

JULI 2009

**STADT
DIETZENBACH**

Änderungsbebauungsplan Nr. 35 C/1

**„Zwischen den Straßen Keltenring, Am
Steinberg, Siedlerstraße und den Grenzen
des Bebauungsplans Nr. 35“**

Gem. § 13 a BauGB

Begründung

INHALTSVERZEICHNIS

- 1.0 Rechtsgrundlagen**
- 2.0 Räumlicher Geltungsbereich**
- 3.0 Gegenstand der Planung**
- 4.0 Planungsrechtliche Situation**
- 5.0 Planungsumsetzung**
- 6.0 Planungserfordernis für den Änderungsbebauungsplan Nr. 35 C/1**
- 7.0 Planungsziele des Änderungsbebauungsplans Nr. 35 C/1**
- 8.0 Planungsrechtliche Festsetzungen des Änderungsbebauungsplans Nr. 35 C/1**

Die Stadtverordnetenversammlung der Stadt Dietzenbach hat in ihrer Sitzung am 09.11.2007 die Aufstellung eines Änderungsbebauungsplans zum B-Plan Nr. 35 C gem. § 2 Abs. 1 BauGB beschlossen. Der Bebauungsplan erhält die Plannummer 35 C/1 "Zwischen den Straßen Keltenring, Am Steinberg, Siedlerstraße und den Grenzen des Bebauungsplans Nr. 35".

1. Rechtsgrundlagen

Folgende Rechtsgrundlagen werden bei der Aufstellung des Änderungsbebauungsplans in der jeweils zum Zeitpunkt des Satzungsbeschlusses gültigen Fassung berücksichtigt:

- **Baugesetzbuch (BauGB)**
- **Baunutzungsverordnung (BauNVO)**
- **Planzeichenverordnung (PlanzV)**

Berücksichtigung fanden ebenfalls die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06).

2. Räumlicher Geltungsbereich

Das ca. 5,7 ha große Plangebiet befindet sich in Dietzenbach-Steinberg, nordwestlich der Offenbacher Straße. Es wird durch die Straßen Siedlerstraße, Keltenring und „Am Steinberg“ begrenzt. Letztere legen sich als Straßenschleifen um die Kuppe des Steinbergs herum, bis sie im Nordosten auf die Frankenstraße treffen.

3. Gegenstand der Planung

Im Fokus des Bauleitplanverfahrens liegt die **innere Erschließung** des durch ein Geländegefälle geprägten Wohngebiets zwischen den Straßen „Am Steinberg“, Keltenring und Siedlerstraße. Sie zeichnet sich aus durch einen geringen Straßenquerschnitt, platzähnliche Straßenraumaufweitungen mit Baumpflanzungen und Treppenanlagen. Gemeinschaftsgaragen sind außerhalb des Wohnbereichs, entlang der Straßen Keltenring und „Am Steinberg“, ausgewiesen.

4. Planungsrechtliche Situation

Den Grundstein der Wohngebietserschließung legt der aus dem Jahre 1976 stammende Bebauungsplan Nr. 35, der - entsprechend dem damaligen Zeitgeist und städtebaulichen Leitbild vom verkehrsberuhigten Wohngebiet mit eigens ausgewiesenen Gemeinschaftsgaragenanlagen außerhalb des Wohnbereichs - eine hinsichtlich Straßenquerschnitt und Straßenraumgestaltung eingeschränkte Befahrbarkeit der öffentlichen Wege mit dem Ziel größerer Wohnruhe und Sicherheit vorsah. Zur Überwindung des Geländegefälles wurden Treppenanlagen verbindlich festgesetzt.

In ihrer Sitzung vom 16.09.1988 beschloss die Stadtverordnetenversammlung der Kreisstadt Dietzenbach die Aufstellung eines Änderungsbebauungsplans Nr. 35 C. Ziel der Änderung war eine Herausnahme noch nicht umgesetzter und für die Überwindung von Geländegefällen nicht zwingend erforderlicher Treppenanlagen aus den Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 35, um eine einwandfreie Zufahrtsmöglichkeit für Notdienste zu ermöglichen. Eine konsequente Umsetzung der Festsetzungen zu den Treppenanlagen aus dem Bebauungsplan Nr. 35 hätte zur Folge gehabt, dass die Liegenschaften „Keltenring“ im Inneren des Wohngebiets im Notfall keine den gesetzlich vorgeschriebenen Hilfsfristen entsprechende Andienung durch Notdienste erfahren hätten. Zugleich sollte die Widmung der Wegefläche hinsichtlich der Befahrbarkeit ausschließlich für Notdienste konkretisiert werden.

Der seit dem 09.01.1993 rechtskräftige Bebauungsplan Nr. 35 C setzt hinsichtlich der Erschließung des Wohngebiets eine öffentliche Verkehrsfläche gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB mit besonderer Zweckbestimmung fest, wodurch die Andienung der in diesem Gebiet betroffenen Grundstücke lediglich Notdiensten vorbehalten bleibt. Verbunden ist diese Festsetzung mit dem Hinweis einer Sicherstellung der ausschließlichen Nutzung der Wohnwege durch Fußgänger und Notdienste mittels Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung (Beschilderung mit Zeichen 250 ‚Durchfahrverbot‘).

