt aber zugleich den höchsten Einpendleranteil der Nahbereichsorte (NB- Unters.: Angaben für 1970).

Die Hauptzielrichtungen der Jockgrimer Auspendler sind Karlsruhe und Wörth (1970= 81% der Auspendler, oder abs. 913 Personen). Auch bei den in Bezug auf diese Zielorte geografisch hinter Jockgrim liegenden Nahbereichsorten Rheinzabern und Hatzenbühl, wie auch Herxheim, liegen die gleichgerichteten Pendlerströme in ähnlichem Rahmen.

Laut den Aussagen der NB- Untersuchung wurde bereits 1970 das private KFZ zu über 2/3 als Verkehrsmittel zu den Hauptarbeitsplatzbereichen Karlsruhe/ Wörth benutzt.

Sowohl die absoluten Auspendlerzahlen, als auch der prozentuale Anteil des Individualverkehrs, dürften sich - durch insbesondere den weiteren Ausbau von Daimler- Benz- zwischen 1970 und heute beträchtlich erhöht haben.

Ogleich für die hinter Jockgrim liegenden Gemeinden zügiger geführte Verkehrsstrassen zum Raum Wörth/ Karlsruhe vorhanden sind (B 9/ A 65), wird überwiegend die geografisch kürzere Verbindung durch Jockgrim gewählt, was - zusammen mit den hohen Quell- und Zielverkehrsmengen- zu den unerträglichen Spitzenstundensituationen im Jockgrimer Altort führt.

c) Geplante Entlastungstrassen (s. Pläne 1/ 2/ 7)

* Ortsrandstraße (von L540 ^{Wilhelms} (Friedrichsruh) zur Buchstraße): Bereits heute schon wird ein Teil des Jockgrimer Eigenverkehrs und des Verkehrs aus und nach Richtung Hatzenbühl über den "Schleichweg Kirchelweg" abgewickelt. Mit der neuen Ortsrandstraße wird diese Trasse im Waldbereich aufgenommen und auf direktem Wege zur gut ausgebauten Buchstraße geführt.

Erhofft wird eine zusätzliche Entlastung der Ludwigstraße von den Hatzenbühler Verkehrsströmen und Quell- und Zielverkehren aus Jockgrim. Aus und nach Richtung Rheinzabern fahrende Fahrzeuge werden durch die neue Verkehrsführung nicht erfaßt werden.

* Weiterführung Ortsrandstraße als "K 10- Umgehung": Die im FNP dargestellte Trasse bindet beim Anschluß Buchstraße an die geplante Ortsrandstraße an und wird -südwestlich des Gebietes "Waldäcker" verlaufend- westlich der Ortslage an die bestehende K 10 angebunden.

Erzielt werden soll die Entlastung der Buchstraße und der Hatzenbühler Straße von Verkehren aus und in Richtung Hatzenbühl.

* B 9- Anschluß im Zuge Wiesenweg: Im Zusammenhang mit dem laufenden Planfeststellungsverfahren zum 4- streifigen Ausbau der B 9, wurde von der Verbandsgemeinde der Ausbau des Wiesenweges und die Schaffung eines Anschlußknotens an die B 9 angeregt.

Ergänzend wird auch noch eine Straßenanbindung aus Jockgrim zum Wiesenweg (über Gewann "Hinter^{schweinheim}schweine") diskutiert.

Ziele: Direkte Ableitung des Verkehrs Rheinzabern/ Wörth auf die B 9 und Entlastung insbesondere der Jockgrimer Ludwigstraße; Entlastung der Ortsbereiche von Rheinzabern und Neupotz vom Kieswerksdurchgangsverkehr. Durch die Jockgrimer Wiesenweganbindung würde Entlastung des Rheinzaberner Ortskernes von südgerichtetem Verkehr aus Jockgrim erreicht.

d) Hauptverkehrsstraßen und Querschnittsabmessungen (Plan 5)

Maximilianstraße (L 540): Zwischen Ortsausgang Richt. Rheinzabern und Einmündung Muldgasse ist- mit durchschnittlich 7,2 m Fahrspurbreite- sogar eine Überdimensionierung gegeben; die Gehwege sind ausreichend breit. Zwischen Muldgasse und Bahnhofstraße verengt sich die Fahrspur auf bis zu 4,7 m, bei gleichzeitiger Verringerung der Gehwegbreiten auf 0,85- 0,4 m.

Südliche Ludwigstraße (L 540): Zwischen Bahnhofstraße und Stegeberg beträgt die Fahrspurbreite 5,7- 5,9 m bei allerdings bis auf 0,35- 0,65 m reduzierten Gehwegbreiten. Im weiteren südlichen Verlauf ergeben sich an mehreren Stellen Fahrbahnbreiten von 4,7- 4,8 m bei gleichzeitig auf Sicherheitsstreifenbreite abgemagerten Gehwegen. Die engste Fahrbahnstelle im Gefällebereich am Torberg liegt bei 5,3 m (Gehwege 0,3, bzw. 0,9 m).

Bahnhofstraße (K 10): Durchgängig 6,7- 6,8 m Fahrbahnbreite. Mit Ausnahme des Bereiches zwischen Maximilian- und Ludwigstraße, ausreichende Gehwegbreiten.

Schillerstraße: Fahrbahn zwischen Bahnhofstraße und Muldgasse 6,0 m, weiter bis Maximilianstraße 6- 6,3 m; ausreichende Gehwegdimensionen (1,75- 2,0 m).

Hatzenbühler Straße (K 10): Fahrspur 6- 6,5 m, Gehwege ca 1,5 m (nicht aufgemessen).

Buchstraße: Derzeit als Wohnsammelstraße dienend, wird sie künftig auch Durchgangsverkehr aufnehmen. Mit 7- 7,5 m Fahrspur, beidseitigen Grünstreifen und daran anschließenden, breiten Gehwegen, dürften aus verkehrlicher Sicht keine Probleme gegeben sein.

Schelmenwaldstraße: Derzeit Sammelstraßencharakter aufweisend, sind mit 6 m Fahrspur und Gehwegen von je ca 1,5 m ausreichende Breiten gegeben. Beim östlichen Endstück ist eine Breitenreduzierung und ein Versatz gegen den westlichen Fahrbahnverlauf festzustellen. Probleme dürften bei Belastungserhöhungen im Bereich des Anschlusses der Grundschule entstehen (u.U. Ampel)

e) Bahnübergänge

Von den beiden schienengleichen Bahnübergängen, hat der in Verlängerung der Ziegelbergstraße liegende nur untergeordnete Bedeutung.

Am Bahnübergang Bahnhof-/ Hatzenbühler Straße entstehen bei geschlossenen Schranken in den Hauptverkehrszeiten erhebliche Warteschlangen, die die im Staubereich gelegenen Straßenabfahrten von der Bahnhofstraße, bzw. der Hatzenbühler Straße abriegeln.

Im Rahmen der Bebauungspläne "Ludowici- Gelände" und "Teil- BBPL Buchstraße" wurden die von der Bahn projektierten "Unterquerungslösungen im Zuge der K 10" berücksichtigt. Es ist aber zu erwarten, daß die Behinderungen zu einem großen Teil wegfallen werden, wenn die o.a. Ortsrandstraße fertiggestellt sein wird.

f1) Ergebnisse der Verkehrszählung vom 15.10.1987

Um das besondere Gewicht der Jockgrimer Problematik zu unterstreichen, werden den weiteren Ausführungen Spitzenbelastungsvergleiche aus Zählungen in der Nähe gelegener Orte vorangestellt:

TAB. 10: SPITZENBELASTUNGEN IN JOCKGRIM UND VERGLEICHSORTEN (WO NICHT BESONDERS VERMERKT, GELTENDE STUNDENSPIZENWERTE FÜR DIE ZEIT VON 16- 17 ⁰⁰)		MAXIMALER STUNDENWERT ÜBER 1 FAHRTRICHTUNG	MAXIMALER STUNDENWERT ÜBER BEIDE FAHRTRICHTUNGEN	KFZ- BELASTUNG ÜBER GESAMTZÄHLZEIT VON 6- 19 ⁰⁰	% LKW- ANTEIL AN GESAMTBELASTUNG
JOCKGRIM ZAHLUNG VOM 15.10.1987	KREUZ. BAHNHOFSTRASSE/LUDWIGSTRASSE (ORTSMITTE) (RICHT. BMF-/MAX.STR. BZW BEIDE FAHRTRICHTUNGEN)	536	726	5278	4,4%
	ORTSAUSGANG RICHT. WÖRTH (LUDW.STR. ZEHNTHAUS) (RICHT. ORTSMITTE, BZW BEIDE FAHRTRICHT.)	499	624	5217	2,0%
	ORTSAUSGANG RICHTUNG HATZEN ÜHL. (17- 18 ⁰⁰) (RICHT. HATZENB., BZW BEIDE FAHRTRICHT.)	280	550	3860	4,9%
	ORTSAUSGANG RICHTUNG RHEINZABERN (HOCHHAUS) (RICHT. RHEINZAB., BZW BEIDE FAHRTRICHTUNGEN)	307	456	3409	5,2%
HATZENBÜHL ZAHL. V. 30.4.85	ORTSAUSG. RICHTUNG JOCKGRIM (RICHT. ORTSMITTE, BZW. BEIDE FAHRTRICHT.)	328	502	2997	7,1%
SCHAIDT ZAHL. V. 10.9.84	ORTSAUSG. RICHT. STEINFELD (RICHT. STEINFELD, BZW BEIDE FAHRTRICHT.)	295	451	3115	6,2%

Alleine schon aus dieser Gegenüberstellung der Belastungszahlen (der gewiß auch von ernststen Verkehrsbelastungsproblemen geprägten Vergleichsorte) läßt sich ablesen, wie dringend erforderlich verkehrliche Entlastungsmaßnahmen in Jockgrim sind. So liegen die Jockgrimer Belastungsziffern nahezu an allen Ortsausgängen über den Werten der am extremsten frequentierten Verkehrsbe-
reiche der o.a. Orte:

Z.B. übersteigt der Jockgrimer Spitzenwert der 13 h- Verkehrsmenge den höchsten Vergleichsortwert um 69%.

