

Bebauungsplanänderung "Allee-Mitte" I.BA
Nidderau-Heldenbergen, Main-Kinzig-Kreis

- Begründung -

1. Rechtsgrundlagen
2. Geltungsbereich
3. Übergeordnete Planungsvorgaben
4. Notwendigkeit der Planung
5. Bestandsanalyse
 - 5.1 Landschaft und Bebauung
 - 5.2 Verkehr
6. Planungsvorstellungen
 - 6.1 Landschaft und Bebauung
 - 6.2 Verkehr

1. Rechtsgrundlagen

Die Bebauungsplanänderung wird aufgrund der §§ 2 und 10 des Baugesetzbuches (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Dezember 1986 (BGBl. I, S. 2253) in Verbindung mit den §§ 5 und 51 der Hessischen Gemeindeordnung (HGO) vom 25. Februar 1952 in der Fassung vom 1. April 1981 (GVBl. I, S. 66) als Satzung aufgestellt.

Für den Bebauungsplan gilt die Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (BauNVO) in der Fassung vom 15. September 1977 (BGBl. I, S. 1763).

Gestaltungsbelange werden gemäß § 9 Abs. 4 BauGB und § 118 Abs. 4 Hessische Bauordnung (HBO) in Verbindung mit der Verordnung über die Aufnahme von auf Landesrecht beruhenden Regelungen in den Bebauungsplan vom 28. Januar 1977 in der Planung berücksichtigt.

Für die Umlegung der Wegeparzellen gelten die Bestimmungen der §§ 80 und 84 BauGB.

2. Geltungsbereich

Die Bebauungsplanänderung betrifft den am Nordwestrand des Gebietes gelegenen geplanten Fußweg mit einem an seiner Südseite angeschütteten Wall. Im Norden grenzt der Weg an das Baugebiet "Allee-Nord". Er erstreckt sich zwischen dem westlichsten Punkt der Mozartstraße und der Konrad-Adenauer-Allee im Osten. Flurstücke 562, 563/1-Flur 12.

3. Übergeordnete Planungsvorgaben

Die betroffene Fläche ist als Bereich des Bebauungsplanes "Allee-Mitte" 1. Bauabschnitt Bestandteil des gültigen Flächennutzungsplanes der Stadt Nidderau mit der Zweckbestimmung Wohnbaufläche sowie mischgenutzte Fläche entlang der B 45.

4. Notwendigkeit der Planung

Der rd. 50 cm breite Fußpfad mit anschließendem begrünten Wall (Höhe bis 2,00 m, Basis ca. 3,50 m) verläuft in südwestlich-nordöstlicher Richtung zwischen den Baugebiet Allee-Mitte und Allee-Nord.

Es ist vorgesehen, den öffentlichen Weg aufzuheben und die freiwerdenden Flurstücke den Anliegern beiderseits zum Kauf anzubieten.

Dieser Schritt ist 4-fach zu begründen.

1. Sicherheit

Der Fußweg trifft unmittelbar auf die B 47 (Konrad Adenauer-Allee). Von diesem Punkt aus müssen die potentiellen Hauptnutzer, die Schüler der Bertha-von-Suttner-Gesamtschule, ca. 220 m entlang der stark frequentierten Bundesstraße zum lichtsignalgesicherten Übergang an der Beethovenallee gehen, um diese unmittelbar vor dem Schulgebäude zu überqueren.

Einer Schulwegverbindung innerhalb des Wohngebietes ist unter dem Aspekt hoher Verkehrssicherheit der Vorzug zu geben.

2. Parallelerschließung

Sowohl im Bereich Allee-Nord als auch im Bereich Allee-Mitte sind über die Augustusstraße/Castellring, bzw. die Mozartstraße/Brahmsstraße, Händelstraße wenig befahrene Erschließungsstraßen als Fuß- oder Radweg nutzbar. In Falle der Verbindungen im Gebiet Allee-Mitte handelt es sich darüber hinaus um Mischverkehrsflächen.

Die genannten Straßen können zum einen für die Schulen jenseits der B 45 und zum anderen für den projektierten Kindergarten gefahrlos als Zuwege verwendet werden.

