

Begründung zum Bebauungsplan Nr. 124
"Kreuzungsbereich Wilhelmstraße / Höhenstraße"
der Stadt Friedrichsdorf
Stand: 13.04.1988

0. Verfahrensablauf

Die Bürgerbeteiligung wurde am 24.09.1987 durch öffentliche Darlegung der Ziele und Zwecke der Planung bekanntgemacht. Die Stadtverordnetenversammlung hat am 29.01.1988 über die vorliegenden Einwendungen aus der Bürgerbeteiligung und den Stellungnahmen Träger öffentlicher Belange beraten und die weitere Bearbeitung auf der Grundlage der Alternative 1 (große Lösung) beschlossen. Gleichzeitig wurde die Offenlage des überarbeiteten Plans beschlossen. Die Offenlage erfolgte in der Zeit vom 24.02.1988 bis einschl. 23.03.1988.

1. Ausgangssituation

1.1 Verkehrliche Situation

Der Generalverkehrsplan der Stadt Friedrichsdorf geht für den Stadtteil Friedrichsdorf davon aus, daß ein Straßensystem geschaffen wird, das gewährleistet, daß durch kurze Wege eine Anbindung der verschiedenen Wohngebiete an klassifizierte Straßen geschaffen werden. Hierdurch wird der gebietsfremde Verkehr aus den verschiedenen Gebieten entfernt und insgesamt eine Beruhigung der Wohngebiete erreicht.

Durch ein konsequentes Tangentensystem mit den Achsen

- Bahnstraße / Cheshamer Straße
- Färberstraße
- Lindenstraße / Dr. Fuchs-Straße (Auf- und Abfahrten B 455) und
- der Höhenstraße L 3057

wird der Durchgangsverkehr aus dem Ortskern ferngehalten.

Durch die Realisierung des Tangentensystems war es möglich, die Hauptader - Hugenottenstraße - in Teilen verkehrsberuhigt auszubauen. Um eine konsequente Verkehrsverteilung innerhalb des Tangentensystems zu erreichen, muß als letzte Maßnahme die Wilhelmstraße als Anbindung an die Landstraße beidseitig zu befahren sein. Derzeit stellt sich die Situation so dar, daß der aus dem Ortskern nach Süden abfließende Verkehr entweder durch die südliche Hugenottenstraße oder über die Bahnstraße geführt werden muß.

Dies führt besonders durch die Einmündung der Hugenottenstraße und jetzige Anbindung der Wilhelmstraße auf die Höhenstraße zu verkehrlichen Problemen kurz hinter dem Knoten L 3057 / B 455.

Zum anderen wird ein erheblicher Teil des Verkehrs durch ein Gebiet geführt, das nicht Zielgebiet ist.

Durch eine beidseitige Befahrung der Wilhelmstraße wird der Verkehr auf der Hugenottenstraße auf den echten Ziel- und Quellverkehr reduziert. Durch die teilweise Verlagerung auf die in weiten Teilen anbaufreie Wilhelmstraße wird der Verkehr im Innenstadtbereich reduziert.

Da eine Anbindung der Wilhelmstraße an die Höhenstraße beim heutigen spitzwinkligen Zuschnitt mit beidseitigem Verkehr nicht möglich ist, muß eine neue Anbindung an die Höhenstraße geschaffen werden. Diese Überlegungen führen zu dem Bebauungsplan "Kreuzung Wilhelmstraße / Höhenstraße".

Das Planungskonzept geht davon aus, eine neue Anbindung an die Höhenstraße gegenüberliegend der Straße "Im Dammwald" zu installieren. Hierdurch werden eindeutige Kreuzungsbeziehungen mit den jeweiligen Stauräumen entsprechend den Anforderungen der RAST möglich.

Mit dem Neubau des ca. 70 m langen Straßenstückes wird die bisherige Anbindung der Wilhelmstraße, wie auch der Hugenottenstraße, miteinander verbunden und als Schleife ausgeführt und damit gänzlich von der Höhenstraße (L 3057) abgehängt.

1.1.1 Derzeitige Verkehrsbelastung und die Veränderung durch die vorgesehene Planung

Durch die Einrichtung einer neuen Kreuzung wird der Verkehr auf der Höhenstraße nicht zunehmen. Ein Rückstau von Fahrzeugen vor der Ampel Toom/Industriestraße aus Richtung B 455 ist in den Verkehrsspitzenzeiten schon heute zu verzeichnen und wird sich durch die Anlage einer Kreuzung nicht vergrößern.

Der Verkehr aus Richtung Seulberg in Richtung B 455 würde sich nur dann an der neuen Kreuzung stauen, wenn

- ohne Ampelregelung
sich ein Rückstau von der B 455 bildet oder
- mit Ampelregelung
die Ampeln Industriestraße/Toom-Markt nicht koordiniert würden.

Es ist davon auszugehen, daß bei einer evtl. Beampelung der neuen Kreuzung auch eine Koordination der Ampeln Industriestraße/Toom-Markt erfolgt. Hieraus folgt, daß gegenüber dem heutigen Zustand keine zusätzliche Belästigung vom Verkehr auf der Höhenstraße ausgeht.

In der Bürgerbeteiligung und in gesondert geführten Gesprächen war die Hauptsorge der Anwohner der Ringstraße, daß durch die vorgesehene Maßnahme ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen in der Wilhelmstraße sein wird als derzeit vorhanden. Grundsätzlich ist festzustellen, daß aufgrund der Maßnahmen des GVP'80 (Abfahrt B 455 Lindenstraße, Abfahrt und Auffahrt zur B 455/Talstraße, Änderung der Vorfahrt Färberstraße, Bau der Cheshamer Straße, Änderung der Vorfahrt Bahnhof, Änderung der Vorfahrt Wilhelmstraße/Bahnstraße) die Verkehrsbelastung der Wilhelmstraße wesentlich reduziert wurde. (Die Wilhelmstraße war vorher die zentrale Einfahrtsstraße zur Innenstadt und zu den Wohngebieten Dillingen, Taurusstraße und Talstraße.)