Allerdings zeigt sich in Jockgrim ein geringerer lKW- Besatz als in den Vergleichsorten.

f2) Analyse der Verkehrssituation

* Bezogen auf den verkehrlich kritischsten Bereich der südlichen Ludwigstraße ergibt sich:

- Der Anteil des richtungsgebundenen Durchgangsverkehrs liegt zwischen 45% in der Morgenspitze und 60% in der Abendspitze.
 - 3/4 des in der Ludwigstraße liegenden Durchgangsverkehrs (= 1/3 des Gesamtaufkommens) kommt aus, oder fährt in Richtung Rheinzabern. Nur 1/4 des Durchgangsverkehrs (=10% des Gesamtaufkommens) bezieht sich auf die Fahrtrichtung Hatzenbühl/ Wörth,
 - Die Spitzenbelastungen der für diese Verkehrsmengen- auch vom Querschnitt her gesehen- absolut ungeeigneten südlichen Ludwigstraße bilden, neben den unzumutbaren Immissionsbeeinträchtigungen und den erheblichen Sicherheitsgefahren für Fußgänger (alle 5 Sek. 1 Auto), eine nicht zu unterschätzende Gefahr für die Existenzsicherung dieser Zone. Ähnliches gilt für den Bereich der südlichen Maximilianstraße.
- * Die Morgenspitze des Richtung Rheinzabern fahrenden Verkehrs (200 KFZ) zeigt einen unerwartet hohen Auspendleranteil in dieser Richtung. Hier ist zu erkennen, daß eine Verflechtung der Jockgrimer und der Rheinzaberner Verkehrsprobleme durch die gegenseitige Belastung mit Quell- und Zielverkehr der jeweils anderen Gemeinde und dem wörthgerichteteten eigenen Quell- und Zielverkehr gegeben ist. Aus diesem Grunde sollten hier auch gemeinsame Problemlösungen angestrebt werden.
- * Die Kirchelwegtrasse wird zu über 3/4 durch Jockgrimer Quell- und Zielverkehr belastet.
- * Eine Entlastung- insbesondere der südlichen Ludwigstraße -ist nur über Umverteilungen im Bereich des Jockgrimer Quell- und Zielverkehrs, bzw. neue Trassenführungen zu den überörtlichen Verkehrswegen in Verbindung mit der Abminderung des Durchgangsverkehrsaufkommens möglich.
- * Da die Belastungsvergleiche mit Orten, die ähnliche Verkehrsprobleme haben, belegen, daß die Jockgrimer Situation noch erheblich kritischere Werte aufweist als sie in den Vergleichsorten gegeben ist, sollten die beschriebenen Verkehrsaspekte hier besonders vordringlich- im Sinne der Suche nach (und der möglichst kurzfristigen Schaffung von) Entlastungsmöglichkeiten- behandelt werden.

f3) Entwicklungsprognose und Bewertung möglicher Entlastungstrassen

Wie in einer Sitzung des Koordinierungsausschusses "S- Bahn- System- Südpfalz" (14.10.87) formuliert wurde, ist kurz- und mittelfristig nicht mit einer S-Bahn-Anbindung an den Karlsruher Raum über Wörth hinaus zu rechnen. Aus diesem Grunde wird sicherlich das private KFZ das Haupttransportmittel vom Jockgrimer Bereich zu den Arbeitsplätzen in Wörth, Karlsruhe und Germersheim bilden. Hiervon wird bei den folgenden Beurteilungen ausgegangen.

Auf der folgenden Seite wird eine Übersicht über die im weiteren erläuterten Entlastungsmöglichkeiten durch neue Verkehrsstrassen dargestellt:



PLAN FALL 1
 FERTIGSTELLUNG
 K 10- UMGANG

PLAN FALL 2
 ALSBAU WESPERHA
 U. OF. KNOTEN

PLAN FALL 3
 JOCKERHOF AN
 SCHLUSS AN
 WESPERHA

PLAN FALL 4
 BAU DER ORT-
 RINGSTRASSE

PLANINGSFALL 5
 ANHEND. 103V USP-WERK
 U. NAHERHOF

D E P JOCKERHOF/ 103 GERHERSHEIM
VERKEHRSSITUATION UND MÖGLICHE
ENTLASTUNGSTRASSEN
- PLANUNGSFÄLLE 1-5 -
 PLANUNGSBÜRO WELER, MÖNSHEIM 11/67

* Planungsnullfall (keine Veränderungsmaßnahmen)

- Aufgrund der auch weiter zu erwartenden Mobilitätszunahme und des weiteren Ansteigens des Arbeitsplatzangebotes in Wörth (GE- Gebiet "Niederwiesen, Erweiterungen im Bereich Daimler- Benz), wird ein laufender Zuwachs des Verkehrsaufkommens insbesondere die Ludwigstraße bis zur endgültigen Sättigung weiter belasten, da die Kirchelwegtrasse bereits heute ihre Spitzenstundenkapazität erreicht hat.
- Auch die Quell- und Zielerkehrsströme nach und vom Germersheimer Raum (Querung von Rheinzabern) werden sich in der Folge der Ansiedlung der Firma Daimler- Benz in Germersheim noch verstärken.
- Weitere beträchtliche Verkehrsbelastungen sind aus dem geplanten Jockgrimer Gewerbegebiet "Mittelweg" und hier insbesondere im Schwerlastbereich zu erwarten.

* Planungsfall 1 (Fertigstellung Ortsrandstraße)

Nach Errichtung dieser Teilortsumgehung (Anbindung bei Parkplatz "Friedrichsruh" an L540 und Verknüpfung mit Südende der Buchstraße) sind folgende Entwicklungen zu erwarten:

- Ludwigstraße: Der hier verlaufende Durchgangsverkehr von und nach Wörth/KA aus dem hatzenbühlgerichteten Verkehr wird sich -über die Buchstraße -auf die neue Ortsrandstraße verlagern.

Dadurch wird eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens der Ludwigstraße zwischen 10% (ca 50 KFZ) in der Morgenspitze und 18% in der Mittagsspitze (ca 90 KFZ) erreicht werden.

Eine weitere, allerdings geringfügigere Entlastung, wird sich durch die teilweise Umorientierung von Jockgrimer Ziel- und Quellverkehren auf die neue Trasse ergeben.

Der Durchgangsverkehr von und nach Richt. Rheinzabern wird nicht beeinflusst werden.

Insgesamt kann von einer Reduzierung des Verkehrsaufkommens von 15- 25% ausgegangen werden (= max. Abminderung der 2- Richtungs- Nachmittagsspitze auf ca 470 KFZ/h). Z.T. wird diese Belastungsminderung aber wieder durch die entwicklungsbedingte, allgemeine KFZ- Zunahme wieder aufgehoben werden.

- Buchstraße: Erhöhung des Aufkommens- entsprechend der Abminderung in der Ludwigstraße- auf ca max. 325 KFZ/h in der Nachmittagsspitze. Hinzu kommt der allgemeine KFZ- Zuwachs und eine Erhöhung des von und nach Richtung Hatzenbühl fahrenden Verkehrs, wegen der größeren Attraktivität der neuen Verbindung.

Zusätzlich wird das Verkehrsaufkommen durch Quell- und Zielverkehr des geplanten GE- Gebietes "Mittelweg" gesteigert werden.

Unter Umständen wird aus den genannten Gründen an der Kreuzung Buchstraße/ Hatzenbühler Straße eine zeitbeschränkte Ampelregelung eingeführt werden müssen.



Doppel an Betriebsverkehrs-Umweg

- Hatzenbühler Straße: Verkehrsaufkommen wird durch die größere Attraktivität der neuen Umgehung und wegen dem allgemeinen KFZ- Zuwachs steigen.
- Bahnübergang: Entlastung von Durchgangsverkehr; Belastung durch Quell- und Zielverkehr nach und aus Richt. Buchstraße/ Wörth.
- Maximilianstraße: Außer "allgem. Mobilitätszunahme", keine Veränderungen in Richtung Ludwigstr./ Wörth. In Richtung Rheinzabern, allgem. KFZ- Zunahme, sowie stärkere Erhöhung des KFZ-Aufkommens durch Jockgrimer Quell- u. Zielverkehr zu und von neuen Arbeitsplätzen in Germersheim (D+ B).

* Planungsfall 2 (Planungsfall 1+ Fertigstellung K 10- Umgehung)

Die Komplettierung der Jockgrimer Westumgehung hätte folgende Auswirkungen:

- Buchstraße: Entlastung von Richt. Hatzenbühl/Wörth orientiertem Durchgangsverkehr (bezogen auf heutiges Aufkommen: ca 140 KFZ/h aus Planungsfall 1 in der Nachmittagsspitze) und vom künftigen fernorientierten LKW-Verkehr aus gepl. GE- Gebiet.
- Hatzenbühler Straße: wie Buchstraße; am von Jockgrim Richtung Kandel orientierten Berufs- und Einkaufsverkehr ändert sich jedoch nichts.
- Keine Auswirkungen auf: Maximilianstraße, Ludwigstraße und Bahnübergang.

* Planungsfall 3 (Planungsfall 2+ Erstell. Wiesenweganbindung/ B 9)

Über die Straßenbaumaßnahmen der Planungsfälle 1+ 2 hinaus, hätte der Ausbau des Wiesenweges als B 9- Zubringer+ Knoten an B 9 folgende Auswirkungen:

- Ludwigstraße: Wegfall des Rheinzabern/ Wörth- orientierten Durchgangsverkehrs erbringt weitere Belastungsminderung (in Nachmittagsspitze um zusätzliche 200 KFZ, auf ca 270 KFZ/h). Hinzu kommt allerdings wieder eine Verkehrszunahme, die aus der allgemeinen Entwicklung resultiert.

Nach Fertigstellung der Wiesenweganbindung würde die Ludwigstraße nur noch durch Jockgrimer Verkehr belastet sein.

- Maximilianstraße: Wie Ludwigstraße- Süd, jedoch keine Beeinflussung der KFZ- Belastung durch Jockgrimer Auspendler, die nach und von Richtung Rheinzabern/ Germersheim fahren.
- Rheinzabern: Wegfall des ortsquerenden Kieswerksverkehrs durch dessen direkte Ableitung auf B 9.

Die Entlastung des Ortes von auf Wörth/KA bezogenem, eigenem Quell- und Zielverkehr wäre gering, da Wiesenweg am südlichen Ortsrand verläuft.