3. Grundstückserweiterungen

Gerade die an den Weg grenzenden Parzellen des Baugebietes Allee-Nord sind oftmals sehr klein dimensioniert. Hier bietet sich für einen Teil der Anlieger die Möglichkeit, Grundstückserweiterungen zwischen knapp 20 qm (145 qm auf 165 qm)* und gut 80 qm (435 qm auf 515 qm)** vorzunehmen. Die vorhandene Wallbepflanzung kann von den neuen Eigentümern erhalten und gepflegt werden.

* z.B. Augustusstr. 20

** z.B. Castellring 103

4. Lärmimmissionen

Der vollfunktionsfähige Fußweg führt zu einer starken Belastung der unmittelbaren nördlichen Anlieger, die in ihren hinteren, der Erholung dienenden Gartenbereichen (Terrasse) und Wohnbereichen (Schlafzimmer) zuweilen Geräuschbelästigungen von Kleinkrafttradfahrern u.ä. ausgesetzt wären.

Die Verlagerung dieses Lärmpotentials auf die Straßen, welche bspw. durch Garagenbauten gegen die Wohnhäuser abgeschirmt sind, wird angestrebt.

5. Bestandsanalyse

5.1 Landschaft und Bebauung

Die Gärten des Baugebietes Allee-Nord (Entstehungszeit zwischen 1973 und 1978) sind bereits gut eingewachsen und überwiegend mit Obstbäumen, einheimischen Sträuchern und verschiedenen exot. Ziesträuchern sowie mittelhochwüchsigen Bäumen besetzt.

Vom Fußweg her wirken die Freiflächen aufgrund des geringen Abstandes zu den Wohnhäusern (ab Grundstücksgrenze Weg minimal 2 m) sehr beengt.

Die Bauten, mithin auch die Gärten des Gebietes Allee-Mitte, entstanden erst ab 1983/84; so daß der Bewuchs sich noch in einem Frühstadium befindet. Der Ziergartencharakter tritt insgesamt noch stärker hervor. Der wegseitige Wall ist zumeist dicht mit standorttypischen Sträuchern bepflanzt, die sich mittelfristig zu dichten Hecken entwickeln können.

Der Fußweg selber ist in einem ungepflegten Zustand und kaum 50 cm breit. Der südliche Wall ist sowohl im Fuß- als auch im Hangbereich mit Spontanvegetation (Kräuter, Gräser, Stauden, vereinzelt Sträucher) bewachsen.

Beiderseits des Fußwegs besteht 2-geschossige Einfamilienhausbebauung. Im Gebiet Allee-Nord hauptsächlich Reihen- und Doppelhäuser auf 140 - 500 qm großen Grundstücken, im Gebiet Allee-Mitte ausschließlich Einzelhäuser, wobei die Parzellengrößen i.d. R. über 500 qm liegen.

5.2 Verkehr

Innerhalb beider Gebietsteile findet nur geringer Kraftfahrzeugverkehr statt.

Die Straßen haben reine Erschließungsfunktion. Es gibt keine Hierarchie im Straßennetz. Bedingt durch die Ortsrandlage ohne Durchfahrtsstraßen gibt es keinen nennenswerten quartierfremden Fahrverkehr.

Das von der Änderung betroffene Gebiet Allee-Mitte wurde detailliert untersucht. Folgende Ausgangslage stellt sich dar:

a) Straßenausbau

Die Straßenbreite beträgt zwischen 5,50 m (reine Erschließungswege ohne Trottoir) und 9,00 m auf Straßen mit Sammelfunktion (1,50 - 6,00 - 1,50 m).

Die Verkehrsflächen sind durch Baumpflanzungen, Verswenkungen, Möblierung und Materialwahl als Mischverkehrsbereiche ausgebildet.

b) Sicherheit

Hohe Fahrzeuggeschwindigkeiten sind nicht zu erwarten und vom Planer zu verschiedenen Tageszeiten auch nicht beobachtet worden, weil:

- im gesamten Gebiet "Tempo 30" obligatorisch ist,
- keine längeren Geraden vorhanden sind,
- überall "rechts vor links" gilt,
- der Einbau von Schwellen regelmäßig zur Temporeduktion zwingt.