5. Planungsumsetzung

Obschon die Intention der Bauleitplanung dahin ging, Kraftfahrzeugverkehr mit Ausnahme von Rettungs- und Notdiensten weitgehend aus dem Wohngebiet fern zu halten, gelang die Umsetzung der Planung aufgrund von Widerständen innerhalb der Anwohnerschaft wie auch aufgrund zunächst nicht erfolgten Aufstellens entsprechender Beschilderung nicht.

Infolge zunehmenden Alters wie auch aufgetretener körperlicher und gesundheitlicher Einschränkungen erhoben einige Anwohner den Anspruch darauf, ihre Grundstücke direkt andienen zu dürfen. Es wurden Einzelfallgenehmigungen für das Überfahren der Poller ausgestellt, die an einigen markanten Punkten anstelle der für die Überwindung von Höhenunterschieden nicht zwingend erforderlichen Treppenanlagen gesetzt wurden und regelmäßigen Anwohnerverkehr ausschließen sollten. Da zum Teil die Poller nach Überfahren nicht ordnungsgemäß wieder zurückgestellt wurden, wurde die sich hieraus ergebende Durchfahrtmöglichkeit von weiteren Anliegern genutzt. Eine ständige Überwachung der Verkehrssituation durch die zuständige Straßenverkehrsbehörde war und ist aufgrund der Größe des Plangebiets, einer eher geringen und zeitlich nicht berechenbaren Verkehrsfrequenz wie auch personeller Engpässe nicht möglich.

Infolge einer vor dem Verwaltungsgericht Darmstadt geführten Einklage der konsequenten Einhaltung und Umsetzung der im Bebauungsplan 35 C festgeschriebenen straßenrechtlichen Widmung wurde die bis dahin ausgebliebene Beschilderung im betroffenen Plangebiet schließlich durchgeführt. In der Konsequenz gingen bei der Stadt Dietzenbach zahlreiche Einwände betroffener Anwohner mit der Bitte ein, die Wohnwege nicht zuletzt aufgrund des Alters und körperlicher Einschränkungen der

Anwohner weiterhin befahren zu dürfen. Das Gebiet weist eine z. T. starke topographische Bewegtheit auf und die zu überwindenden Entfernungen zwischen den Gemeinschaftsstellanlagen und den Wohnhäusern beträgt bisweilen über 100 Meter. Überdies sind zwischenzeitlich in einigen Abschnitten des betroffenen Plangebiets durch die Kreisbauaufsicht Stellplätze auf Grundstücken genehmigt und seitens der Anlieger aufwändig umgesetzt worden.

6. Planungserfordernis für den Änderungsbebauungsplan Nr. 35 C/1

Anlässlich der Anhörung vor Gericht, aus der die kritische Überschneidung von Straßenrecht wie auch Straßenverkehrsrecht innerhalb des Bebauungsplans Nr. 35 C ersichtlich wurde, wie auch der in Folge der Umsetzung der Urteilsprechung eingegangenen Stellungnahmen der Anlieger sah sich die Kreisstadt Dietzenbach dazu veranlasst, die Festsetzungen des Bebauungsplans zu überprüfen. Die im Folgenden dargelegten Erkenntnisse der Untersuchung veranlassen die Kreisstadt, den Bebauungsplan zu ändern.

Bei der Prüfung des Bebauungsplans wurde festgestellt, dass die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 35 C die planungsrechtlichen Kernkompetenzen eines Bebauungsplans überschreiten. Eine straßen(bau)rechtliche Widmung, wie sie im Bebauungsplan zu erfolgen hat, legt lediglich die **Allgemeinverfügbarkeit** an Straßen, Wegen und Plätzen fest. Ohne Widmung ist jede Straße im rechtlichen Sinn eine Privatstraße und nicht dem Gemeingebrauch zugänglich. Durch die Widmung wird der Gebrauch der Straße jedermann gestattet und die Straßen zur „öffentlichen Sache“. Dies impliziert, dass bei einer straßen(bau)rechtlichen Widmung Straßenklassifikationen sowie eventuelle Beschränkungen auf bestimmte Benutzungsarten (z.B. Kraftfahrzeugstraße) oder Benutzerkreise (z.B. Anlieger) festgelegt werden. Dabei kann in der Widmung auch geregelt werden, dass Verkehrsflächen nur eingeschränkt öffentlich genutzt werden dürfen (Fußgänger- oder Radfahrerverkehr). Überdies dürfen im Bebauungsplan nach geltendem Baurecht entsprechend § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB lediglich Festsetzungen zu Verkehrsflächen sowie Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung, wie Fußgängerbereiche, Flächen für das Parken von Fahrzeugen, Flächen für das Abstellen von Fahrrädern sowie den Anschluss anderer Flächen an die Verkehrsfläche getroffen werden. Weiterführende Festsetzungen, die eine Befahrbarkeit ausschließlich für Notdienste und eine ausschließliche Benutzung der Wege durch Fußgänger regeln, unterliegen verkehrsrechtlichen Vorschriften und somit einer anderen Gesetzgebungsmaterie. Das Straßenverkehrsrecht regelt den Verkehr grundsätzlich unter ordnungsrechtlichen Gesichtspunkten, während das Straßen- und Wegerecht - eingebettet im Bauplanungsrecht - insbesondere die Benutzung der Straße nach ihrem in der Widmung bestimmten Zweck (Gemeingebrauch) festlegt.