Auch der aus Jockgrimer Ziel- u. Quellverkehr herrührende Durchgangsverkehr wird sich kaum verringern, da die Wiesenwegtrasse in Bezug auf Germersheim rückläufig verläuft.

Allgemein wird der Durchgangsverkehr ansteigen (D+ B- Arbeitsplätze in Germersheim).

- Neupotz: Entlastung vom Kieswerksverkehr insbes. in Oberdorf+ Kirchstraße.

* Planungsfall 4 (Planungsfall 3+ Jockgrimer Anschluß an Wiesenganbindung)

- Ludwigstraße: Zusätzliche Entlastungswirkung gering, da nur ein kleiner Teil des auf Wörth gerichteten Jockgrimer Ziel- und Quellverkehrs die umwegige Führung annehmen wird.

Spürbare Wirkung könnte nur bei der nun vertretbaren Sperrung der südlichen Ludwigstraße (frei nur für Anlieger) erreicht werden.

- Schelmenwaldstraße: Zunahme der Belastung um auf Germersheim gerichteten Auspendlerverkehr. Bei der Sperrung der Ludwigstraße würde zusätzlich ein großer Teil des dort noch (lt. Planungsfall 3) verbliebenen Quell- und Zielverkehrs hinzukommen. Probleme wären allenfalls im Anschlußbereich der Grundschule zu sehen (hier müßte u.U. eine Fußgängerampel installiert werden).

- Rheinzabern: Völlige Entlastung von Jockgrimer Auspendlerverkehr von und nach Richtung Germersheim.

- Neupotz: Bessere Verbindung zu den Verwaltungseinrichtungen.

* Planungsfall 5 (Planungsfall 3+ Weiterführ. in östl. Richtung)

- Neupotz: Völlige Entlastung der Ortslage von Fremdverkehren von und zu Baggersee- Naherholung und Kieswerksverkehr.

Auch nachdem -infolge des durch die russische KKW- Katastrophe bedingten Umdenkungsprozesses in der Frage der Risiko- Beurteilung kerntechnischer Anlagen- die Errichtung des Kernkraftwerkes in Neupotz unwahrscheinlich geworden ist, ist die Standortfestlegung nicht aufgehoben worden.

Aus diesem Grunde werden nachfolgend ergänzend die möglichen Auswirkungen der Weiterführung der Planfall 4- Trasse auf die KKW- Erschließung beschrieben:

- Trennung der Sporteinrichtungen durch die alte KKW- Zufahrt (könnte durch Südanbindung ersetzt werden) wäre aufgehoben.
- Verkehrsimmissionen während der KKW- Bauphase und auch des späteren Betriebes würden entfallen.
- Die Abhängigkeit der Verwirklichung der Neupotzer Orts- umgehung von der Realisierung des KKW wird aufgehoben.

f4) Zusammenfassende Bewertung der verkehrlichen Entwicklungsmöglichkeiten

- * Die bereits in Planung befindliche "Ortsrandstraße" (Planungsfall 1) wird für den Bereich der südlichen Ludwigstraße nur eine relativ geringe Entlastung bedeuten.

Ampel 142b - (Kreuzung)
In der Buchstraße wird sich der Verkehr beträchtlich erhöhen, was aber aufgrund der verfügbaren Dimensionen und der Anschlußausbildung der angrenzenden Gebiete vertretbar scheint.

- * Die Komplettierung der "K 10- Ortsumgehung" (Planungsfall 2) würde sicher noch mehr- bisher auf anderen Verbindungen verlaufenden- Verkehr anziehen, hätte aber andererseits eine spürbare Entlastung der Buchstraße und auch der Hatzenbühler Straße zur Folge.

Die Trasse sollte so lange offengehalten werden, bis- nach Fertigstellung der Ortsrandstraße- der mögliche Entlastungsumfang exakt bestimmt und bewertet werden kann.

- * Die Wiesenweganbindung an die B 9 (Planungsfall 3) hätte für Jockgrim (insbesondere Entlastung Ludwigstraße), aber auch für Neupotz erhebliche Vorteile. Für Rheinzabern sind die Auswirkungen jedoch gering.

- * Erst der Straßenanschluß aus Jockgrim auf die neue Wiesenweganbindung an die B 9 (Planungsfall 4) ergibt für Rheinzabern eine beträchtliche Entlastung der Altortszone.

Aus Jockgrimer Sicht macht erst die Straßenverbindung über den ausgebauten Wiesenweg zur B 9 eine zielgerechte Verkehrsberuhigung des ortsbildbedeutenden Bereiches der südlichen Ludwigstraße möglich.

Insofern muß sowohl aus Jockgrimer und Neupotzer Sicht, als auch im Interesse der Ortsentwicklung Rheinzaberns, dringend zur Verwirklichung des Wiesenweganschlusses/ B 9 und der Jockgrimer Anbindung an diese neue B 9-Zufahrt geraten werden.

- * Die durchgängige Befahrbarkeit der unteren Buchstraße (Öffnung im FFM-Bereich) sollte erst dann betrieben werden, wenn die Herstellung der Wiesenweganbindung/ B 9 gesichert ist.

Vorher bestünde die Gefahr, daß sich der Durchgangsverkehr Rheinzabern/ Wörth von der Maximilianstraße auf die Trasse der unteren Buchstraße, Bahnübergang, Buchstraße, Ortsrandstraße verlegt. Dies müßte zu chaotischen Verhältnissen im Bereich des Bahnüberganges führen.

g) Gefahrenpunkte im Verkehrssystem

In erster Linie sind hier die Engstellen im Gehwegbereich der stärkstbelasteten Straßenbereiche der südlichen Maximilianstraße und der südlichen Ludwigstraße zu nennen.

Weitere Problembereiche bestehen in der schlechten Kreuzungssicht im Bereich verschiedener Straßeneinmündungen (s. Eintrag in Plan 5).

Ein Sonderproblem ist die Querung der nördlichen Maximilianstraße für Fußgänger, die aus dem Bereich "Schelmenwald" zum Lebensmittelgroßmarkt "in den Gruben" und zurück gelangen wollen. Aus der Momentansicht gesehen, sollte hier die Installation einer Fußgängerampe erwogen werden.

h) Verkehrsberuhigungszonen

Straßenbereiche, die ausschließlich oder überwiegend reine Anliegerfunktion haben, könnten bereits heute zu verkehrsberuhigten Zonen mit reinem Wohnstraßencharakter (Aufgabe der höhenmäßigen Trennung von Fahr- und Fußwegbereichen, teilweise Pflasterung, Baumpflanzungen, versetzte Fahrspurführung, usw.) rückgebaut werden. Dadurch würde in Verbindung mit der Verbesserung der Verkehrssicherheit durch Ausklammerung unerwünschten Fremdverkehrs eine wohnwertsteigernde Gestaltverbesserung des öffentlichen Raumes mit Vorbildfunktion für private Maßnahmen geschaffen werden.

Im einzelnen wären dies im Altort bereits gegenwärtig in folgenden Bereichen möglich:

- Gestaltverbesserung der schon heute als Wohnstraße ausgebildeten Ludwigstraße im Bereich Hinterstädte
- Muldgasse, zwischen Maximilianstraße und Luitpoldstraße
- Goethestraße, zwischen Zeppelinstraße und Ludwigstraße
- Nahfeldstraße und Wasserweg
- nördliche Ludwigstraße, zwischen Bahnhofstraße und Bergweg.

Nach Vollerlastung (Herstellung Wiesenweganschluß/ B 9+ Jockgrimer Anknüpfung), Sperrung der südlichen Ludwigstraße für Fremd- und Durchgangsverkehr; entsprechender Rückbau dieser Straßenzone.

i) Öffentlicher Nahverkehr

* Wie bereits ausgeführt, besteht in absehbarer Zeit keine Chance, daß Jockgrim in das S-Bahn-Bedienungssystem zum Raum Würth/ Karlsruhe einbezogen wird. So ist auch mittelfristig von der nachfolgend dargestellten Bedienungshäufigkeit durch Bahn und Bahnbus auszugehen (Quelle: Sommerfahrplan 87 der DB). Da nur die Abfahrtszeiten von den Haltestellen bekannt sind, wird davon ausgegangen, daß die Rückfahrten in gleichen Zahlen und Zeitabständen gegeben sind:

* Bahn (Zughaltestellen am Bahnhof):

Richt. Würth/KA:

- Fahrzeit n. Würth Bhf= 5- 6 Min.; KA Hbf= 21- 31 Min
- Sämtliche Züge verkehren nur Mo- Fr
- Insgesamt werden, beginnend ab 6.06 und endend um 18.10, 13 Verbindungen angeboten
- Zugabstand: Beim 1. u. letzten Zugpaar, sowie über Mittag= 30 Min.; zw. 2. u. 3. Morgenverbind., sowie in Nachmittagsstunden= 45 Min.; in Restzeit bis zu 2 1/4 Stunden

Richt. Germersheim: Fahrzeit Germh./Bhf= ca 23 Min.// 11 Züge Mo- Fr. im Zeitabstand von durchschn. 1- 2 h, beginnend um 5.43 und endend um 18.11

Richtung Kandel: ist eine Verbindung nur durch Umsteigen in Würth möglich.

* Bahnbus (Haltestellen Rathaus oder Bahnhof):

Richtung Karlsruhe:

Nur 1 Busverbindung (5.55/ Mo- Fr) wird bis Karlsruhe durchgeführt

Richt. Wörth/Bhf u. D+ B:

7 Busse, davon 4 in den Morgenstunden zw. 5.08 u. 9.15; 1 Bus 13.13 und 2 in den Abendstunden; nur 1 Bus verkehrt auch samstags

Ergänzend kommt noch Busverbindung zu D+ B hinzu: Je 1 Bus bedient Früh-, bzw. Spätschichtbeginn

Richtung Germersheim:

Insges. 7 Busse in sehr großen Zeitabständen; davon 3 Busse Mo- Fr., 2 Busse Mo- Sa und 1 Bus ausschließl. sonn- u. feiertags

Richtung Kandel:

Hier besteht nur 1 x am Tag eine direkte Busverbindung (7.04); verkehrt aber nur an Schultagen

* Zusammenfassung

Die Bahnverbindungen nach Wörth und Karlsruhe, sowie nach Germersheim sind relativ gut, haben jedoch den Nachteil, daß zur Abfahrtsstation in Jockgrim und von den Ankunftsbahnhöfen zur jeweiligen Arbeitsstelle (bzw. Schulstandort oder Einkaufslage) mehr oder minder große Wege zurückgelegt werden müssen.