Um die derzeitige Verkehrsbelastung und die durch die Maßnahme entstehenden quantitativen Veränderungen aufzeigen zu können, wurde am 12.11.1987 im Auftrag der Stadt Friedrichsdorf eine Verkehrszählung mit Erfassung und Verfolgung der Kfz-Zeichen für den Bereich südliche Innenstadt durchgeführt. Die Zählung wurde in der Zeit von 6.00 bis 10.30 Uhr und 15.00 bis 19.00 Uhr, also in den Verkehrsspitzenzeiten vorgenommen. Die einzelnen festgestellten Belastungen sind der beigefügten Auswertung zu entnehmen.

Als Wesentliches ist folgendes aufgrund der Zählung und Auswertung festzustellen:

- In die Wilhelmstraße biegen von der Höhenstraße im Zeitraum 6.00 bis 10.00 Uhr 612 Fahrzeuge ein, davon kommen 114 Fahrzeuge aus Richtung Seulberg. Betrachtet man die einzelnen Stundenwerte, so ist festzustellen, daß ab 8.30 Uhr die Einbieger in die Wilhelmstraße zunehmen, d.h., hier zeigt sich der Einkaufsverkehr.
- Im Zeitraum von 15.00 bis 19.00 Uhr biegen von der Höhenstraße 1249 Fahrzeuge in die Wilhelmstraße ein, hiervon sind 298 Fahrzeuge aus Richtung Seulberg.
- Anhand der Kennzeichenerfassung ist festzustellen, daß von 6.00 bis 10.00 Uhr 52 Fahrzeuge direkt die Wilhelmstraße zum Ziel hatten - 52 von 612 = ca. 8,5 % und 110 Fahrten durch die dort Ansässigen verursacht wurden - 110 von 718 = ca. 15,3 %.
- In der Zeit von 15.00 bis 19.00 Uhr wurden 502 Fahrzeuge mit dem Ziel Wilhelmstraße gezählt 502 von 1249 = ca. 40 %.
In dieser Zeit verursachen die Anlieger dieser Straße zzgl. der allein dort angeschlossenen Ringstraße 516 Fahrten von 1218 = rd. 41,2 % des Gesamtverkehrs.

Hieraus folgt:

Bei der morgendlichen relativ geringen Belastung von 612 Fahrzeugen hat das erschlossene Gebiet mit 15,3 % Anteil an der Gesamtbelastung einen relativ geringen Wert.

Bei dem fast doppelt so hohen Nachmittagswert mit 1218 Fahrzeugen hat der Quellverkehr und Zielverkehr mit 41,2 % einen wesentlichen Anteil an der Belastung.

Analyse des Zeitraums 6.00 bis 10.00 Uhr

Verfolgt man den Verkehr in der Zeit von 6.00 bis 10.00 Uhr so ist festzustellen, daß von den gezählten 709 Fahrzeugen an der Kreuzung Wilhelmstraße/Bahnstraße aus Richtung Bad Homburg

- 231 FZ nach links zur Hugenottenstraße abbiegen
- 281 FZ geradeaus fahren und
- 159 FZ in Richtung Bahnhof fahren.

In der gleichen Zeit kommen in Gegenrichtung an der Kreuzung Wilhelmstraße/Bahnstraße aus Richtung Prof.-Wagner-Straße 1263 FZ an, die sich verteilen

- 440 FZ in Richtung Hugenottenstraße und
- 823 FZ in Richtung Bahnhof.

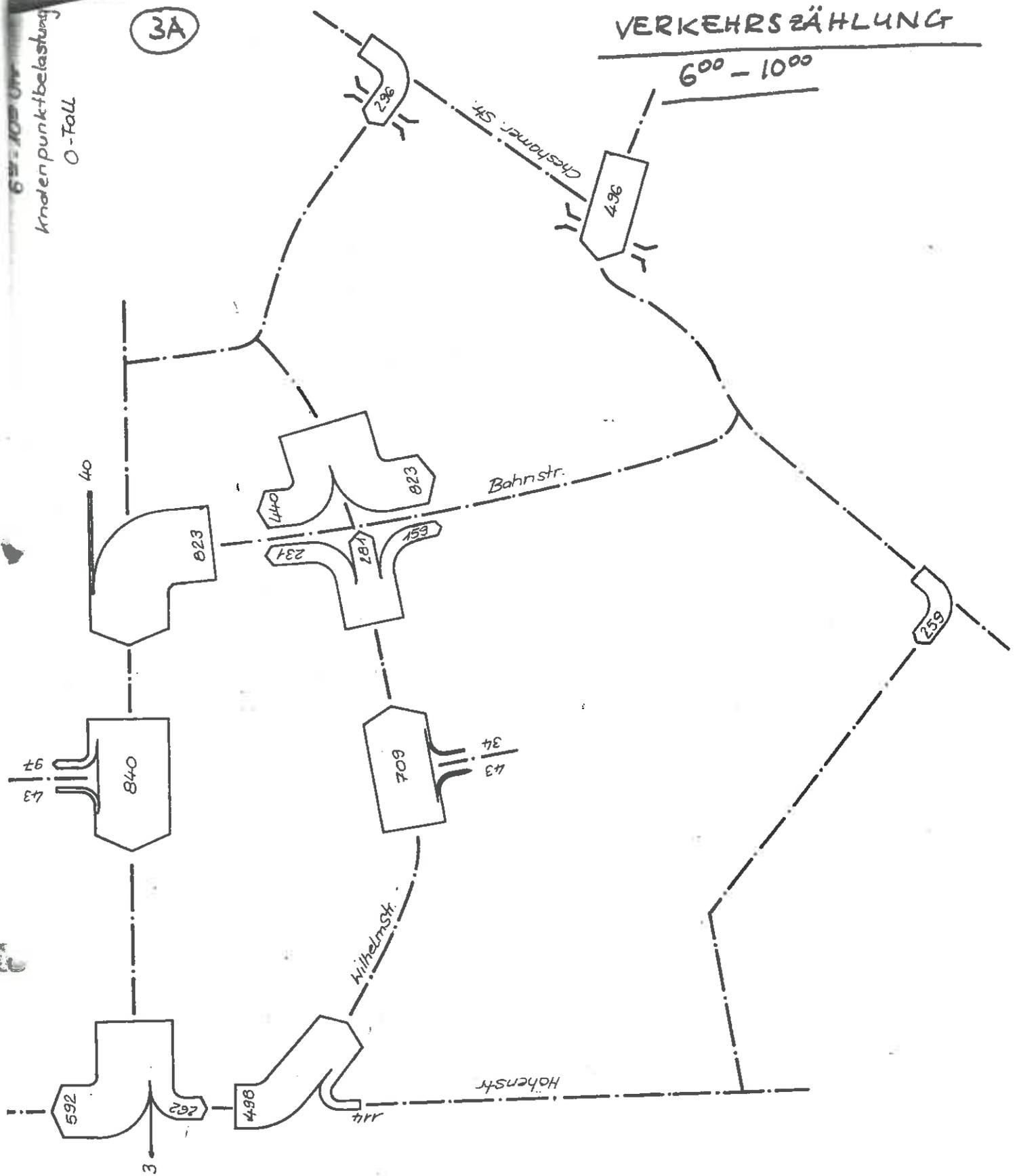
Aus Richtung Burgholzhausen wurden am neuen Viadukt 296 Fahrzeuge gezählt.