Überdies stellt der soziodemographische Wandel innerhalb unserer Gesellschaft (absolute Abnahme der Bevölkerungszahl, Veränderung der Altersstruktur der Bevölkerung, Veränderung der sozialen und kulturellen Zusammensetzung der Gesellschaft) - in Verbindung mit siedlungsstrukturellen Entwicklungen und einhergehen-

den gesellschaftlichen Paradigmenwechseln - bisherige städtebauliche Leitbilder, Strategien und Normen in Frage. Zunehmend werden angloamerikanische Wertvorstellungen und Verhaltensmuster in unsere Gesellschaft übernommen, die nachhaltig das Wirtschafts- und Sozialgefüge verändern und in letzter Konsequenz die Raum- resp. Stadtentwicklung beeinflussen. Es werden hohe Anforderungen an berufliche wie auch private Mobilität und Flexibilität gestellt und Superlative im Konsum- und Freizeitverhalten definiert. Die offensichtlichsten Veränderungen gibt es dabei in Bezug auf das Einkaufsangebot und -verhalten („Masse statt Klasse“ und „Geiz ist geil“) wie auch in Bezug auf den Motorisierungsgrad des privaten Haushalts:

Seit den 80er Jahren des vergangenen Jahrhunderts geht der Trend hin zu riesigen Einzelhandelsagglomerationen am Rand von Siedlungsbereichen („grüne Wiese“). Dominiert von großflächigen Fach-, Verbraucher- und Discountmärkten, profitieren diese Lagen - im Gegensatz zu mittelständischen Einzelhandelsbetrieben im Innenstadtbereich - von günstigen Erschließungs-, Raum- und Bewirtschaftungskonditionen. Waren werden billiger und in größeren Gebinden feilgeboten und dem Endverbraucher durch eine Vielzahl von Sonderangeboten zu Schnäppchenpreisen zusätzlich schmackhaft gemacht. Aufgrund der Flächenverfügbarkeit sind der Auswahl an Sortimenten innerhalb einer Produktparte keine Grenzen gesetzt. Eine gute Erreichbarkeit und An-dienung der einzelnen Geschäfte lassen den Einkauf zusätzlich bequem erscheinen. In der Konsequenz führen diese dezentralen Einzelhandelsmärkte zu einer erhöhten Nutzung des Kraftfahrzeugs für einen größeren, aufgrund der räumlichen Distanz zu den Wohngebieten auch seltener und angesichts der größeren Gebinde auch schwerer gewordenen Einkauf. Serviceleistung in Form von Hauslieferungen bzw. Fahrdiensten sind kostspielige Extras.

Die Motorisierung privater Haushalte wird überdies durch eine Entwicklung im Einzelhandel gefördert, dass einige Einzelhandelstypen/ -nutzungen nicht mehr als zentrenrelevant eingestuft werden (können) und somit nicht den strengen Standortanforderungen an Einzelhandelsansiedlungen unterliegen. In der Praxis wird die Abgrenzung von „zentrenrelevanten“ und „nicht zentrenrelevanten“ Sortimenten zunehmend schwieriger, da die Sortimentszusammensetzung im Handel ständigen Wandlungen und Anpassungen unterliegt. Die Angebotspalette und -struktur der einzelnen Waren wird immer facettenreicher und somit die Unterscheidung in nahversorgungs-, zentren- und bedingt zentrenrelevante Sortimente stetig diffiziler und diffuser. Zeichneten sich innenstadtrelevante Sortimente in der Regel durch einen geringen Flächenanspruch, eine Nachfrage im Zusammenhang mit anderen Innenstadtnutzungen wie auch einen problemlosen Transport aus, so definieren sich heute angesichts der Erwartungen der Endverbraucher an ihr Kaufumfeld und dessen Erreichbarkeit sowie angesichts der Synergien zu benachbarten Einzelhandelsnutzungen neue Raumansprüche an diese Sortimente, denen nur noch städtische Randlagen gerecht werden.