Frühschichtbeginn und Spätschichtende bei Daimler- Benz werden nicht erfaßt.

Die Busverbindungen in die o.a. Zielräume sind der Zahl nach erheblich schlechter, nach Karlsruhe jedoch absolut ungenügend, einzustufen. Allerdings werden hier in den Abendstunden einige wenige Verbindungen angeboten.

Lediglich die Sonderschichtbusse zu Daimler- Benz sind positiv zu bewerten und wirken sich auch spürbar auf das Individualverkehrsaufkommen aus: Hier sollte überlegt werden, ob nicht auch die Normalschicht mit einem D+ B-gerichteten Buspaar erfaßt werden kann.

Kandel kann eigentlich nur mit dem privaten KFZ erreicht werden. ? Einkauf

Die Wochenendbedienung der auswärtigen Fahrtziele ist über die Schiene gar nicht gegeben und im Busbereich äußerst schlecht. Besuche von Kulturveranstaltungen oder der Einkauf von Gütern des gehobenen Bedarfs (Deckungsaufgabe der zugeordneten Mittelzentren Kandel/ Wörth, bzw. des Oberzentrums Karlsruhe) sind am Wochenende über Nahverkehrsmittel praktisch ausgeschlossen.

Die Haltestellenverteilung ist nur in Jockgrim- Ost befriedigend; aus den Bereichen westlich der Bahn sind Entfernungen zu den Bus- Haltestellen zurückzulegen, die oft nicht mehr akzeptiert werden (Soll- Radius= 1000 m).

Der Bahnhaltepunkt liegt jedoch ideal im geografischen Schwerpunkt des Siedlungsgebietes.

j) Ruhender Verkehr

Die öffentlichen Einrichtungen verfügen in der Regel über ausreichend große Stellplatzflächen. Dagegen ist die Parkierungssituation der privaten Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen im Altort oft äußerst schlecht. Beispielgebend wird hier die Situation beim Gasthaus Einigkeit herangezogen, wo die im gesamten Straßennahbereich abgestellten Gäste- PKW's zu Besuchsspitzenzeiten zu erheblichen Verkehrsbehinderungen führen.

Ebenfalls zu gravierenden Verkehrs-, wie auch Immissionsbeeinträchtigungen führt der Parkierungsverkehr des Naherholungsgebietes, obwohl die Gemeinde hier in unmittelbarer Nähe eine große Zahl (allerdings gebührenpflichtiger) Stellplätze erstellt hat. Hier können auf Dauer nur verkehrsregelnde Maßnahmen (Parkverbote, in Verbindung mit rigorosen Polizeikontrollen) Abhilfe schaffen.

k) Fußgänger

Die straßenbegleitenden Gehwege sind in der Regel gut ausgebaut und weisen ausreichende Breiten auf. Äußerst problematisch ist die Situation jedoch in den stärkstbelasteten Altortsbereichen der südlichen Maximilianstraße und der südlichen Ludwigstraße, wo die Gehwege an vielen Stellen auf Sicherheitsstreifenbreite schrumpfen.

Im Bereich der straßenunabhängigen Fußwege sind folgende Ergänzungen als Wegverbindungen, bzw. neue Wegtrassen anzuregen:

- Anbindung des in südlicher Verlängerung des Bergweges geführten "Sackgasenweges" an Ludwigstraße
- Durchführung des Wegstiches von Siemensstraße zu Schillerstraße
- Ergänzung des Niederungswegesystems im Bereich der Woog- Wiesen: Die hier ausgebauten Hangwege (am Brünnele, bzw. an Töpferschule) enden am Gestadefuß im Nichts. Eine Verbindung dieser Altortsausgänge untereinander, wie auch mit dem "Torweg" und dem ausgebauten Weg zwischen der L 540 und der Ziegelbergstraße, würde auch den Altortswohnlagen der südlichen Ludwigstraße Spazierwegmöglichkeiten schaffen.
- Im Zusammenhang mit der u.U. künftig möglichen Umnutzung von Teilen des heutigen "Ludowici- Gewerbebereiches" (FFM), sollte die Schaffung einer weiteren Wegverbindung (Querung der Bahn in Verlängerung Röntgenstraße/ Daimlerstraße zum Holzäckerweg) zwischen Jockgrims durch die Bahn zerschnittenen Ortsteilen untersucht werden.

l) Radwege

* Innerorts bestehen keine straßenparallelen Radwege. Die selbständig geführte Wegverbindung durch das Baugebiet "Ludowici- Gelände" und deren Weiterführung auf der alten Feldbahntrasse mit Bahnunterführung zur Buchstraße, wie auch der über die Bahnunterführung beim GE- Gebiet "In den Gruben" zum Holzäckerweg verlaufende Verbindungsweg, können als kombinierte Rad- und Fußwege eingestuft werden.

* Vom nördlichen Ortsausgang sind- beidseits der L 540- Radwege zur Römerbadschule und - ab dort nur 1- seitig- bis zum Rheinzaberner Ortseingang geführt. Diese Ausbaustrecke ist Teil der Tourenstrecke 6 des Kreisradwegenetzes (Herxheim/ Jockgrim/ Rheinufer).

Innerorts wäre der Ausbau als kombinierter Rad- und Fußweg bis zur Höhe des Rathauses möglich und wünschenswert.

* Vom südwestlichen Ortsrand ist der Ausbau eines Radwegs bis zum Wald auf der Trasse der Buchstraße geplant; der weitere Ausbau innerhalb des Bienwaldes in Richtung Wörth ist bislang am Widerstand der Forstverwaltung gescheitert.

* In Planung befindet sich die Radwegverbindung zwischen Hatzenbühl und Jockgrim entlang der K 10. Mit der Ausführung dieser Verbindung soll im nächsten Jahr begonnen werden, nachdem - wenigstens vorläufig- die Entscheidung des Straßenbulasträgers zugunsten einer niveaugleichen Kreuzung der L 549 getroffen wurde.

* Weiterhin wird eine Radwegverbindung entlang der L 540 in Richtung Wörth für dringend erforderlich gehalten (Arbeitsplätze bei Mobil- Oil).

Antag

3.9 VER- UND ENTSORGUNG

Energieversorgung: Die Stromversorgung erfolgt durch die Pfalzwerke und kann als gesichert betrachtet werden.

Der Niederungsbereich wird von einer ganzen Reihe der örtlichen Versorgung dienender, wie auch von Ferntransporthochspannungsfreileitungen durchzogen. Direkt an die Ortslage angrenzend, verlaufen im Nordosten 2 Leitungstrassen, an die eine den Ort im Verlauf der Schelmenwaldstraße, bzw. der Akazienstraße querende Freileitung angeschlossen ist. Die übrigen Ortsbereiche sind verkabelt.

Seit 1987 steht in Jockgrim auch Erdgas als Energieträger zur Verfügung. Das neue Bürgerhaus wird als erstes Gebäude mit Erdgas beheizt werden. Auch das neue Baugebiet "Oberer Ziegelberg II" wird vollständig an das Gasversorgungsnetz angeschlossen werden (es ist beabsichtigt, im Bebauungsplan die zulässigen Heizenergien auf "emmissionsarme Energieträger" zu beschränken).

Wasserversorgung: Zuständiger Versorgungsträger ist der "Zweckverband für Wasserversorgung Germersheimer Südgruppe"; südlich der Ortslage besteht ein Wasserwerk. Die Wasserversorgung kann auch langfristig als gesichert eingestuft werden.

Abwasserbeseitigung: Sämtliche Ortsteile sind kanalisiert. Die vorhandene Kläranlage ist ausreichend genug bemessen, um auch die im FNP dargestellten Erweiterungsgebiete entsorgen zu können.