6 1/2 - 10 1/2 Uhr
Knotenpunktbelastung
0-Fall

3A

VERKEHRSZÄHLUNG

600 - 1000



Geht man von der logischen Voraussetzung aus, daß sowohl die 296 Kraftfahrer aus Richtung Burgholzhausen als auch Bewohner des Entwicklungsbereiches um in Richtung Bahnhof zu gelangen, nicht über die Cheshamer Straße, Wilhelmstraße, Bahnstraße fahren, so sind die **823 Linksabbieger** an der Kreuzung Bahnstraße/Wilhelmstraße aus Richtung Prof.-Wagner-Straße Quellverkehr aus der nördlichen Innenstadt und Durchgangsverkehr, die die Ampeln auf der B 455 Friedrich-Ludwig-Jahn-Straße und Saalburgstraße und den morgendlichen Rückstau auf der B 455 umgehen. Hierbei wird unterstellt, daß in dem Zeitraum von 6.00 bis 10.00 Uhr der Verkehr Prof.-Wagner-Straße auf die nördliche Hugenottenstraße sehr gering ist.

Dieser Umgehungsverkehr wurde schon im GVP'80 festgestellt.

Erkennt man dieses als Grundlage an, so verbleiben für den rechtsabbiegenden Verkehr der aus der Innenstadt oder dem Entwicklungsbereich kommt, max. 144 Fahrzeuge. D.h., hiermit wird widerlegt, daß der Verkehr aus dem Entwicklungsbereich auch bei einer beidseitig befahrbaren Wilhelmstraße durch die Wilhelmstraße fahren wird.

Als potentieller Verkehr für die Morgenzeit für die beidseitig befahrbare Wilhelmstraße verbleiben somit die **440 Rechtsabbieger** an der Kreuzung Wilhelmstraße, Bahnstraße aus Richtung Prof.-Wagner-Straße und die Geradeausfahrer aus Richtung Bahnhof als Linksabbieger in die Hugenottenstraße $823 - (440+231) = 152$ Fahrzeuge.

Von diesen 592 potentiellen Fahrzeugen in dem Zeitraum 6.00 bis 10.00 Uhr sind ca. 400 Fahrzeuge Durchgangsverkehr die die Wilhelmstraße später in der neuen Fahrtrichtung nutzen werden.

D.h., von den 231 Fahrten als Linksabbieger in die Hugenottenstraße wird künftig der Verkehr der Hugenottenstraße um **150** reduziert, so daß in der Morgenstunde die Hugenottenstraße 550 Fahrten weniger hat, während die Wilhelmstraße im bewohnten Bereich eine höhere Belastung von 400 Fahrzeugen bekommen wird.

Eine Verminderung des einbiegenden Verkehrs von der Höhenstraße in die Wilhelmstraße ist bisher nicht berücksichtigt. Es ist wahrscheinlich, daß sowohl der einbiegende Verkehr mit Ziel Entwicklungsbereich und Bahnhof max. (281 geradeaus und 159 rechts insgesamt **440**) und der hier enthaltene Verkehr nach Richtung Burgholzhausen zumindest zu 50 % die bequemere Anbindung durch die neue Ortsumgehung Seulberg in Verbindung Bahnhofstraße nehmen wird. D.h., daß die Belastung der Wilhelmstraße aus Richtung Bad Homburg dadurch um ca. 220 Fahrzeuge reduziert wird.

Per Saldo ergibt dies eine **Mehrbelastung der Wilhelmstraße von 220 Fahrzeugen** in den Stunden von 6.00 bis 10.00 Uhr und eine **Verminderung** der Verkehrsbelastung auf der Hugenottenstraße von **550 Fahrzeugen**.

Wie die Zahlen zeigen, besteht keine Veranlassung davon auszugehen, daß ein großer Anteil Milupa-Pendler die Wilhelmstraße benutzt. In der Morgenstunde beträgt der Gesamtverkehr aus der Wilhelmstraße in Richtung Innenstadt und Prof.-Wagner-Straße (Lage der Milupa-Parkplätze) 281 Fahrzeuge.

Analyse des Zeitraums 15.00 bis 19.00 Uhr

Wie oben dargelegt, verursachen die Bewohner der Wilhelmstraße/Ringstraße im Zeitraum zwischen 15.00 und 19.00 Uhr ein Aufkommen als Quellverkehr von 516 Fahrzeugen und nehmen als Zielverkehr 502 Fahrzeuge auf.