Im Bereich der Kreuzung Konrad-Adenauer-Allee / Beethovenallee / Fußweg zur B.-v. Suttner-Gesamtschule ist Anfang August 1987 eine handgesteuerte Ampelanlage installiert worden, die einen gefahrlosen Übergang ermöglicht und vor Schulbeginn (7.30 - 8.00) dauernd genutzt wird.

Wie unter Pkt. 4.1 bereits ausgeführt, wirkt sich die Existenz des Fußwegs unter Sicherheitsaspekten eher negativ aus, da die Schulkinder gezwungen sind, die B 45 zu benutzen, um das Schulgebäude zu erreichen. Ein Zeitgewinn durch die Fußwegnutzung ist ebenso nicht erkennbar.

c) Verkehrsmodell

Auf der Grundlage einer Studie von C. Hidber, Bern wurde ein Verkehrserzeugungsmodell gerechnet, um zu ermitteln, welches Fahrzeugaufkommen im Gebiet Allee-Mitte in der Endausbaustufe zu erwarten ist. So kann der Gefährdungsgrad, der auf dem Schulweg befindlichen Kinder hinreichend verlässlich abgeschätzt werden.

Als Basis wurden folgende Daten angenommen:

Kenngrößen	Endausbau Allee-Mitte 1. BA
------------	-----------------------------

Parzellen mit EFH:	170
Einwohner:	500 (EW/Haus 2,8)
Haushalte:	205 (HH/Haus 1,2)
Motorfahrzeuge:	250 (MF/Haus 1,2)

Maßgeblich für die Schulwege ist der gleichzeitig stattfindende Pendlerverkehr P, das durch ihm erzeugte Verkehrsaufkommen VE berechnet sich nach der Formel:

$$VE^P = 1,03 \times EW + 0,48 \times MF - 0,61 \times HH$$

Hiernach ergibt sich ein VE^P von ca. 510 Fahrten pro Werktag. Die Einflußgrößen Einkaufs- und Nutzverkehr können vernachlässigt werden, da ersterer zeitlich verschoben stattfindet und letzterer kaum vorhanden ist.

Zusätzlicher Fahrverkehr aus dem Gebiet Allee-Nord ist nicht anzunehmen, da die Ausfahrt über die B 21-Büdesheimer Straße unkomplizierter und schneller abgewickelt werden kann, als der Weg durch die gewundenen Straßen der Allee-Mitte, mit "Tempo-30-Beschränkung."

* Vgl. HIDBER, C. "Aufbau und Ablauf des Verkehrsmodells" Anhang zum Schlußbericht der Kommission zur Überprüfung von Nationalstraßenstrecken (NUP), EDMZ, Bern 1981

Die Zahl der Schüler, die aus dem Bereich Allee-Mitte zur B.-v.-Suttner-Gesamtschule gehen (10-15 J.) beläuft sich auf 40 - 50. Für die A.-Schweitzer-Schule (6-9 J.) werden 35 - 45 Kinder geschätzt und auf dem Weg zum zukünftigen Kindergarten in der verlängerten Mozartstraße sind 25 - 35 Kinder zu erwarten.

Den Kreuzungspunkt Ampelanlage Beethovenallee / Konrad-Adenauer-Allee benutzen desweiteren ca. 40 - 50 Schüler aus Allee-Nord, die zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad unterwegs sind.

Für den projektierten Kindergarten werden 25-35 Kinder aus dem Bereich Allee-Nord angerechnet, die jedoch kaum den Bereich Allee-Mitte berühren.