KAP. SACHBEREICH	BESTANDSERMITTLUNGSMERKMALE	BESTANDSBEWERTUNG	KONSEQUENZEN+ MASSNAHMEN
2.1 LEP. ROP	- GEMEINS. MIT RHEINZABERN, EISTUF. ALS KLEINZENTRUM - LS- GEBIET "PFÄLZ. RHEINAU" DECKT AUCH ORTSLAGE AB	- ENTSPR. NICHT VORH. VERSORGFUNKTION (S. AUCH VBG-SITZ) - IST IM BEBAUTEN ORTSBEREICH SINNLICH	• KÜNFTIG ALLEINIGE KZ- FUNKTION FÜR JOCKGRIM • ORTSLAGE AUS LS- GEBIET AUSKLAMMERN/ ABER DAFÜR EINBEZUG DES WALDGEbietES, OTTERBACHBEREICHES IM N-O DER ORTSLAGE
2.2 FNP	- SIEDLUNGSFLÄCHENAUSWEIS. REICHEN NUR NOCH CA 7 JAHRE - EINWOHNERZIELWERT DES FNP BEREITS HEUTE ÜBERSCHRITTEN - GEM.BED. FLÄCHEN F. NEUEN FESTPLATZ UND F. FRIEDHOFERWEITERUNG SIND NICHT BERÜCKSICHTIGT - FEHLENDE AUSSAGEN ZU ENTLASTUNGSTRASSEN - FEHL. AUSSAGEN ZU KÜNFT. ENTWICKLUNG "LUDOWIC- FFM"	- POLIT. ENTSCHEID. ÜBER KÜNFT. ORTSENTWICKLUNG STEHT AN - FNP IST DRINGEND ÜBERARBEITUNGSBEDÜRFTIG; VORDRINGL. ZU LÖSENDE AUFGABEN DER VERBINDLICHEN BAULEITPLANUNG KÖNNEN DERZEIT NUR IM "PARALLELVERFAHREN", BZW ALS "VORZEIT. BBPL" LAUFEN	• DA "GEMEINS. FNP" FÜR VBG, MÜSSEN AUCH IN ANDEREN GEMEINDEÄNDERUNGSMERKMALE- U. ZIELE DEFINIERT WERDEN • MIT GEMEINDEBEHÖRDE ABKLÄREN, WELCHE VERFAHREN OHNE, BZW. PARALLEL ZUR FNP- FORTSCHRIBUNG LAUFEN KÖNNEN • FNP- ÜBERARBEITUNG ANGEHEN
2.3 VERBINDLICHE BAULEITPLANUNG	- FÜR "ENG. UNT.SUCHGEBIET" REGELUNG NUR NACH §34 BzUGB - LAUFENDE PLANUNGEN: "ORTSRANDSTRASSE" UND "GE- GEBIET MITTELWEG" - NEUAUFSTELLBEDARF FÜR INNERÖRTL. VORHABEN (FRIEDHOF, VERWERTUNG "LUDOWIC- FFM", "HORNUNGSBERG-WALDÄCKER") - ÄNDERUNGSBEDARF IN VERSCHIED. BBPL- BEREICHEN (Z.B. "LUDOWIC- GELÄNDE" GEGEBEN)	- FEHLENDER KOORDINIERERAMMEN ERSCHWERT STEUERUNG - DRINGLICHKEITS- U. ABHÄNGIGKEITSRAMMEN FEHLT - Z.T. STEHEN POLIT. ENTSCHEID. ÜBER VORHABENVERWIRKLICHUNG AUS - PROBLEMATISCHE VERFAHRENSSITUATION WEGEN Z.T. FEHLENDER FNP- ABDECKUNG	• ERARBEITUNG VERBINDL. VORGABEN FÜR BAULICHE ENTWICKLUNG UND GESTALTUNG (GESTALTUNGSSATZUNG, BBPL) • ERARBEITUNG UND ENTSCHEIDUNG ÜBER ZEITLICH GESTUFTEN PLANUNGSRAMMEN • AUFSTELLUNG VON ENTSPR. PLANUNGSPROGRAMMARAMMEN
3.1 KATASTERBESTAND	- VÖLLIG VERALTETE KATASTERPLÄNE	- ERHEBL. ARBEITERSCHWERMIS BEI PLANUNGEN UND FÜR BEHÖRDLICHE PRÜFUNGEN	• NEUBEARBEITUNG DES LIEGENSCHAFTSKATASTERS DURCH VERMESSUNG AMT
3.2 BESITZVERHÄLTNISSE	- Z.T. BEI BAHN+ POST VERFÜGBARE FLÄCHENRESERVEN VORHANDEN - GRÖSSTER DISPOSITIONSRAMM DURCH POTENTIELLE UMNUTZUNGSFLÄCHEN "LUDOWIC- FFM" GEGEBEN - GEMEINDE VERFÜGT ÜBER DIVERSE ENTWICKLUNGSFLÄCHEN: "LUD.- GELÄNDE", KIGA- BEREICH, OBSTSAMMELSTELLE	- ENTWICKLUNGSRAUM FÜR MÖGLICHE VERÄNDERUNGEN IN ZENTRALER LAGE GEGEBEN - VORH. FLÄCHEN ERMÖGLICHEN BEGRENZT NEUE ENTWICKLUNGSTEUERUNG VON INNENENTWICKLUNGEN (Z.B. ERSCHLIESSUNGSDURCHBRÜCHE ZU BLOCKINNENZONEN), SIND DERZEIT NICHT MÖGLICH - IM FRIEDHOFBEREICH FEHLEN VERFÜGBARE ERWEITERUNGSFLÄCHEN	• ABKLÄRUNG DER VERWERTUNGSBEREITSCHAFT (BAHN, LUDOWIC) • ÜBERPRÜFUNG + ENTSCHEID. ÜBER MÖGLICHE ENTWICKLUNGEN (PROGRAMM, FLÄCHENDISPOSITION) • SICHERUNG GEMEINDLICHEN VORKAUFRECHTES IM ALTORT • ZIELGERICHTETER ERWERB VON ALTANWESEN IN SCHLÜSSELPOSITIONEN • ERWERB VON BENÖTIGTEN FLÄCHEN IM FRIEDHOFSRANDBEREICH
3.3.1 a) VERSORUNG	- 3 VERDICHTBEREICHE: ("LD. GRÜBEN" / MAXIMSTR.-MITTE/ TRIFELSSTR.- BUCHSTRASSE) - ANSONSTEN DIVERSIFIZIERTE LAGE IM SIEDLUNGSBEREICH - RÜCKENTWICKL. IM BEREICH LUDWIGSTRASSE (AUFGABE VON INSGESAMT 5 VERSORG.- U. DIENSTLEIST.BETRIEBEN)	- GUTE VERSORUNG IN GÜNSTIGEN ENTFERNUNGEN MIT GÜTERN DES TÄGL. BEDARFS. BEREITS HEUTE AUSSTRAHLUNG IN NAHBEREICH GEGEBEN - GRUND: FEHLENDE PARKPLÄTZE BEI HOHER VERKEHRSLASTUNG GERINGER EINZUGSBEREICH WEGEN RANDLAGE	• WEITERER AUSBAU BESOND. IM GREZBEREICH APERIODISCHER/ PERIODISCHER BEDARF IM HINBLICK AUF KLEINZENTR.VERSORG.AUFGABE • ENTWICKL.MÖGLICH Z.B. IM BEREICH "ALTE OBSTSAMMELSTELLE" • TEILW. UMKEHRUNG DES TRENDS NACH VERKEHRLICHER ENTLASTUNG ERWARTEN
b) GEWERBE	- GEM. ROP UND FNP- "WEITERE GEWERBL. ENTWICKLUNG" - SÜDLICH "GE- GEBIET LD. GRÜBEN" IST NOCH ENTWICKLUNG DES GEWERBL. SEKTORS MÖGLICH - RÜCKGANGSTENDENZEN BEI GE- BEREICH "LUDOWIC- FFM" - ANSONSTEN GESTREUTE LAGE (INSBES. HANDW.BETRIEBE) - EINZELNE "STÖRBETRIEBE" (SÄGEWERK AN BUCHSTRASSE/ BAUSTOFFLAG. AM ENDE SCHELMENWALDSTR.) VORHANDEN	- PLANUNGSVORG. WIRD DURCH ERSCHLIESSUNG DES GEPL. GE- GEBIETES "MITTELWEG" BERÜCKSICHTIGT - ERGÄNZUNG DES BESTEH. GE- GEBIETES (LAUFENDES WOHNBAUPROJEKT IST FEHLMUTZUNG) - UMNUTZ.MÖGL. IN MI- ODER W- GEBIET: HOHE LAGEATTRAKTIVITÄT - DORFGERECHTE DURCHMISCHUNG - BELASTUNG DER WOHNLAGEN. BZW. DES ORTS- UND LANDSCHAFTSBILDES	• ERHALTUNG DES STATUS QUO, BZW. SCHAFFUNG ZUSÄTZLICHER ARBEITSPLÄTZE VERHINDERT WEIT. ENTWICKL. ZU "AUSPENDLERGEMEINDE" • DERZEIT "UNBEPLANTER INNENBEREICH": NEUE FEHL. ENTWICKLUNGEN KÖNNEN NUR DURCH BBPL- AUFSTELLUNG VERMIEDEN WERDEN • SIEHE OBEN • HANDWERKS- U. KLEINGEWERBEBETRIEBE IN ORTSLAGE HALTEN • AUSLAGERUNG IN NEUES GE- GEBIET ANSTREBEN