Von den 1231 Fahrzeugen auf der Hugenottenstraße sind nach der vorliegenden Zählung

- von den 702 Fahrzeugen in Richtung Saalburgkreuzung - 454 Durchgangsverkehr
 - von den 525 Fahrzeugen in Richtung Seulberg - 253 Durchgangsverkehr
- 707 Durchgangsverkehr

Von diesem Durchgangsverkehr ist ein Anteil von 85 Fahrzeugen Verkehr von dem Landgrafenplatz, der sich auch nach der beidseitigen Befahrbarkeit der Wilhelmstraße nicht auf die Wilhelmstraße verlagert. Außerdem ist in diesem Durchgangsverkehr ein Anteil von 88 Fahrzeugen aus Burgholzhausen enthalten, der sich nach Fertigstellung der Ortsumgehung Seulberg direkt auf die Ortsumgehung legen wird.

Dieser Durchgangsverkehr von 707 Fahrzeugen ist der potentielle Verkehr für die neue Wilhelmstraße. Reduziert man die 707 Fahrzeuge um den Verkehr vom Landgrafenplatz (85) und dem Durchgangsverkehr aus Burgholzhausen (88) so verbleiben 534 Fahrzeuge, die die Wilhelmstraße benutzen würden. D.h., die Hugenottenstraße würde von gebietsfremdem Verkehr mit 622 Fahrzeugen (707-88 Burgholzhausen) entlastet.

In diesen Zahlen ist aber noch der Quellverkehr aus der Wilhelmstraße/Ringstraße (insgesamt in diesem Zeitraum ca. 500 Fahrzeuge) enthalten.

Analysiert man die Fahrtverläufe dieses erheblichen Quellverkehrs, so ist festzustellen, daß

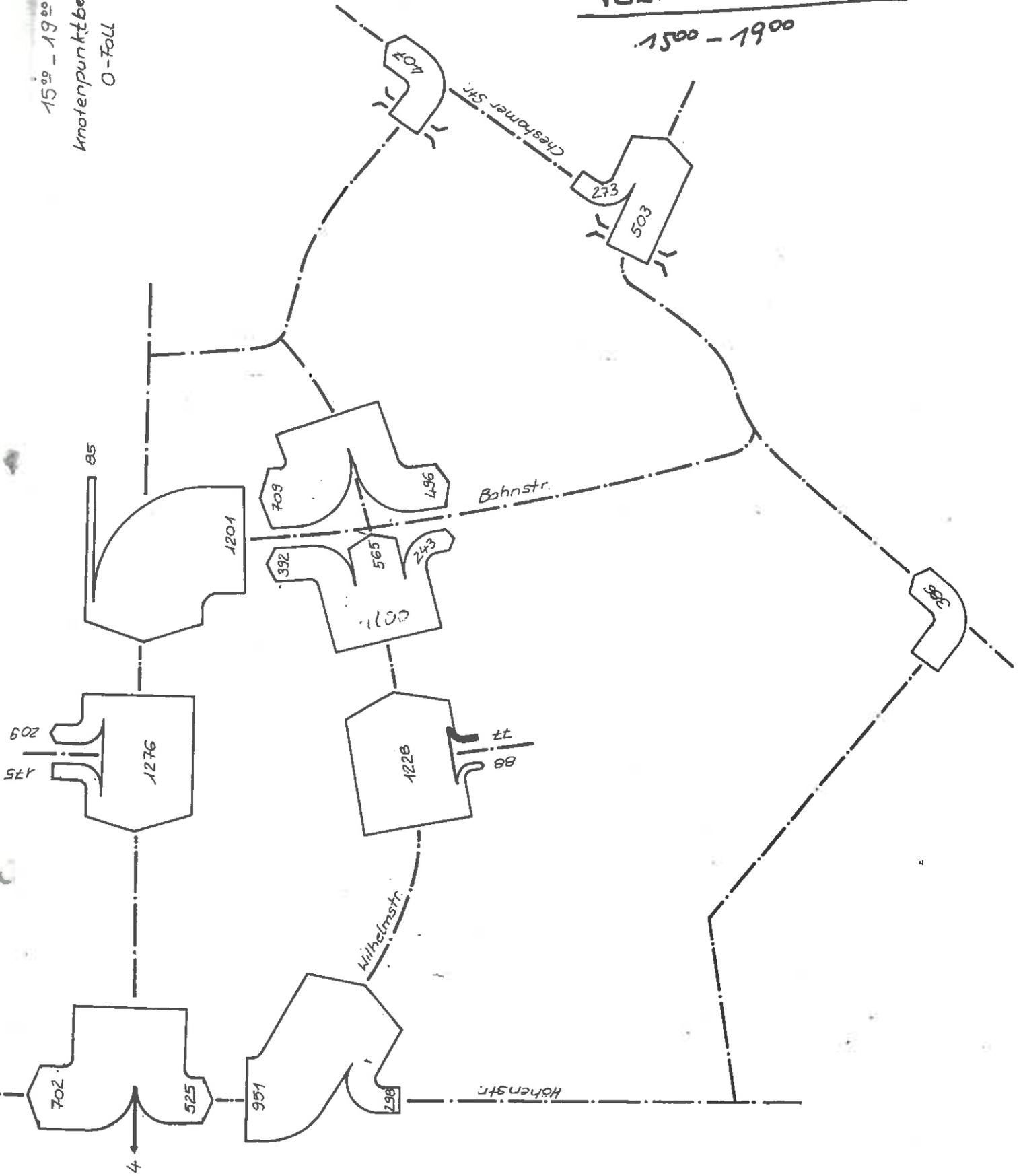
- von den 392 Linksabbiegern aus der Wilhelmstraße in die Bahnstraße Richtung Hugenottenstraße 201 Fahrzeuge Durchgangsverkehr sind und 191 Fahrzeuge als Quellverkehr aus dem Gebiet Wilhelmstraße entstehen,
- von den 565 geradeausfahrenden Fahrzeugen sind 370 Fahrzeuge DV und 195 Fahrzeuge Quellverkehr aus dem Wilhelmstraße-Gebiet,
- von den 243 Rechtsabbiegern aus der Wilhelmstraße in Richtung Bahnhof sind 143 Fahrzeuge DV und 102 QV aus dem Wilhelmstraße-Gebiet.