Aufgrund der raschen und durchgreifenden Veränderungen in unserer Gesellschaft ist Mobilität ein wesentliches Leitprinzip resp. Leitbild in den Wertvorstellungen geworden. Mobilität ist die Voraussetzung für die Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen wie auch für die Beteiligung an sozialen Interaktionen und kulturellen Aktivitä-

ten sowie für gesundheitliche Betreuung. Mobilität bildet eine zentrale Komponente von Lebensqualität und stellt ein wesentliches soziales Grundbedürfnis insbesondere älterer, behinderter und – infolge der Auflösung tradierter Familienstrukturen und des damit einhergehenden Verlusts sozialer Bindung resp. sozialer Netze – in zunehmenden Maße auch junger Menschen und Familien dar. Die zunehmende Fokussierung auf Mobilität macht in vielen raumrelevanten Bereichen wie Siedlungsstruktur, Verkehr und technische Infrastruktur Anpassungsleistungen erforderlich. Die kommunale Bauleitplanung ist dazu angehalten, auf diesen umgreifenden Wandel adäquat zu reagieren. Nach § 1 Abs. 3 BauGB haben Gemeinden Bauleitpläne aufzustellen, sobald und soweit es für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung erforderlich ist. Hierdurch soll eine nachhaltige städtebauliche Entwicklung gewährleistet werden, die die sozialen, wirtschaftlichen und umweltschützenden Anforderungen miteinander in Einklang bringt und eine dem Wohl der Allgemeinheit dienende sozialgerechte Bodennutzung sicher stellt (§ 1 Abs. 5 BauGB).

Die soziodemographische Zusammensetzung innerhalb des Wohngebiets „Am Steinberg / Kelttenring“ erfährt insbesondere hinsichtlich der Altersstruktur der Anwohnerschaft eine einschneidende Veränderung. Es dominieren Eingenerationenhaushalte der Generation 60plus, in denen Angehörige bisweilen einer professionellen gesundheitlichen Betreuung bedürfen. Vereinzelt kommt es zu einem Zuzug junger Familien. Eine direkte Andienung der Grundstücke zum Zweck der Alltagserleichterung für ältere wie auch jüngere Personengruppen ist nicht gegeben. Mobilität als soziales Grundbedürfnis steht im Widerstreit zum ehemaligen Nutzungskonzept des Wohngebiets. Die Festsetzungen des Bebauungsplans Nr. 35 C hinsichtlich einer ausschließlichen Benutzung der Wohnwege durch Notdienste und einer Beschilderung mit Zeichen 250 („Durchfahrtsverbot“), die sogar Radverkehr im Wohngebiet ausschließt, erschweren in erheblichem Maße die Organisation und Durchführung des Alltags der Anwohner (z.B. Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen) und grenzen überdies die freie Wahl der Fortbewegung und somit Mobilität stark ein.

Exkurs: Mobilitätsansprüche älterer, behinderter Menschen und junger Familien

Ältere und behinderte Menschen bedürfen eines barrierefreien wie auch mobilen Wohnumfelds, das deren Lebensführung erheblich erleichtert. Die Stärkung selbständigen Wohnens (insbesondere im Alter) ist auch - zwecks Entlastung der sozialen Sicherungssysteme - ein erklärtes sozialpolitisches Ziel. Ist diese Personengruppe aus gesundheitlichen Gründen auf Gehhilfen oder Rollator angewiesen, müssen aufgrund der jeweiligen Straßenraumgestaltung im Plangebiet (z.B. Treppenanlagen) bisweilen erhebliche Umwege in Kauf genommen werden. Umständlich erweisen sich auch Besorgungen, die aufgrund geänderter Einkaufsmodalitäten seltener, dafür größer ausfallen. Bei fehlender Andienung des Grundstücks durch Kraftfahrzeuge wird mehrmaliges und zeitaufwändiges Laufen erforderlich, das der körperlichen Konstitution z.T. nicht zuträglich ist, zumal manche fußläufigen Wegebeziehungen je nach Jahreszeit als bedenklich einzustufen sind. Sie stellen bei widrigen Witterungsverhältnissen und aufgrund topographischer Gegebenheiten ein erhöhtes Unfallrisiko mit weitreichenden Folgen für die Gesundheit dar.

Auch junge Familien mit Kleinst- und Kleinkindern wissen es ebenfalls zu schätzen, ihren Wocheneinkauf direkt vor der Haustüre entladen zu können. Zum einen erleichtert dies erheblich den Transport von Großpackungen (z.B. Windeln) und Großmengen an Lebensmitteln (z.B. Gläschnahrung), zum anderen geraten die Eltern nicht in das Dilemma, während des Zeitraums des Gütertransports ihre Kinder unbeaufsichtigt lassen zu müssen. Bisweilen sind Kleinkinder hinsichtlich ihrer Fortbewegung noch stark auf die Hilfe der Eltern angewiesen (z.B. unsichere erste Schritte oder generell noch Tragealter); sodass das Ausladen von Gut und Kind miteinander kollidieren und zusätzlich einen großen Stressfaktor für alle Beteiligte darstellt.