c) GEMEINBEDARF	- KAPAZITÄTSPROBLEME IM KIGA- SEKTOR - FESTPLATZ IST ZU KLEIN UND BILDET STÖRUNG DER ANGRENZENDE WOHNLAGEN - FRIEDHOF IST IN CA 5 JAHREN VOLL BELEGT - NACH FERTIGSTELL. RATHAUS+ INDUSTRIEMUSEUM, MUSS NEUE NUTZUNG FÜR ALTES RATHAUS GEFUNDEN WERDEN. GEPLANT IST EINRICHTUNG VON "LINA- SOMMER- MUSEUM"+ UNTERBRINGUNG VON ALTENEINRICHTUNGEN	- AUSBAU ALTORTS- KIGA AUF 6 GRUPPEN UND ERGÄNZ. DES ANDEREN KIGA UM 1 GRUPPE GEPLANT - GEOGRAF. UNGÜNSTIGE LAGE. DIE BEREITS INFORMELL DISKUTIERTER NEUANLAGE SÜDL. DES BÜRGERHAUSES IST IN ALLEN BELANGEN (FLÄCHE, ERREICHBARKEIT) GÜNSTIGER - ALTERNATIVEN: NEUANLAGE ODER ERWEITERUNG. SOWOHL ÖKONOMISCHE, ALS AUCH STÄDTEBAULICHE ASPEKTE SPRECHEN FÜR ERWEITERUNG DES BESTEH. FRIEDHOFES - ORTSCHARAKT. JUGENDSTILBAU DER ALTEN LUDOWICVILLA WIRD DURCH BÜRO-FERTIGTEILTRAKT STARK BEEINTRÄCHTIGT	• BEI GEPL. ERWEITERUNGSANBAU AN UMZUBAUENDES ALTES BÜROGEBAUDE MUSS MÖGLICHKEIT ZUR FÜHRUNG EINES STRASSENANSCHLUSSES IN BLOCKINNENBEREICH OFFENGEHALTEN WERDEN • EINBIND. IN PARKANLAGE ERGÄBE ANGEMESS. VORBEREICH VOR NEUEN GBD- EINRICHTUNGEN UND ZUSAMMENHÄNGENDE GRÜNSITUATION ZWISCHEN BUCHSTRASSE UND RÖNTGENSTRASSE • AUFSTELL.BESCHL. F. BBPL (VORKAUFRECHT+ VERÄNDERUNGSSPERRE) • GEOLOGISCH- HYDROLOGISCHES GUTACHTEN FÜR HANGBEREICHE • KAUFVERHANDLUNGEN • DETAILLIERUNG DES NUTZUNGSPROGRAMMS. UMBAU- U. RENOVIERUNGSMASSNAHMEN BEI ALTGEBAUDE • ABBAU DES VERWALTUNGSPROVISORIUMS: VERWENDUNG ALS VEREINSGEBÄUDE (Z.B. TENNIS), ODER VERKAUF ALS VERWALTUNGSGEBAUDE FÜR GEWERBEBETRIEB (AUFSTELL. IN NEUEM GE- GEBIET)
d) PRIV. FREIPLÄCHEN	- HOHER OBERFLÄCHENVERSIEG.GRAD IN ALTORT - HANGZONEN UND HAUSGÄRTEN WEITGEHEND UNBEBAUT	- BEEINTRÄCHT. WOHNUMFELD UND UNNÖTIGE BELASTUNG DER KLÄRANLAGE - WICHTIG F. WOHNQUALITÄT, ABER AUCH FÜR ORTSBILD UND ORTSRANDSILHOUETTE	• RÜCKFÜHR. AUF HEUTE NÖTIGES MASS. ERSATZ VON NICHT MEHR BENÖT. BELAGFLÄCHEN DURCH SITUATIONSGER. GESTALTETE PFLANZUNGEN • KEINE BEBAUUNG DER HANGZONEN ZULASSEN • WEITERE, UNGESTEUERTE BLOCKINNENBEBAUUNGEN VERHINDERN
3.3.2 e) BAUFLÄCHENRESERVEN	- DIE GEGEBENEN WOHNBAUFLÄCHENRESERVEN REICHEN NOCH CA 7- 8 JAHRE	- GILT NUR BEI RECHTZEIT. PLANUNG+ ERSCHLIESSUNG VON "HORNUNGSBERG- WALDÄCKER". ZUSÄTZL. WACHSTUM NUR MÖGLICH, BEI VERSTÄRKTER INNENENTWICKLUNG, ODER BEI AUSWEISUNG NEUER SIEDLUNGSFLÄCHEN	• UMGEH. AUFSTELL.BESCHL. FÜR "HORNUNGSBERG- WALDÄCKER" • POLIT. ENTSCHEIDUNG ÜBER ENTWICKLUNGSZIEL: WEITERES WACHSTUM ODER AUSBAU DES BESTANDES !!
f) GESCHOSSZAHL	- ÜBERWIEG. 2- GESCHOSSIGKEIT IN HINTERSTÄDTEL U. STÄDTEL - ZUSAMMENHÄNG. BEREICHE 1- GESCHOSS. BEBAUUNG VORHANDEN. - VERSCHIEDENE NEUERE GEBAUDE SPRENGEN GESCHOSSRAMMEN	- ZIEL HOHER GRUNDST.NUTZUNG BEI KLEINER BAUFLÄCHE ERGIBT GESCHLOSSENES STRASSENILD - INSBES. HOTELBAU U. BHFSTR. 42 WIRKEN STÖREN	• IM INTERESSE DER ERHALTUNG DES ORTSBILDES, VORHANDENEN GESCHOSSRAMMEN BEIBEHALTEN • ÜBERSCHREIT. DER 2- GESCHOSSIGKEIT KÜNFTIG NUR BEI STÄDTEBAUL. BEGRÜNDETEN SONDERSITUATIONEN
g) BAUWEISE	- AN VERSCHIED. STELLEN, SITUATIONSFREMD. BAUWEISEN - IN DIV. TEILBEREICHEN, ÜBERLANGE GEBAUDE DURCH VERLÄNGERUNGSERWEITERUNGEN	- GRAVIERENDE STÖRUNGEN DES ORTSBILDES - SCHLECHTE STÄDTEBAUL. WOHNHYGIENISCHE SITUATIONEN	• IM ALTORT+ ANSCHLUSSBEREICHEN KÜNFTIG NUR H- H- BAUWEISE • ENTWICKLUNG IM RÜCKBEREICH IM REGELFALL QUER ZUM ALTGEBAUDE
h) BAULICHE DICHTEN	- HÖCHSTE GRZ MIT 0.59 IM UMMAUERTEN BEREICH - SEHR HOHER ÜBERBAUUNGSGRAD AUCH ZWISCHEN MAXIMILIANSTRASSE UND LUDWIGSTRASSE (TEILBEREICHE 4+ 5)	- BEDINGT DURCH TOPOGRAF. SONDERSITUATION DES SPORNBEREICHES/ DURCHWEG TROTZDEM GUTE WOHNVERHÄLTNISSE - AUS WOHNHYGIEN. SICHT, BEDENKLICHE VERHÄLTNISSE	• ORTSBILDPRÄG. FUNKTION AUCH DER RÜCKBEREICHE. DESHALB ABGÄNGIGE NEBENGEBAUDE UNBEDINGT WIEDER DURCH ANGEPASSTE BEBAUUNGSERGÄNZEN • IM RÜCKBEREICH, SCHWERGEWICHT AUF ENTKERNUNG LEGEN. UMNUTZUNGEN ODER ERSATZBEBAUUNGEN NUR IN AUSNAHMEFÄLLEN ZULASSEN
i) BAUSUBSTANZ	- SCHWERPUNKTE GESCHÄDIGTER BAUSUBSTANZ IN HISTORISCHEN ZONEN: SCHLECHTESTE SITUATION IN STÄDTEL+ HINTERSTÄDTEL, ABER AUCH TEILG. 4 (LUDWIGSTR. ZW. BAHNHOFSTR. U. BERGWEG)	- GEFÄHR FÜR ORTSBILD GEGEBEN	• WOHNUMFELDBEWEISUNG DURCH VERKEHRENTLASTUNG • GEZIELTE FÖRDERUNG IN STÄDTEBAUL. VORRANGSITUATIONEN
3.3.3 j) BEWOHNER- UND SOZIALSTRUKTUR	- IM ALTORT GERINGSTE EINWOHNER-, BELEGUNGS- UND WOHNUNGSDICHTEN IM ORTSTEN VERGLEICH - GEGENÜBER 1970, HALBIERUNG DER "UNTER- 15- JÄHRIGEN" UND STEIGERUNG BEI DEN "ÜBER- 65- JÄHRIGEN" UM 1/3 - 2/3 ALLER HH IM ALTORT SIND 1- 2 P. HAUSHALTUNGEN. CA 20% ALLER GEBAUDE WERDEN NUR VON 1 PERSON, BZW. VON 20% ALLER GEBAUDE WERDEN NUR VON 1 PERSON, BZW. VON 2 P. Ü. 65 J. BEWOHNT ODER STEHEN LEER (3,5% ALLER GEB.)	- TYPISCHE MERKMALE FÜR ALTORTSSITUATIONEN WEGEN BELASTETER WOHNVERHÄLTNISSE: HOHER ALTENANTEIL IN ANWESEN MIT HOHEM ÜBERBAUUNGSGRAD UND RELATIV SCHLECHTER BAUSUBSTANZ - BESONDERS GEFÄHRDET IST DIE LUDWIGSTRASSE ZWISCHEN BAHNHOFSTR. U. BERGWEG+ SÜDL. MAXIMILIANSTRASSE (TEILBER. 4 U. 5)	• WEITER ZU ERWART. ALTERSUMSCHICHTUNG (VERRINGERUNG DES JÜNGEREN ANTEILS BEI ERHÖHUNG DES ALTENANTEILS) • TUNGSPROBLEME BEI BILDUNGSANLAGE UND ZU BEWAHRUNGSFRAGE NACH ALTENEINRICHTUNGEN FÜHREN • BESONDERES AUGENMERK AUF DIESEN BEREICH LEGEN: FÖRDERUNGSANREIZE FÜR ALTORTSGERECHTE VERBESSERUNGEN SCHAFFEN
k) ENTLASTUNGS-	- IM BEREICH DER LUDWIGSTRASSE, SEHR HOHE SPITZEN- UND	- "ORTSRANDSTRASSE" WIRD FÜR LUDWIGSTRASSE NUR GE-	• WIESENWEGANBINDUNG/B9 IST NUR IN VERBINDUNG MIT ANSCHLUSS