Somit sind theoretisch vor Schulbeginn, d.h. der Zeit von 7.30 - 8.00, auf den Straßen des Baugebiets Allee-Mitte unterwegs:

KFZ 50 = 1,7 pro Minute

Schüler zur Gesamtschule 80 - 100

Schüler zur Grundschule 35 - 45

Kinder zum Kindergarten 25 - 35

d) Stichprobe

Zur Verifizierung der vorab errechneten Zahlen wurde am Dienstag, dem 11. August 1987, an der Ampelanlage Beethovenallee/Konrad-Adenauer-Allee eine Stichprobe bezüglich KFZ, Gesamtschüler und Verkehrsgeschehen allgemein zur Morgenspitzenzeit 7.30 - 8.00 durchgeführt.

Resultat:

KFZ: 41 davon 13 Richtung Heldenbergen
28 Richtung Windecken
= 1,37 pro Minute

Schüler zur B.v.S.-Schule:

124 davon 65 aus der Beethovenallee
59 über die B 45

Bei den Fahrzeugen ist davon auszugehen, daß die überwiegend aus der Allee-Mitte stammen (vgl. 5.3.c)

Die Schüler, welche auf der Bundesstraße gezählt wurden, wohnen vermutlich überwiegend im Gebiet Allee-Nord, da

- für Schulkinder aus den älteren Teilen Heldenberg die Nutzung des Fußwegs über die Mühlenstraße entlang der Nidder naheliegender ist,
- die Kinder auf dem baugebietsseitigen Trottoir zur Schule gehen und erst an der Ampel die B 4 überqueren.

Die neuinstallierte Ampelanlage wird nach unseren Beobachtungen von den Schülern angenommen. Der aufzulassende Fußweg wird für den Schulweg nicht benutzt.

6. Planungsvorstellungen

6.1 Landschaft und Bebauung

Durch die Auflassung der Wegeparzellen 562, 563/1 - Flur 12 werden ca. 950 qm städtischen Grundes für die Anlieger verfügbar.

Der Wegfall des Weges berührt die unmittelbare städtebauliche Situation nicht nennenswert und den weiteren Bereich beider Baugebiete überhaupt nicht. Die Gestaltung und Nutzung der erweiterten Gärten liegt in der Verantwortung der jeweiligen privaten Eigentümer und muß in Übereinstimmung mit den Festsetzungen der betreffenden Bebauungspläne erfolgen.

6.2 Verkehr

Wie im vorhergehenden ausführlich dargelegt, ist der Fortbestand des Fußweges im Rahmen der Sicherung eines verkehrsfreien Schul- bzw. Kindergartenweges nicht erforderlich.

Ebensowenig ist im Vergleich zum innergebietlichen Straßennetz ein Zeitgewinn gegeben, da der aufzulassende Weg aus dem westlich der Schule gelegenen Baugebieten nach Norden führt. Beispielsweise sind über die Mozartstraße/Beethovenallee ab südlichem Wegbeginn 500 m bis zur Ampel zurückzulegen, während die Entfernung über den Fußweg selber rund 600 m beträgt. Der motorisierte Verkehr ist innerhalb des Gebietes Allee-Mitte so gering, daß die beruhigten Mischverkehrsflächen ohne weiteres als Schulweg-Alternative in Betracht kommen und derzeit auch so in Gebrauch sind.

Es könnte ggf. seitens der Stadt Nidderau in Betracht gezogen werden, innerhalb der fraglichen Gebiete ein Fuß- und Radführungssystem zu entwickeln, um den Schulweg sicherheitsbezogen und distanzoptimiert zu gestalten und auch den im Gebiet Allee-Nord wohnenden Kindern einen hauptstraßenfernen Schulweg anbieten zu können.

B E G R Ü N D U N G

zum Bebauungsplan "ALLEE MITTE" I.BA 1. Änderung
der Stadt Nidderau, Main-Kinzig-Kreis,
Stadtteil Heldenbergen

Gem. § 2 Abs. 5, § 2 a Abs. 6 sowie § 9 BBauG vom
1.1.1979.

1. Veranlassung

Für das Baugebiet "Allee-Mitte" I.BA liegt ein
vom Büro Speerplan GmbH, Frankfurt am Main ge-
fertigter und vom Regierungspräsidenten in Darm-
stadt am 10.2.1984 unter AZ V/3 - 61 d o4/1 ge-
nehmigter Bebauungsplan vor.