7. Planungsziele des Änderungsbebauungsplans Nr. 35 C/1

Mit dem Änderungsbebauungsplan Nr. 35 C/1 sind die Festsetzungen des Bebauungsplans auf die rein straßenbaurechtliche Widmung der Straßen zu beschränken und somit auf Planungsrecht zu konzentrieren. Der „Allgemeine Hinweis“ der Sicherstellung der ausschließlichen Benutzung der Wohnwege für Fußgänger und Notdienste durch Maßnahmen der Straßenverkehrsordnung ist aus dem Bebauungsplan herauszunehmen, da diese Vorkehrung einer anderen Gesetzgebungsmaterie unterliegt. Die Verantwortung für und der Vollzug einer die Verkehrssicherheit angemessen berücksichtigenden Straßenverkehrsordnung obliegt einzig der ordnungsbefugten Straßenverkehrsbehörde. Durch die Änderung des Bebauungsplans wird die Freiheit geschaffen, die Schilder aufzustellen, die unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten für die öffentliche Sicherheit notwendig sind. Damit einher geht die Modifizierung der straßenrechtlichen Widmung: Wohnwege und Flächen der angrenzenden Straßen werden als „öffentliche Verkehrsfläche“ gem. § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB allgemein und ohne einschränkende Festsetzungen festgelegt. Im Sinne eines sozialgerechten Interessenausgleichs nach § 1 Abs. 5 Satz 1 BauGB soll den Anwohnern hierdurch das Be- und Entladen gestattet und ihnen somit ein Recht auf Sicherung sozialer Grundbedürfnisse und Mobilität eingeräumt werden.

8. Planungsrechtliche Festsetzungen des Änderungsbebauungsplans Nr. 35 C/1

Die im Bebauungsplan Nr. 35 C/1 getroffenen Festsetzungen berühren die Grundzüge der seinerzeitigen Planungen nicht. Die Planänderung bezieht sich ausschließlich auf die in der Planzeichnung festgesetzten Verkehrsflächen zwischen Kelttenring und der Straße „Am Steinberg“. Die Festsetzungen zu den öffentlichen Verkehrsflächen werden zusammengefasst und erhalten keine Zweckbestimmung mehr. Die Festsetzungen der Bebauungspläne Nr. 35 und Nr. 35 C werden demnach nur insoweit geändert, als das Plangebiet nur noch eine allgemeine öffentliche Verkehrsfläche nach § 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB ausweist. Vorhandene Treppenanlagen bleiben von den Änderungen unberührt und werden in der Planzeichnung zum Bebauungsplan Nr. 35 C/1 als Bestand dargestellt; die planungsrechtliche Grundlage hierfür findet sich im Bebauungsplan Nr. 35 C. Die nicht die Verkehrsflächen betreffenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 35 bleiben ebenso unverändert bestehen. Insofern ändert sich am Gesamtkonzept des Wohngebiets durch Anpassung des Bau-

ungsplans nichts. Dieses ist und bleibt als reines Wohngebiet entsprechend § 3 BauNVO festgesetzt.

Die **Voraussetzungen** für eine Umsetzung des Änderungsbebauungsplans in beschriebener Art und Weise und somit für eine Realisierung der Planungsziele sind durch die innere Erschließung des Wohngebiets „Am Steinberg / Keltenring“ gegeben. Der Wegeunterbau entspricht tiefbautechnischen Ausführungsvorschriften und der Straßenquerschnitt genügt den gängigen Empfehlungen zur Anlage von Stadtstraßen:

Die Abteilung Tiefbau des Fachbereichs 60 bestätigt anhand ihrer Unterlagen zur Bauausführung der Wohnwege „Am Steinberg“ und „Keltenring“ die prinzipielle Möglichkeit einer generellen Benutzbarkeit der Wohnwege durch Kraftfahrzeuge. Dieser Sachverhalt wurde bei aktueller Überprüfung der örtlichen Gegebenheiten bestätigt. Der sich trotz Anliegerfahrverbots im Wohngebiet „Am Steinberg / Keltenring“ vollziehende Anliegerverkehr hat in den vergangenen Jahren keine Schäden am Straßenunterbau verursacht. Es sind keine größeren Unebenheiten oder Mängel am Untergrund festzustellen.