ART DER BAUL. NUTZUNG

MASS DER BAUL. NUTZUNG

	<p>DAUERBELASTUNGEN, BIS ZU 60% DER BELASTUNG IST DURCHGANGSVERKEHR VORWIEG. AUS UND IN RICHT. RHEINZABERN (HATZENBÜHLANTEIL IST RELATIV KLEIN)</p> <p>- UNERWARTET HOHER JOCKGRIMER ZIEL- U. QUELLVERKEHR IN+ AUS RICHT. RHEINZABERN (ZU ERWART. STEIGER. WEG. D+ B- NEUANSIEDLUNG IN GERMERSHEIM)</p> <p>- KIRCHELWEGSTRASSE WIRD ÜBERWIEGEND DURCH JOCKGRIMER ZIEL- UND QUELLVERKEHR BELASTET</p>	<p>RINGE ENTLASTUNG BRINGEN</p> <p>- ERST BEI VERWIRKLICHUNG "WIESENWEG-ANBIND./ B9" WIRD LUDWIGSTRASSENVERKEHR SPÜRBAR ABNEHMEN</p> <p>- FÜR RHEINZABERN WIRD ECHE VERKEHRSENTLASTUNG ERST BEI ANSCHLUSS DES NORDGERICHTETEN JOCKGRIMER VERKEHRS AN "WIESENWEGSTRASSE" ENTSTEHEN</p> <p>- WEITERFÜHRUNG DER "K 10- UMGEHUNG" HAT NUR AUF TEL- BEREICH "BUCHSTRASSE/HATZENBÜHLER STR." AUSWIRKUNG</p>	<p>JOCKGRIM SINNVOLL ENTLASTUNG F. RHEINZABERN, JOCKGRIM + NEU- DESHALB</p> <p>• UMGEHEND VERWIRKLICHUNG BEIDER TRASSEN SICHERN</p> <p>• "K10- UMGEHUNG" ERST NACH FERTIGSTELL. "ORTSRANDSTRASSE" ENT- SCHEIDEN (=NEUE ZÄHLUNG)</p> <p>• NACH VERWIRKLICHUNG DER STRASSENENTLASTUNGEN, LUDWIGSTRASSE FÜR DURCHG.VERKEHR SPERREN UND ÖFFNUNG DER "UNT. BUCHSTRASSE"</p>
g) GEFAHRENSTELLEN	<p>- QUERUNGSBEREICH DER MAXIMILIANSTR. ZWISCHEN BAUGEBIET "SCHELMENWALD" UND LEBENSMITTELMARKT "LD.GRÜBEN" IST STARK FREQUENTIER</p> <p>- IM GRÜNDLSCHULBEREICH WIRD KÜNFTIGER ÜBERGANG ÜBER SCHELMENWALDSTRASSE (NACH ANBIND. AN WIESENWEG) GE- FAHRENSTELLE SEIN</p>	<p>- U.U. MÜSSEN AN BEIDEN STELLEN FUSSGÄNGERAMPELN IM ZEITGESTUFTEN BETRIEB EINGERICHTET WERDEN</p>	<p>• SICHERUNGSEINRICHTUNGEN (ZEBRASTREIFEN/ FUSSGÄNGERAMPELN) SOLL- TEN GENANNT GEFAHRENSTELLEN ENTSCHEFFEN</p>
h) VERKEHRSBERU- HIGUNG	<p>- EINE GANZE REIHE VON STRASSENBEREICHEN HAT BEREITS HEUTE "ANLIEGERSTRASSENCHARAKTER"</p>	<p>- VORHANDENE QUERSCHNITTSGESTALTUNG (GETRENNTE FUNKTIONSBEREICHE) ENTSPRICHT NICHT VERKEHRSANFORDE- RUNGEN UND STÄDTEBAUL. GESTALTUNGSZIELEN (DORFGE- MÄSSES ERSCHEINUNGSBILD)</p>	<p>• SUKZESSIVER RÜCKBAU SOLCHER STRASSENBEREICHE. DAMIT WIRD FUNKTIONSKONFORMER CHARAKTER DER BEREICHE UND DAS WOHNUMFELD VER- BESSERT. ALS IESTBEISPIEL : RÜCKBAU DER "SÜDLICHEN GOETHE- STRASSE. ENZIEL: RÜCKBAU DER LUDWIGSTRASSE</p>
i) ÖPNV	<p>- IN ABENDSTUNDEN, BZW AM WOCHEENDE, SCHLECHTE VERBIN- DUNGEN (BUS), BZW ÜBERHAUPT KEINE VERBIND. (BAHN)</p> <p>- VON MO- FR SIND BAHN- U. BUSVERBIND. SONST RELATIV GUT VERBIND. NACH KANDEL IST ÄUSSERST SCHLECHT</p> <p>- D+ B WIRD ZUM SONNERSCHICHTWECHSEL VON WERKSBUS ANGE- FAHREN</p>	<p>- IN ABSEHBARER ZEIT IST NICHT MIT VERBESSERUNG DES AN- GEBOTES ZU RECHNEN. DAHER WIRD AUCH WEITER SCHWERGEWICHT AUF MOTOR. INDIVIDUALVERKEHR LIEGEN</p> <p>- D+ B- WERKSBUSVERBINDUNG BEWIRKT SPÜRBARE VERMIN- DERUNG DES KFZ- AUFKOMMENS</p>	<p>• DAS NAHVERKEHRSANGEBOT SOLLTE ZU WOCHEMENDZEITEN, ABER GE- MERELL AUCH IN BEZUG AUF DAS FAHRTZIEL KANDEL (KRANKENHAUS), VERBESSERT WERDEN</p> <p>• ANZUSTREBEN IST Z. WERKSBUSVERBIND. ZU D+B ZUM "NORMAL- SCHICHTWECHSEL"</p>
j) RUHENDER VER- KEHR	<p>- SCHLECHTE PARKIER.SITUATION BEI PRIV. VERSORGNUNGSBETRIEBEN (Z.B. GASTH. EINIGKEIT)</p> <p>- NE- GEBIETSVERKEHR (PARKEN) BELASTET AUCH ZONE DER LUDWIGSTRASSE</p>	<p>- NEGATIVE AUSWIRKUNGEN • ERHEBL. VERKEHRSBEHINDE- RUNGEN</p> <p>- ZUSÄTZLICHE BEHINDERUNGEN DES FLIESSENDEN VERKEHRS • LÄRMEEINTRÄCHTIGUNGEN DER WOHLNLAGEN</p>	<p>• VERBESS. DER PARKIERUNGSSITUATION DURCH VERKEHRSBERUHGUNG • FÖRDERUNG DES STELLPLATZNACHWEISES BEI PRIVAT. BETRIEBEN</p> <p>• EINFÜHRUNG VON RIGOROSEN POLIZEIKONTROLLEN • SPÄTERE SPERRUNG DER LUDWIGSTRASSE (FREI NUR F. ANLIEGER MIT PARKAUSWEIS)</p>
k) FUSSGÄNGER	<p>- IN LUDWIGSTRASSE U. SÜDL. MAXIMILIANSTRASSE Z.T. ABSOLUT UNZUREICHENDE GEHWEGBREITEN</p> <p>- INSBES. AUS HISTOR. ALTORTSZONE, MANGELHAFT VERBINDUNG ZU ERHOLUNGSLANDSCHAFT</p> <p>- ZWISCHEN "LUDOWIC- GEL." UND ALTORT, SCHLECHTE WEGVER- BINDUNG VORHANDEN</p> <p>- WENIGE ORTSTEILVERBIND. WEGEN "BAHN- TRENNUNG"</p>	<p>- HOHER GEFÄHRDUNGSGRAD WEGEN STARKER KFZ- DICHT</p> <p>- ERSTE ANSÄTZE SOLCHER WEGFÜHRUNGEN SIND VORHANDEN. DERZEIT. ZUSTAND IST JEDOCH UNBEFRIEDIGEND</p> <p>- AUSLÄSSE SIND NUR BEI DAMLERSTRASSE U. PRÄLAT-KOPP- STRASSE GEGEBEN</p> <p>- FOLGE IST VERSTÄRKTER, ORTSINTERNER INDIVIDUALVERKEHR</p>	<p>• PROBLEM LÄSST SICH NUR DURCH VERKEHRSENTLASTUNG LÖSEN</p> <p>• ANSCHLUSS "SACKGASSENWEG" IN VERLÄNG. BERGWEG AN LUDWIGSTR. • AUSBAU DES NIEDERUNGSWEGESYSTEMS</p> <p>• DURCHFÜHR. EINES WEGSTICHES VON SIEMENS- ZU SCHMILERSTRASSE</p> <p>• IM ZUS.HANG MIT MÖGL. UMSTRUKTURIERUNG DES HEUTIGEN GE- BEREICHES "LUDOWIC- FFM", NEUE WEGVERBINDUNG (QUERUNG DER BAHN IN VERLÄNGERUNG RÖNTGENSTRASSE) SCHAFFEN</p>
l) RADWEGE	<p>- INNERORTS BESTEHEN NUR EINIGE MIT FUSSWEGEN KOMBINIERT</p> <p>- AUSSERORTS BESTEHT RADWEG IN RICHT. RHEINZABERN. GEPLANT IST VERBIND. N. HATZENBÜHL, SOWIE ZW. BUCHSTRASSE U. WALD</p>	<p>- INNERÖRTL. AUSBAU WÜRD VERKEHRSSICHERHEIT ERHÖHEN UND KFZ- AUFKOMMEN SENKEN</p> <p>- MIT WEITEREM AUSBAU WÜRD AUCH HIER EINE ALTERNATIVE ZUM KFZ GESCHAFFEN (ARB.PLÄTZE BEI MOBIL- OIL)</p>	<p>• MÖGLICHKEITEN FÜR AUSBAU: * MAXIMILIANSTR. ZW. HOCHHAUS UND MULDGASSE * BAHNHSTR. TEILE HATZENBÜHLER ST. • FEHLENDE VERBINDUNGEN: * ENTLANG L 540 IN RICHT. WÖRTH</p>
3.9 GASVERSORGUNG	<p>- SEIT 1987 IST JOCKGRIM ANS ERDGASNETZ ANGESCHLOSSEN: ALS 1. GEBÄUDE WIRD DAS BÜRGERHAUS MIT GAS BEHEIZT WERDEN</p>	<p>- INSBES. IN INVERSIONSWETTERLAGENZONE DES RHEINGRABENS IST REDUZIER. DER HAUSBRANDEMMISS. HOCHWICHTIG</p>	<p>• FÜR NEUE BAUGEBIETE: BBPL- VORSCHR. ÜBER ZULÄSS. HEIZENERGIEN EINFÜHREN</p>
3.10 a) PRIVATBEREICHE	<p>- OFT STÖRENDE VORGARTENGESTALTUNG. DEFIZIT AN ÖFFENTL. WIRKSAMEM PRIVATGRÜN (LAUBEN, WANDBERANKUNGEN)</p>	<p>- VERLUST FÜR STRASSEN- UND RAUMBILD</p>	<p>• REGELUNGEN ODER EMPFEHLUNGEN ZU VORGARTENGESTALTUNG • FÖRDERUNG DES WIEDERAUFBAUS VON WANDBERANKUNGEN +HOFLAUBEN</p>