15⁰⁰ - 19⁰⁰ Uhr
Knotenpunktbelastung
0-Fall

VERKEHRSZÄHLUNG

54

1500 - 1900



Hieraus folgt, daß bei einer Umgestaltung der Wilhelmstraße mit beidseitiger Befahrbarkeit:

- die **Linksabbieger** des Quellverkehrs - **191 Fahrzeuge** - als Fahrten durch die Stadt und bewohnte Gebiete nicht mehr auftauchen, da diese Fahrzeuge direkt an der neuen Kreuzung auf die Höhenstraße einbiegen können,
- die **Rechtsabbieger (102 Fahrzeuge)** werden je nach Fahrtziel (es wird angenommen zu **50 %**) auch die Wilhelmstraße nicht mehr benutzen,
- einzig die **Geradeausfahrer (195)** werden überwiegend bleiben, ca. **80 %**, bei denen diese Zielrichtung der heutigen Verkehrsrichtung entspricht. Ca. **20 %** der Fahrzeuge dieses Verkehrs, der nach Richtung Köppern gerichtet ist, wird auch hier die direktere Verbindung Höhenstraße/Saalburgstraße Kreuzung/B 455 benutzen.

Hieraus ergibt sich eine Verkehrsreduzierung auf der Wilhelmstraße von $191 + 51 + 39 = 281$ Fahrzeuge in dem Nachmittagszeitraum. D.h., die Wilhelmstraße würde eine **Mehrbelastung** von $534 - 281 = 253$ Fahrzeuge aufnehmen.

Unterstellt man in den Nachmittagsstunden genau wie in den Vormittagsstunden, daß der von der Höhenstraße in die Wilhelmstraße einbiegende Durchgangsverkehr nach Fertigstellung der Ortsumgehung zu **50 %** die wesentlich bequemere Anbindung nimmt, so würde sich der Durchgangsverkehr von $(201 + 370 + 141 =) 712$ um **356** Fahrzeuge reduzieren.

Zusammenfassend ist folgendes festzustellen:

- Mehrbelastung Wilhelmstraße 6.00 bis 10.00 Uhr **220 Fahrzeuge**,
- in den Nachmittagsstunden 15.00 bis 19.00 Uhr wird der Verkehr durch den verhinderten Quellverkehr des Wilhelmstraßen-Gebietes eine Mehrbelastung von **253 Fahrzeugen** minus dem Verkehr, der die bequemere Anbindung nimmt $356 = 253 - 356 = - 103$ Fahrzeuge ergeben.

Insgesamt würde die Wilhelmstraße in den erfaßten Verkehrsstunden danach eine Mehrbelastung von $220 + (- 103) = 117$ Fahrzeuge aufnehmen.

Demgegenüber steht eine **Verkehrsentlastung** auf der Hugenottenstraße von:

- 6.00 bis 10.00 Uhr	550 Fahrzeuge	
- 15.00 bis 19.00 Uhr	622 Fahrzeuge	

insgesamt		1172 Fahrzeuge im 8-Stunden-Wert.

Vergleicht man die Baustruktur beider Gebiete so ist festzustellen, daß die Hugenottenstraße im Abschnitt zwischen Bahnstraße und Höhenstraße mit einer 2-3-geschossigen direkt an die Straße gebaute Mischbebauung mit hohem Wohnanteil ausgestattet ist, während die Wilhelmstraße weitgehend von einer Wohnbebauung frei ist. Die Häuser an der Ringstraße haben einen Abstand von mind. 50-100 m.

Die geringere Mehrbelastung der Wilhelmstraße ist gegenüber der sehr hohen Verkehrsentlastung der Hugenottenstraße und der damit einhergehenden Verbesserung des Wohnumfeldes vertretbar.

1.2 Bauflächen

Im Planungsbereich liegen derzeit zwei unbebaute größere Wiesenflächen, die im Hinblick auf die umgebende Bebauung als Baulücken zu bezeichnen sind, da sie - zumindest in Teilbereichen - bereits nach § 34 BauGB bebaubar sind. Diese Flächen liegen in einem Bereich, der baurechtlich hinsichtlich der Ausnutzungsziffer, der Geschossigkeit, der Baugrenzen etc. sehr schwer zu beurteilen ist.

Im nordöstlichen Bereich (entlang der Wilhelmstraße) finden sich diverse zweigeschossige Gebäude mit teilweise gewerblicher Nutzung. Im Südosten schließt sich die bis an die Höhenstraße heranreichende neun- bis zehngeschossige Bebauung der Ringstraße an, die sich hinsichtlich der Ausnutzung und Geschossigkeit jenseits der Höhenstraße (Flurstück 115/22) fortsetzt und sich jenseits der Straße "Im Dammwald" entlang der Hugenottenstraße und der Einmündung Wilhelmstraße auf eine zweigeschossige Bebauung reduziert.

1.3 Planerfordernis

Weder der Neubau des Kreuzungsbereiches mit seinen additiven Gesamtauswirkungen auf den innerstädtischen Verkehrsfluß noch die städtebauliche Steuerung der bestehenden Baulücken ist aufgrund der Darstellungen zu 1.1 und 1.2 mit den derzeit anzuwendenden Gesetzesgrundlagen möglich. Auch unter enger Auslegung des § 34 BauGB ist es nicht auszuschließen, daß auf den bisher unbebauten Grundstücken unerwünscht hohe Verdichtungen möglich sind.