Hinsichtlich des Straßenquerschnitts und potenzieller Unfallgefahrenquellen wurden ebenfalls eingehende Untersuchungen vor Ort geführt. Das dem Wohngebiet zugrundeliegende Erschließungsprinzip wird durch sog. „Wohnwege“ beschrieben; dabei handelt es sich um Erschließungsstraßen entsprechend der Straßenkategorie ES V (Erschließungsstraßen mit kleinräumiger Verbindungsfunktion), deren Länge 100 m nicht übersteigen und die entsprechend der ausschließlichen Wohnnutzung des durch sie erschlossenen Gebiets eine Verkehrsstärke unter 150 Kfz/h erwarten lassen. Die vorherrschende Bebauung entlang dieser Wohnwege wird geprägt durch Reihen- und Einzelhäuser. Der besondere Nutzungsanspruch liegt auf dem Aufenthalt. Den hohen Anforderungen an diese Aufenthaltsfunktion wird durch das sog. Mischungsprinzip als Entwurfskonzept für die öffentliche Verkehrsfläche Rechnung getragen. Beim Mischungsprinzip wird versucht, durch intensive Entwurfs- und Gestaltungsmaßnahmen mehrere Nutzungen möglichst weitgehend miteinander verträglich zu machen. Dies wird durch eine höhengleiche Ausbildung des gesamten Straßenraums oder durch eine dichte Folge geschwindigkeitsdämpfender Entwurfselemente angestrebt. Die Fahrstreifenbreiten für Fahrbahnen hängen dabei von der Frequenz der Kraftfahrzeuge, der Stärke des Linienbus- und/oder Schwerverkehrs, der Führung des Radverkehrs sowie den aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und der Abwägung der Nutzungsansprüche verfügbaren Flächen ab. Die RAS 06 („Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen“, Nachfolger der EAE 85/95) empfiehlt für Erschließungsstraßen resp. Anliegerfahrgassen eine Ausbaubreite von 4,50 m. Im Einrichtungsbetrieb kann die Ausbaubreite auch 3,00 m betragen, sofern ausreichend Ausweichmöglichkeiten gegeben sind und die jeweiligen Erschließungswege geringe Länge und geringen Erschließungsverkehr aufweisen. Bei der RAS 06 handelt es sich jedoch nicht um bindende Rechtsnorm. Es handelt sich um allgemein anerkannte Regeln der Technik, die beim Bau und der Unterhaltung von Straßen angemessen zu berücksichtigen sind. Eine Gemeinde ist demnach nicht gehindert, abweichend von den vorgeschlagenen Straßen- und Wegetypen individuelle Lösun-

gen zu verwirklichen, sofern der hinter den Empfehlungen zurückbleibende Minder-
ausbau noch die Erfordernisse der Verkehrssicherheit wahrt.

Die Wohnwege „Am Steinberg / Keltenring“ weisen vornehmlich Fahrbahnbreiten ab
3,00 – 3,50 m auf. Fahrbahnbreiten bis 2,50 m sind marginal vertreten, übersteigen
in ihrer Gesamtlänge keine 30 m und erfahren bisweilen eine sich anschließende
platzähnliche Aufweitungen bis 10 m Tiefe. Unübersichtliche Wegeabschnitte bzw.
Kurven sind aufgrund der dominierenden geradlinigen und somit einsehbaren Stre-
ckensegmente kaum und höchstens an Stellen zu erwarten, an denen kein regelmä-
ßiger Rückschnitt der Bepflanzung angrenzender Wohnbebauung erfolgt. Umsichti-
ges Verhalten aller Verkehrsteilnehmer vorausgesetzt, können die öffentlichen We-
geflächen innerhalb des Wohngebiets durch Kraftfahrzeuge befahren und somit von
Anliegerverkehr genutzt werden, ohne für Fußgänger eine erhöhte Gefährdung dar-
zustellen. Gerade aufgrund des geringen Straßenquerschnitts und der Straßenraum-
gestaltung des Wohngebiets ist von keinem Verkehr auszugehen, der sich erheblich
nachteilig auf die Situation von Fußgängern auswirken wird. Dem **Sicherheitsaspekt**
ist zudem zuträglich, dass gerade durch den Änderungsbebauungsplan dem Ord-
nungsamt die freie Entscheidung über angemessene straßenverkehrsrechtliche Ge-
und Verbote zur Regelung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung ermöglicht wird.

Überdies ist für das Wohngebiet kein Verkehrsaufkommen zu erwarten, das sich hin-
sichtlich seiner Stärke und Frequenz als belastend und die Wohnqualität beeinträch-
tigend herausstellen könnte. Aufgrund des geringen Straßenquerschnitts, einer sich
hieraus ergebenden faktischen Geschwindigkeitsobergrenze von max. 20 km/h und
der unterschiedlichen Gestaltungselemente des Straßenraums (Treppenanlagen,
Solitärpflanzungen etc.) ergeben sich aus verkehrsplanerischer Sicht Widerstände in
Bezug auf das Raum-Zeit-Verhalten bzw. Wege-Aktivitätsprofil, die Durchgangsver-
kehr per se ausschließen. Es wird lediglich Quell- / Zielverkehr seitens der Anwohner
in den Fällen zu erwarten sein, in denen die Notwendigkeit einer Fahrt den Wider-
stand der Wegeführung übersteigt. Zudem wird dem Ordnungsamt durch die Ände-
rung des Bebauungsplans Nr. 35 C die freie Entscheidungsbefugnis über adäquate
Mittel zur Steuerung des Anliegerverkehrs und somit auch eines möglichen Durch-
gangsverkehrs an die Hand gegeben.