b) ÖFFENTL. RAUM	<p>- VERSCHIED. POSITIV GESTALTETEN RAUMZONEN, STEHEN EINE GAN- ZE REIHE VON BEREICHEN MIT GESTALTDEFEKTE GEGENÜBER</p>	<p>- BEI ENTSPR. PLANUNG KÖNNT HIER MIT GERINGEM KOSTEN- AUFWAND GROSSE WIRKUNG ERZIELT WERDEN</p>	<p>• DIE PLANUNGEN FÜR DIE EINZELNEN BEREICHE SOLLTEN KOORDINIERT BE- TRIEBEN UND- JE NACH FINANZKAPAZ- SCHRITTWEISE VERWIRKLICHT WER- DEN. IM EINZELNEN SIND FOLGENDE VORRANGBEREICHE ZU NENNEN: * NEUER FESTPLATZ+ BÜRGERPARK// * AUFFPFLANZUNG FRIEDHOFZONEN * BAUMALLEE MAXIMILIANSTRASSE// * PARKPLATZ BEI SPORTGELÄNDE</p>
c) ORTSEINGÄNGE • ORTSRÄNDER	<p>- BESTEH. ORTSEINGÄNGE SIND GUT EINGEBUNDEN • DEFINIERT</p> <p>- ORTSRAND BEI "SANDGRUBENÄCKER" MANGELHAFT</p> <p>- ALTER BURGGRABEN IST OPTISCH NICHT MEHR ERKENNBAR</p> <p>- PROBLEMAT. ERWEIT. DES FRIEDHOF IN HANGZONEN (S. 3.3.1 c)</p>	<p>- BEI ENTLAST.STRASSEN ENTSTEHEN NEUE EING.SITUATIONEN</p> <p>- FEHLENDE RANDPFLANZUNGEN</p> <p>- SIEDLTYPISCHE SONDERFORM GING VERLOREN (BRÜCKENSIT.)</p> <p>- ERHEBL. EINGRIFF IN LANDSCHAFTSSITUATION</p>	<p>• IM ZUS.HANG MIT STRASSENPLANUNG, ORTSEING.SITUATIONEN AUFBAUEN</p> <p>• EINWIRK. AUF PRIVATE EIGENTÜMER/ U.U. RANDGRST. ALS OBSTWIESE</p> <p>• HOCHSTAMMBEWUCHS ENTFERNEN/ FREIHALT. VON JEGL. BEBAUUNG</p> <p>• SORGFÄLTIGE LANDSCHAFTSEINBINDUNG ENTWICKELN</p>
11 IMMISSIONSBEEINTRÄCH- TIG. • SCHUTZMASSN.	<p>- NEUE STRASSEN+ NEUES GE- GEBIET= POTENT. STÖRQUELLEN</p> <p>- BESTEH. LÄRMEEINTRÄCHTIGUNGEN DURCH NE- GEBIET UND B9</p>	<p>- AUSWIRK. AUF BESTEHENDE U. GEPLANTE WOHLNLAGEN</p> <p>- ERHEBLICHE STÖRUNG INSBES. DER ÖSTL. ORTSRANDLAGEN</p>	<p>• BEI STRASSEN- U. GEBIETSPLANUNG ENTSPR. SCHUTZMASSN. TREFFEN</p> <p>• ABPFLANZUNG WESTRAND NE- GEBIET// PFLANZSTREIFEN ENTL. B9</p>
12 a) MERKZEICHEN • b) RÄUML. AUFBAU	<p>- SPORNBEBAUUNG WIRKT WEIT IN LANDSCHAFTSRAUM HINAUS</p> <p>- HISTOR. GEBÄUDE PRÄGEN DÖRFlichen CHARAKTER JOCKGRIMS</p>	<p>- CHARAKTERIST. KENNZEICHEN VON JOCKGRIM MIT LAND- SCHAFTSRÄUMLICHER BEDEUTUNG</p> <p>- BESONDERS WICHTIG SIND: GESAMTBEREICH LUDWIGSTRASSE, SÜDL. MAXIMILIANSTR., SÜDL. GOETHESTRASSE U. MULDGASSE</p>	<p>• UNBEDINGTE ERHALTUNG DES MASSES-, ERSCHEINUNGS- UND GESTALT- RAHMENS BEI UM- OD. ERSATZBEBAUUNGEN IM RAND- U. INNENBEREICH</p> <p>• BESONDERSSCHÜTZENSWERTE RAUMBEREICHE: REPARATUR BEI GE- STALTUNGSDEFEKTE, SOWEIT NOCH MÖGLICH</p>
c) WERTSTUFEN	<p>- EINE VIELZAHL VON GEBÄUDEN IN DEN HISTORISCHEN ORTSZONEN HAT EINZELN ODER IM ENSEMBLE WESENTLICHE BILDWIRKUNG</p>	<p>- ES WURDE GLIEDERUNG IN 3 ABGESTUFTEN WERTEBENEN VOR- GENOMMEN: * WERTSTUFE 1= EINTRAG IN DENKMALBUCH * WERTSTUFE 2= ERHALTENSWERT (PRAGEND) * WERTSTUFE 3= ORTSCHARAKTERISTISCH</p> <p>- HINTERSTÄDTEL+ STÄDTEL= EINSTUF. ALS DENKMALZONE</p>	<p>• DISKUSSION DER BEWERTUNGSZIELE- UND INHALTE</p> <p>• BEI POSITIVER BEURTEILUNG, FESTSCHREIB. DES GEPRÜFTEN KATALOGES</p> <p>• RAHMENBEDINGUNGEN MÖGLICHER VERÄNDERUNGEN BESCHREIBEN</p> <p>• ERMITTLUNG UND DARSTELLUNG GEGEBENER FÖRDERMÖGLICHKEITEN</p>
d) DEFEKTE	<p>- SCHWERSTE FEHLENTWICKL. SIND RÜCKGEBÄUDE HOTEL LÖWEN U. LUDWIGSTR. 14, 55 U. 59, SOWIE BHF-STR. 42 (ALLE NEGA- TIVE FERNBILDWIRKUNG)</p> <p>- ABER AUCH FALSCHER BAUWEISE, GEBÄUDESTELLUNG, DACHFORM- U. NEIGUNG UND UNSCHÖNE FASSADENAUSBILDUNG SIND RELATIV HÄUFIG ANZUTREFFEN</p>	<p>- NEBEN DIESEN "INS AUGE FALLENDEM" STÖRBILDERN, BESTEHEN ABER AUCH ENTWICKLUNGSHINDERNISSE IN DEN BLOCK- INNENFREIBEREICHEN (FEUERWEHR, GEBÄUDE GOETHESTR. 10), WELCHE ERST KÜNFTIG ECHE PROBLEME SCHAFFEN WERDEN</p>	<p>• SOLANGE KEINE ANDEREN BEURTEILUNGSGRUNDLAGEN VORHANDEN SIND, MÜSSEN DIE IN § 34 BauGB BESCHRIEBENEN EINFÜGUNGSKRITERIEN BEI NEUEN BAUVORHABEN SCHÄRFER ANGEWANDT WERDEN, UM KÜNFTI. FEHLENTWICKLUNGEN ZU VERHINDERN</p>
13 a) BAUL. ENTWICK- LUNG	<p>• INNENENTWICKLUNG IM ALTORT:</p> <p>- EINE VIELZAHL VON ALTRÜCKGEBÄUDEN IST BEREITS DURCH I.D. REGEL WOHLNBEBAUUNGEN ERSETZT WORDEN, WOBEI ERWEITERUN- GEN VORZUGSWEISE IN VERLÄNGERUNG ODER ALS AUFSTOCKUNG DES ALTGEBÄUDES VORGENOMMEN WURDEN</p> <p>- IN EINER GROSSEN ZAHL VON FÄLLEN BESTEHEN NOCH DIE ALTEN EHEM. LANDWIRTSCHAFTL. GENUTZTEN NEBENGEBÄUDE IN OFT SEHR SCHLECHTEM BAUZUSTAND</p> <p>- GRÖßERE FREIBEREICHE SIND DORT GEGEBEN, WO SICH DIE TIE- FEN HAUSGÄRTEN ZU BLOCKINNENFREIBEREICHEN ADDIEREN</p> <p>• SONSTIGE BEREICHE :</p> <p>- NEBEN NEUBAUGEB. "HORNUNGSBERG- WALDÄCKER" ZEIGEN SICH FOLGENDE MÖGLICHKEITEN: * UMNUTZUNG GE- BEREICH "LUDOWIC- FFM" * SIEDLERWEITERUNG IM GEWANN "WOLFGARTEN"</p>	<p>- VERLÄNGERUNGSERWEITERUNGEN HABEN ZU OFT ABTRUSEN SITUATIONEN MIT BAUKÖRPERLÄNGEN VON BIS ZU 50 M GE- FÜHRT. Z.T. SIND ABER AUCH (BESONDERS IM SPORNBEREICH) POSITIVE ERNEUERUNGSBEISPIELE VORHANDEN</p> <p>- HIER IST NOCH EINE ERHEBLICHE BAURESERVE VORHANDEN</p> <p>- IN EINZELNEN DIESER ZONEN SCHEINEN NEUE INNENBEREICH- ERSCHLIESSUNGEN MÖGLICH</p> <p>- AUCH BEI BEREITSCH. DER EIGENTÜMER ERST MITTELFRISTIG</p> <p>- IM ZUS.HANG MIT ANBINDUNG AN "WIESENWEG/B9" ZU SEHEN</p>	<p>• KÜNFTIG SOLLTEN ERWEITERUNGEN IM REGELFALL IN DER TRADITIONEN FORM (QUER ZUM ZUR STRASSE GIEBELSTÄND. ALTHAUPTGEBÄUDE) IM BAUMASSE- U. GESTALTUNGSRAHMEN DER ZU ERSETZENDEN GE- BÄUDE ERFOLGEN</p> <p>• IM EINZELNEN WIRD NOCH DETAILLIERT ZU PRÜFEN SEIN, WO SEPAR. INNENBEREICHSERSCHLIESSUNGEN STÄDTEBAULICH VERTRETBAR SIND UND WIE GROSS DAS INTERESSE UND DIE MITWIRKUNGSBEREITSCHAFT DER BETROFFENEN IST</p> <p>• MIT BAHN UND FIRMA LUDOWIC, GRUNDSÄTZLICHE DISKUSSION ÜBER INTERESSENLAGEN U. GEPLANTES VORHABEN FÜHREN</p> <p>• ABHÄNGIG VON POLIT. GRUNDSATZENTSCHEIDUNG ÜBER GENERELLES ENTWICKLUNGSZIEL (WEITERES WACHSTUM: JA ODER NEIN); ALLE AN- DERE MÖGLICHKEITEN VORRANGIG NUTZEN</p>
b) STEUERUNG	<p>- IM ALTORT BISHER NUR ÜBER § 34 BauGB MÖGLICH</p> <p>- VERSCHIEDENE PLANUNGSVORHABEN GREIFEN IN RECHTSKRÄFTIGE BEBAUUNGSPLÄNE EIN</p>	<p>- ZUR DISKUSSION STEHEN IMMER NUR EINZELVORHABEN: DER GESAMTZUSAMMENHANG IST NUR SCHWER ZU ERFASSEN UND ZU BEGRÜNDEN</p> <p>- HIER SIND FÖRMICHE BBPL- ÄNDERUNGEN ERFORDERLICH</p>	<p>• STEUERUNG ÜBER GESTALTUNGSREGELUNGEN (GESTALTUNGSsatzUNG)</p> <p>• UND MINDESKATALOG AN PLANUNGSRECHTLICHEN VORSCHRIFTEN (EIN- FACHER BEBAUUNGSPLAN)</p> <p>• INSTRUMENTARISIERUNG DER "STÄDTEBAULICHEN BERATUNG"</p> <p>• DIE EINZELNEN PLANUNGSBEREICHE- UND INHALTE, SOWIE IHRE DRING- LICKEITSEINSTUFUNG, WERDEN NACHFOLGEND DETAILLIERT AUFGELESTET UND BESCHRIEBEN</p>