Darüber hinaus herrscht im Stadtgebiet ein großer Mangel an Sozialwohnungen bzw. Wohnungen für sozial Bedürftige. Hier besteht nun die Möglichkeit, insbesondere da die Stadt Eigentümer der Hauptflächen ist, die zur Bebauung vorgesehen sind (Flurstück 1), diesen Bedarf zu einem erheblichen Teil zu decken.

Aus alledem ergibt sich, daß in Verbindung mit dem Ordnungsgedanken des § 1 Abs. 3 BauGB die Erforderlichkeit zur Planaufstellung gegeben ist.

2. Abwägungen

2.1 Öffentliche Belange

Mit dem vorliegenden Planentwurf sollen folgende Ziele erreicht werden:

1. Entlastung der Innenstadt von Durchgangs- und gebietsfremdem Verkehr
2. Städtebauliche Steuerung problematischer Baulücken
3. Bessere Deckung des Wohnbedarfs sozial Bedürftiger

Die Probleme der Punkte 1 und 2 wurden in obigem Text bereits erörtert. Zur besseren Deckung des Wohnbedarfs sozial Bedürftiger ist folgendes auszuführen:

Friedrichsdorf liegt in der Ballungsrandzone von Frankfurt und hat eine S-Bahn-Verbindung in die City. Die S-Bahn-Entfernung bis zum Hauptbahnhof Frankfurt beträgt nur 22 Minuten. Aufgrund dieser räumlichen Lage der Stadt Friedrichsdorf und dem insgesamt anzutreffenden mangelnden Mietwohnungsbau liegen die Mieten für Wohnungen im Neubaubestand zwischen 10,-- und 13,-- DM/m². Der Altbaubestand sind überwiegend selbstgenutzte Ein- und Zweifamilienhäuser. Die vorhandenen Sozialwohnungen werden durch die degressive Förderung zunehmend teurer und die Mieten stehen damit nicht im Verhältnis zur normalen Einkommenssteuerung. Es entsteht daher eine Nachfrage im Kostenteilmarkt des kostengünstigen Wohnungsbaues für Berechtigte, der in Friedrichsdorf derzeit nicht gedeckt werden kann. Indiz für diese Entwicklung ist beispielsweise die Zahl der Räumungsbetroffenen, die im kostengünstigen Wohnungsteilmarkt nicht mehr untergebracht werden können. Um diese Probleme zu mildern, ist in dem vorliegenden Planentwurf festgesetzt, daß 30 % der im Plangebiet zu bauenden Wohnungen im kostengünstigen Mietwohnungsbau gebaut werden.

Diesen Zielen stehen die öffentlichen Belange des § 1 Abs. 5 Satz 7 BauGB entgegen. Außerdem könnte der im § 2 Abs 1 Nr. 2 des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) festgelegte Anspruch auf den Schutz von Teilen von Natur und Landschaft und begrüntem Flächen und deren Beständen in besiedelten Bereichen entgegen stehen. Voraussetzung hierfür ist jedoch, daß es sich um einen schutzwürdigen Bereich handelt, bzw. um einen Bereich handelt, dessen Funktion für den Naturhaushalt, die Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Pflanzen- und Tierwelt sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit von Natur und Landschaft von nicht unerheblicher Bedeutung ist.

2.1.1 Grünbestand und Bewertung

Die derzeitige Grünnutzung der Plangebietsfläche ist in dem beigelegten Plan "Grünbestand" dargelegt.

Das Flurstück 1 ist eine Weide auf der im Sommer Pferde die Weide abgrasen. An der südlichen Grenze befindet sich ein Schlehengehölz mit einer Größe von ca. 20 m².

Die Flurstücke 2 und 3 sind größtenteils Zierrasenflächen, auf denen ca. 22 Obstbäume teilweise in überaltertem Zustand stehen.

Das Flurstück 102/2 wird zur Straße mit einer Weißdornhecke mit einer Höhe von ca. 2 m abgegrenzt. Auf dem Grundstück befinden sich ein Walnußbaum und zwei weitere Obstbäume. Die Vegetationsflächen des Plangebietes haben folgende Größen:

Flurstück 1	2.594 m ²
Flurstück 2 + 3	1.625 m ²
Teile aus 102/2	ca. 400 m ²

	4.519 m ²

Rechnet man einen hochstämmigen Laubbaum mit einem Kronendurchmesser von 7,5 m gemäß der Literatur mit 1.000 m² Vegetationsfläche, so ergibt sich eine Grünbilanz

14 Hochstämme	14 x 1.000 = 14.000 m ²
8 Halbstämme	4 x 1.000 = 4.000 m ²
1 Walnuß	1.000 = 1.000 m ²
Weißdornhecke	1.000 = 1.000 m ²
Schlehengehölz	1.000 = 1.000 m ²

	21.000 m ²

Die gesamte Grünbilanz der Plangebietsfläche beträgt demnach ca. 25.500 m².

Die Flächen sind derzeit nur durch das Haus und der Hofbefestigung versiegelt.

Einen besonderen ökologischen Wert dieser Fläche ist außer dem Schlehengehölz nicht vorhanden.

Veränderung durch die vorgesehene Planung

Als erstes muß festgestellt werden, daß die im Plangebiet festgelegten Flächen auch heute schon nach § 34 BauGB bebaubar sind, d.h., ein Eingriff in die Natur nur durch entschädigungspflichtige Festsetzungen verhindert werden können.

In der Alternative 1 werden an neuen Verkehrsflächen für die Wilhelmstraße und die geplante innere Erschließung ca. 1.100 m² benötigt.

Als anrechenbare Grundstücksfläche für die Ermittlung der neuen überbaubaren Grundstücksfläche sind ca. 2.000 m² anzunehmen. Bei einer Ausnutzung der vorgesehenen GRZ von 0,4 ergeben sich max.

$$\begin{array}{r} 800 \text{ m}^2 \\ \hline 1.900 \text{ m}^2 \end{array}$$

D.h., von den bisher unbebauten Grundstücksanteilen werden mit der Bebauung ca. $1.900 / 4.519 = 42 \%$ versiegelt.