**Exkurs: Kurze Modellrechnung für die Verkehrsstärke einer aufgrund der An-
zahl angeschlossener Grundstücke möglicherweise stark belasteten Wegebe-
ziehung - Erschließungsgebiet entlang „Am Steinberg 52/62 – Siedlerstraße
25/53 u. 17-23“:**

Beidseitig erschlossene Haushalte bzw. Grundstücke: 29

Anzahl von Be- und Entladevorgängen je Haushalt und Tag: 2 (1x Beladen und 1x
Entladen); dies entspricht Anzahl Fahrten pro Haushalt: 4

Insgesamt sind - im worst case - 116 Fahrten für das o.g. Erschließungsgebiet zu
erwarten; wird als Zeitraum dieser Fahrten 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr angesetzt, ist bei
gleichmäßiger Verteilung des Verkehrs über den Tag im Mittel von rd. 12 Fahrten pro
Stunde auszugehen. Dies entspricht insgesamt rd. 6 Be-/ Entladevorgängen in der

Stunde. Da ein Be- und Entladevorgang von ein und demselben Haushalt und somit Pkw durchgeführt wird, sind an den 12 Fahrten pro Stunde lediglich 6 Kfz beteiligt.

Regel Berufsverkehr zu morgendlichen und abendlichen Stoßzeiten ist innerhalb des Wohngebiets nicht zu erwarten, da zur dauerhaften Unterbringung die Kraftfahrzeuge in den eigens ausgewiesenen Gemeinschaftsgaragenanlagen außerhalb des Wohngebiets „Am Steinberg / Keltenring“ geparkt werden.

.....

Ausgehend von den in der Modellrechnung ermittelten Kennzahlen eines möglichen Anwohnerverkehrs ist mit Änderung des Bebauungsplans auch nicht von erheblich beeinträchtigenden **Lärmimmissionen** auszugehen. In Anbetracht des geringen Straßenquerschnitts, der sich hieraus ergebenden faktischen Geschwindigkeitsobergrenze von 20 km/h und der unterschiedlichen Gestaltungselemente des Straßenraums wird kein Verkehr generiert, der über den bereits stattfindenden und überschaubaren Anwohnerverkehr hinausgehen wird. Einzelschallereignisse nivellieren sich über den Untersuchungszeitraum entsprechend den Vorgaben der DIN 18005, da bei der Ermittlung von Lärmimmissionen der sog. Mittelungspegel und somit derjenige Schallpegel zugrunde gelegt wird, der über einen gewissen Zeitraum gemittelten Schallenergie entspricht. Überdies wird zu den späten Abend- und Nachtstunden kein Verkehr stattfinden, wodurch der nach DIN 18005 vorgegebene Schallwert überschritten wird. Aufgrund der Stellung der Gemeinschaftsgaragenanlagen im Außenbereich des Wohngebiets „Am Steinberg / Keltenring“ und der vornehmlich morgens und zum frühen Abend hin auftretenden Berufsverkehrstoßzeiten wird die Nachtruhe auch weiterhin eingehalten werden.

Der Änderungsentwurf soll einem Großteil der Anlieger die Zuwegung zu ihren Grundstücken für Be- und Entladevorgänge ermöglichen, nicht jedoch gleichbedeutend sein mit einer prinzipiellen Öffnung des Wohngebiets für Durchgangsverkehr. Die Frequenz von Be- und Entladevorgängen wird innerhalb des Wohngebiets überschaubar sein (s. Modellrechnung). Ein permanenter Schleich- bzw. Durchgangsverkehr, der sich als belastend und die Wohnqualität beeinträchtigend erweisen könnte, wird aufgrund der örtlichen Gegebenheiten (Straßenquerschnitt, Straßenmöblierung etc.) nicht erwartet. Insofern werden Lasten im Sinne von Lärm- und Abgas-/ Feinstaubbelastungen, die einen Teil der Anwohnerschaft erheblich beeinträchtigen könnten, durch die Bebauungsplanänderung nicht begründet, zumal sich die zu erwartenden Immissionen im Rahmen der Normen und damit im Rahmen des Hinzunehmenden halten werden. Überdies wird der ordnungsbefugten Straßenverkehrsbehörde durch die Änderung des Bebauungsplans 35 C die Freiheit eingeräumt, diejenigen Ge- und Verbote aufzuerlegen, die unter straßenverkehrsrechtlichen Gesichtspunkten für öffentliche Sicherheit und Wohnruhe notwendig und insofern geeignet sind, Belastungen für die gesamte Anwohnerschaft zu minimieren („**Lastenausgleich**“).