Bei der Ausarbeitung des vorgenannten Bebauungsplanes
wurde auch der bereits im Bebauungsplan für das Bauge-
biet "Allee Nord" dargestellte Fußweg in die neue Pla-
nung übernommen.

Nach der Erschließung des Baugebietes "Allee Mitte",
und hier im besonderen der Wohn-Sammel- und Anlieger-
straßen mit den dazugehörigen Bürgersteige ist die
Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nidderau zu
der Auffassung gelangt, daß hierdurch eine sehr gute
fußläufige Verbindung zu der Konrad-Adenauer-Allee
und den dortigen zentralen Einrichtungen, die Schule,
Schwimmbad, Verbrauchermärkte und zukünftiges Rathaus
geschaffen wurde und somit der ehemals geplante Fußweg
zwischen den beiden Baugebieten "Allee Mitte" und
"Allee Nord" nicht mehr erforderlich ist.

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Nidderau
hat somit in ihrer Sitzung am 30.1.1987 beschlossen,
den rechtskräftigen Bebauungsplan "Allee Mitte" I.BA
zwecks Einziehung der Fußwegparzelle zu ändern und
hierfür das erforderliche Bauleitplanverfahren durch-
zuführen.

2. Durchführung der Maßnahme

Die stadteigenen Flurstücke 562 und 563/1 in der Flur
12 der Gemarkung Heldenbergen, welche derzeit aus
einen ca. 1,0 m breiten unbefestigten Fußwegstreifen
und aus einer ca. 3,50 m breiten Wallböschung bestehen,
sollten in Teilparzellen an die anliegende Grundstücks-
besitzer verkauft werden.

Von diesen liegt bereits ein reges Kaufinteresse vor, weil ihre Grundstücke relativ klein bemessen sind und da sie weiterhin Lärmbelastigungen (Mopedfahrer und sonstige Störungen) in ihren rückwärtigen Rezononen (Wohn-, Schlafzimmer und Terrasse) befürchten.

Der Pflanzwall, der zur Hälfte (Scheitel ist die Grenze) zur Zeit im rechtskräftigen Bebauungsplan als öffentliche Grünfläche festgesetzt ist (die andere Hälfte liegt auf den angrenzenden Privatgrundstücken), würde dann einschließlich Wegestreifen in den Privatbesitz übergehen und müßte dann gem. dem rechtskräftigen Bebauungsplan, wie unter Punkt 8.4 festgeschrieben, von der neuen Eigentümern bepflanzt und unterhalten werden.

Ferner befinden sich in den vorgenannten Parzellen noch Versorgungsleitungen (Strom, Wasser, Telefon), die dann durch Eintragung von Grunddienstbarkeiten einschl. Auflagen grundbuchamtlich gesichert werden müssen. Einverständniserklärungen seitens der Versorgungsunternehmen und der Kaufinteressenten liegen hierfür bereits vor.

3. Schlußfeststellung

Außer der Einziehung und Veräußerung des vorbeschriebenen Fußweges und der öffentlichen Grünfläche und den hieraus resultierenden durchzuführenden Maßnahmen bleibt der Geltungsbereich und der Inhalt des rechtskräftigen Bebauungsplanes "Allee Mitte" I.BA unberührt und weiterhin rechtsverbindlich.

Nidderau, den 6.4.1987


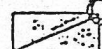
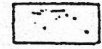
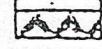
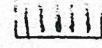