D.h., die Oberflächenversickerung wird gegenüber dem heutigen Stand um 42 % verschlechtert. Hier ist ein starker Eingriff in die Natur feststellbar.

Ein Vergleich der Grünbilanz zeigt folgendes Ergebnis:

Planungsentwurf

----- verbleibende Grünflächen	rd. 2.600 m ²
Es wird davon ausgegangen, daß der Baumbestand auf den Flurstücken 2 und 3, der Walnußbaum und die Weißdornhecke nicht erhalten werden können. Gemäß der Planung wird der Lärmschutzwall mit ca. 26 hochstämmigen Laubbäumen bepflanzt.	
Der Lärmschutzwall wird mit einer starken bis ca. 2 m hohen Unterpflanzung auf 130 m Länge bepflanzt mit einer durchschnittlichen Breite von 7 m	
1.820 m ³ 220 m ³ Grün entsprechen ca. 1.000 m ² Vegetationsfläche	26.000 m ²
so ergibt sich $\frac{1.820}{220} \times 7.000 =$	8.272 m ²
Auf der anderen Straßenseite sollen nochmals 12 hochstämmige Bäume gepflanzt werden	12.000 m ²
Grünbilanz Entwurf	----- 46.272 m ²

Anhand dieser Grünbilanz zeigt sich, daß ein Eingriff aus Sicht der Grünbilanz nicht gegeben ist, sondern vielmehr durch den Entwurf eine nahezu 100 %ige verbesserte Grünbilanz entsteht.

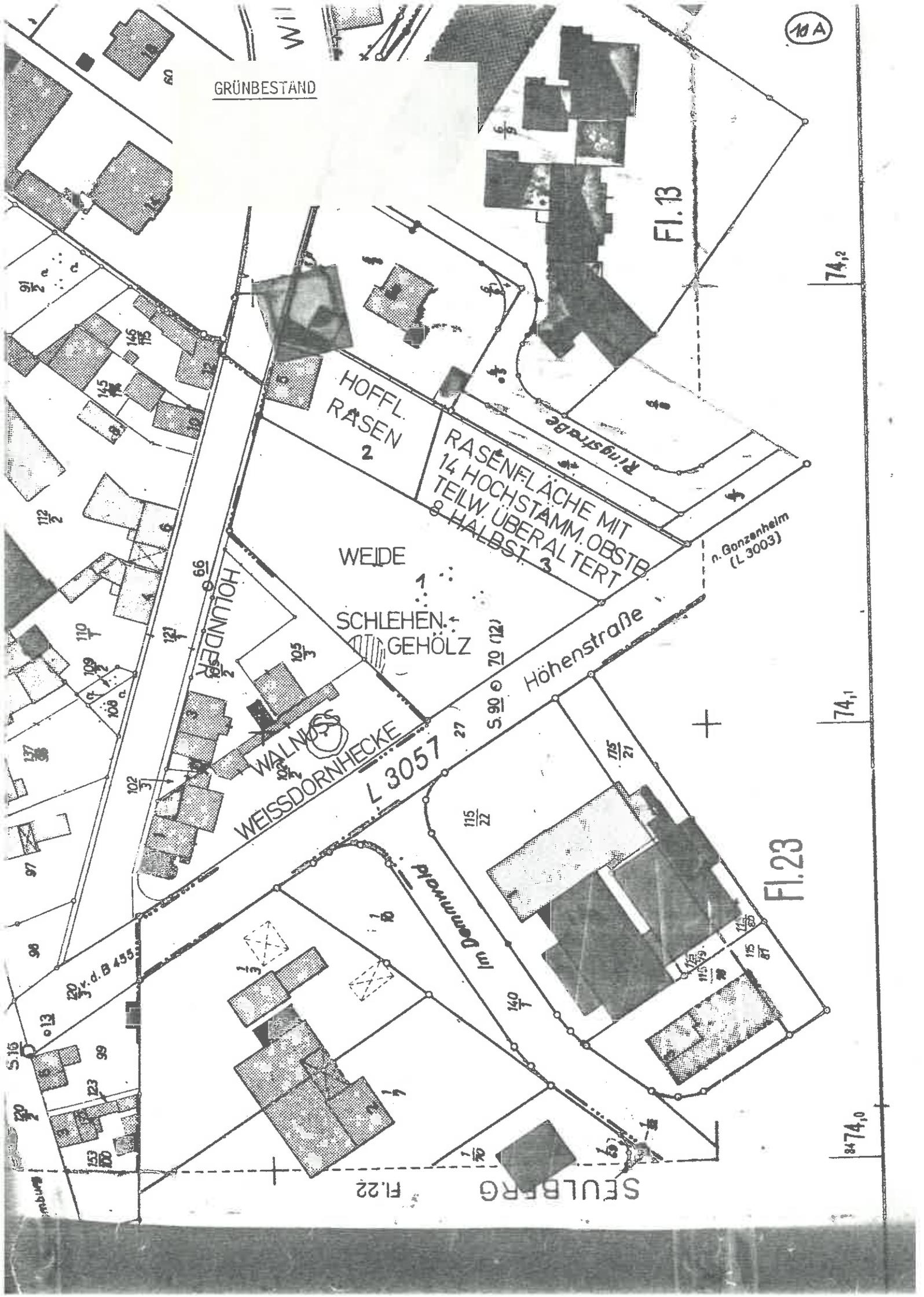
Darüber hinaus will die Stadt Friedrichsdorf als Ausgleichsfläche im Ameisenfeld auf einem Flurstück von 3.297 m² Größe ein Feldgehölz mit ca. 110 Bäumen und 1.800 Sträuchern anlegen.