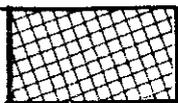




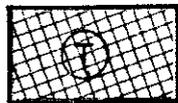
Z e i c h e n e r k l ä r u n g



**Grenze des räumlichen Geltungsbereichs
des Bebauungsplans**



Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)

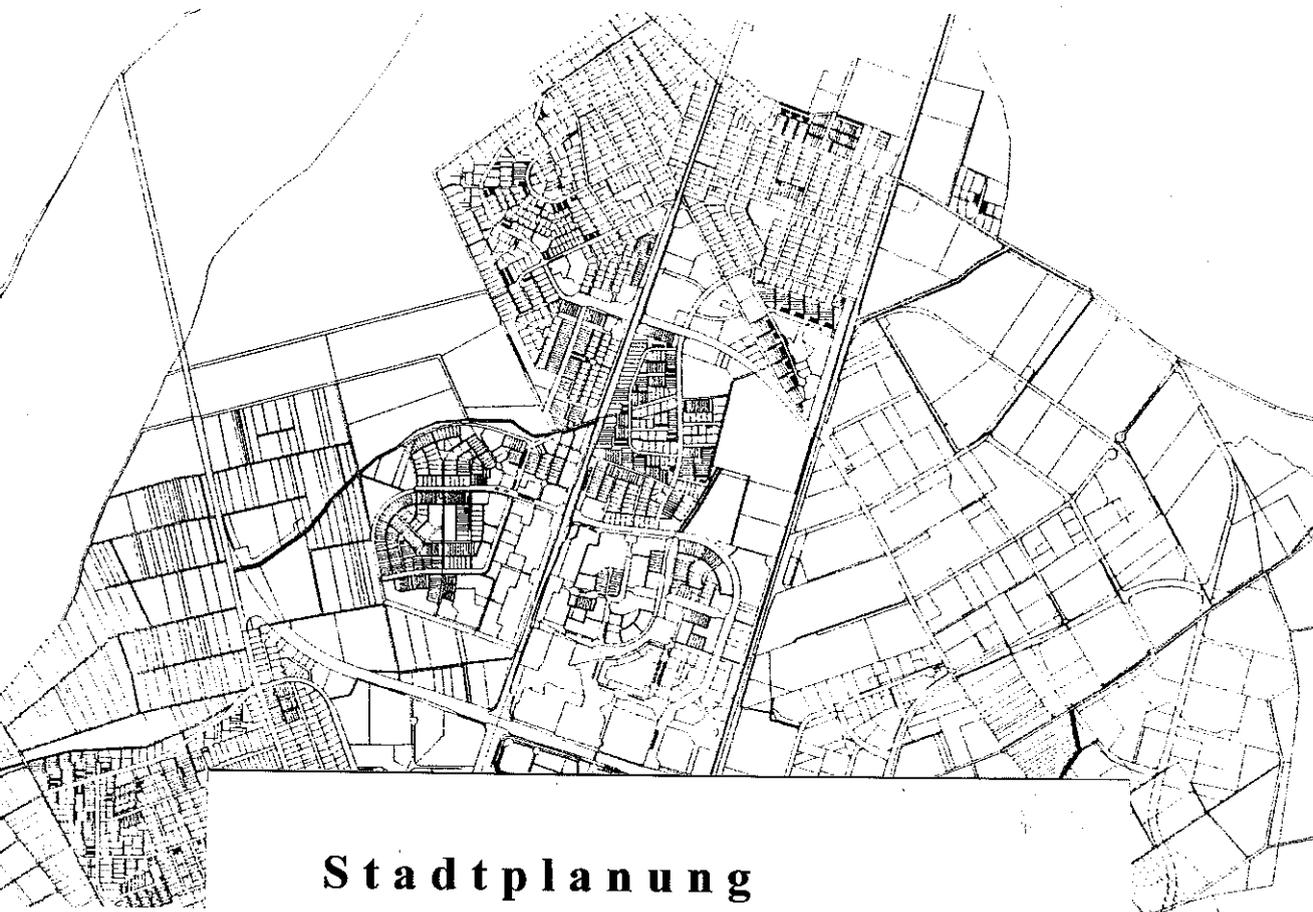


**Öffentliche Verkehrsfläche (§ 9 Abs. 1 Nr. 11 BauGB)
Bestand Treppenanlagen**

A l l g e m e i n e r H i n w e i s

Die Planänderung bezieht sich ausschließlich auf die in der Planzeichnung festgesetzten Verkehrsflächen zwischen Kelttenring und der Straße Am Steinberg. Die im Plangebiet vorhandenen Treppenanlagen sind Bestand und bleiben von der Planänderung unberührt; ihre planungsrechtliche Grundlage ist der Bebauungsplan 35 C.

Die nicht diese Verkehrsflächen betreffenden Festsetzungen des Bebauungsplanes Nr. 35 bleiben ebenso unverändert bestehen.



Stadtplanung

KREISSTADT DIETZENBACH

BEBAUUNGSPLAN 35 C/1

**ZWISCHEN DEN STRASSEN KELTENRING, AM STEINBERG,
MEDLERSTRASSE UND DEN GELTUNGSGRENZEN DES BE-
BAUUNGSPLANS NR. 35“**

Entwurf

NOVEMBER 2008

M. 1 : 1 000

**achbereich
entrale Verwaltung und Stadtentwicklung
ot. Stadtplanung und Stadtentwicklung**

**eselstraße 8
3128 Dietzenbach**