Der Magistrat der Stadt Nidderau

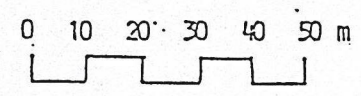
(Salzmann)
Bürgermeister

(Weider)
Stadtrat

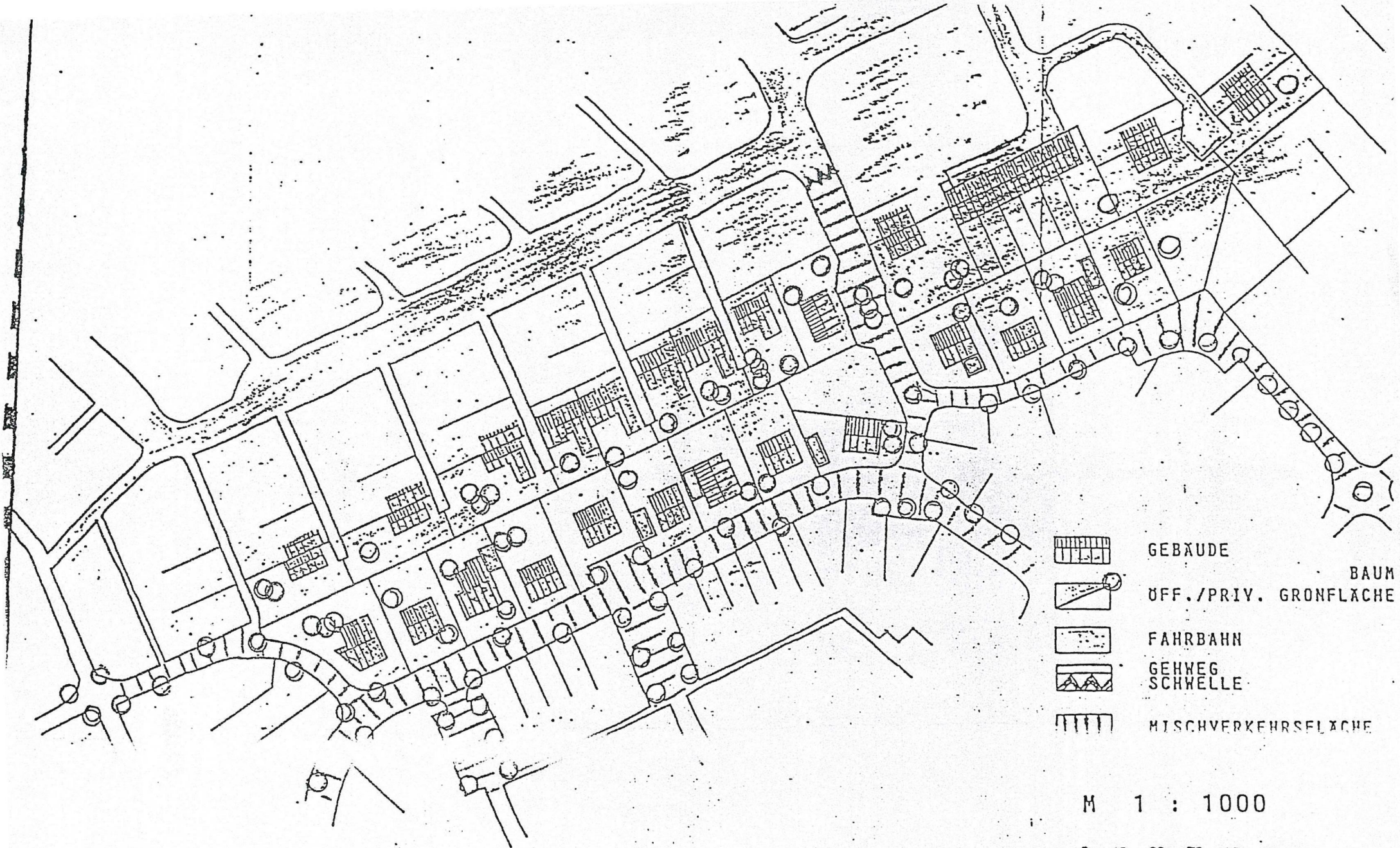


-  GEBÄUDE
-  OFF./PRIV. GRONFLACH
-  FAHRBAHN
-  GEHTWEG
SCHWELLE
-  MISCHVERKEHRSFLACHE

M 1 : 1000



BESTANDSPLAN



- GEBÄUDE
- BAUM
- ÖFF./PRIV. GRÖßFLÄCHE
- FAHRBAHN
- GEHWEG
- SCHWELLE
- MISCHVERKEHRSFLÄCHE

M 1 : 1000

0 10 20 30 40 50 m

ZIELPIAN