Durch diese Maßnahmen wird der Eingriff in die Natur durch die Versiegelung zusätzlicher Flächen mehr als ausgeglichen, so daß kein Raum für evtl. Ausgleichszahlungen nach dem HeWATG bleibt.

Es bleibt festzustellen, daß die zur Bebauung vorgesehenen Flächen nur zu einem geringen Maß geeignet sind, den Naturhaushalt positiv zu beeinflussen. Auch die Erholungsfunktion ist nur gering, da es sich nicht um öffentliche sondern ausschließlich um private Flächen handelt.

Da von der verkehrlichen Entlastung der Innenstadt hunderte von Anwohnern betroffen sind, während auf der anderen Seite die Freiflächen nur einem geringen Teil der Gesamtbevölkerung zu dienen geeignet sind, muß hier der Anspruch der Bewohner der Innenstadt auf gesunde Wohnverhältnisse höher eingestuft werden.

GRÜNBESTAND



HOFFL.
RASEN
2

RASENFLÄCHE MIT
14 HOCHSTÄMM. OBSTB.
TEILW. ÜBERALTERN
8 HALBST. 3

WEIDE 1
SCHLEHEN. +
GEHÖLZ

WALNUS
WEISSDORNHECKE
L 3057

HOLUNDER
2

Höhenstraße

5.90 @ 70 (12)

im Dammweg

Fl. 13

Fl. 23

Fl. 22

SEULBERG

74,2

74,1

3474,0

n. Gonzenheim
(L 3003)

20 v. d. B 455

S 16

20

153

150

151

112

117

97

90

13

98

123

153

150

145

145

146

145

110

109

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

WII

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

20

21

22

23

24

25

26

27

28

29

30

31

32

33

34

35

36

37

38

39

40

41

42

43

44

45

46

47

48

49

50

51

52

53

54

55

56

57

58

59

60

61

62

63

64

65

66

67

68

69

70

71

72

73

74

75

76

77

78

79

80

81

82

83

84

85

86

87

88

89

90

91

92

93

94

95

96

97

98

99

100

101

102

103

104

105

106

107

108

109

110

111

112

113

114

115

116

117

118

119

120

121

122

123

124

125

126

127

128

129

130

131

132

133

134

135

136

137

138

139

140

141

142

143

144

145

146

147

148

149

150

151

152

153

154

155

156

157

158

159

160

Aus alldem ergibt sich, daß zum Teil bejahte naturschutzrechtliche Ansprüche hinter denen der vorgesehenen Bauleitplanung zurücktreten müssen. Um der Versiegelung von Flächen Rechnung zu tragen und insgesamt die ökologische Situation zu verbessern, soll

- a) als Ausgleich im Südosten der Gemarkung Seulberg im Gewann "Ameisenfeld" ein Feldgehölz in entsprechender Größe angelegt werden.
- b) Werden Teilflächen des Plangebietes gemäß den Pflanzfestsetzungen des vorliegenden Entwurfs intensiver begrünt als die heutigen Flächen. Hiermit wird erreicht, daß besonders in Hinblick auf die Flora und Fauna eine Verbesserung der heutigen Situation eintritt.

2.2 Öffentliche und private Belange

Als privater Belang ist die Verkehrslärmbelästigung durch das neue ca. 70 m lange Straßenstück bzw. den erweiterten Kreuzungsbereich zu nennen. In der Alternative 1 wäre ein geringfügig höherer Verkehr auf der Ringstraße zu beachten.

Zusätzlich sind in einigen Teilbereichen geringe Eingriffe in bestehende Grundstücke erforderlich, die sich zum größten Teil jedoch schon im Besitz der Stadt befinden.

Es ist festzustellen, daß die Wilhelmstraße vor Beginn der Gesamtmaßnahme "Verkehrsberuhigung Innenstadt" eine wesentlich höhere Verkehrsbelastung aufwies, da diese Straße auch als Zufahrt zu den Dillinger Wohngebieten Taunusstraße und Talstraße genutzt wurde. Erst durch die Schaffung der Zu- und Abfahrten an der B 455 wurde der Verkehr durch die indirekten Maßnahmen auch auf der Wilhelmstraße reduziert. Als weiteres wird durch die im Bau befindliche kreuzungsfreie Zufahrt zur Ortsumgehung Seulberg (L 3015) - über die Bahnstraße - der Verkehr in der Wilhelmstraße reduziert. Insgesamt werden daher durch die durchgeführten und im Entwurf geplanten Maßnahmen erhebliche Verkehrsentflechtungen eintreten.

Für den nördlichen Bereich, der als Mischgebietsfläche dargestellt ist, bedeutet der Straßenneubau hinsichtlich der Lärmbelästigung weder eine Verschlechterung noch eine Verbesserung. Hier wird die Lärmquelle im wesentlichen lediglich nach Süden verlagert. Dem soll z. T. Rechnung getragen werden, indem im Kreuzungsbereich eine bepflanzte, 2 m hohe Mauer errichtet wird. Direkt betroffen ist der Eigentümer des Anwesens Wilhelmstraße 5 (Flurstück 2 und 3); in unmittelbarer Nähe des Wohnhauses mündet die Wilhelmstraße in das neue Straßenstück. Hier wird es trotz des vorgesehenen Lärmschutzwalles gegenüber dem jetzigen Zustand zu verstärkten Beeinträchtigungen durch Verkehrslärm kommen. Angesichts der geschilderten Verbesserungen, die durch die neue Straßenführung für einen großen Teil der Innenstadt Friedrichsdorfs erreicht werden, muß diese Beeinträchtigung im Interesse des Gemeinwohles hingenommen werden.

Ferner ist der Eigentümer dieses Grundstücks durch das Heranrücken der Wohnbebauung betroffen. Um diese Beeinträchtigungen, die mit einer solchen Wohnbebauung verbunden sind, möglichst gering zu halten, wurden zwei Planalternativen erarbeitet. So ist bei der Alternative 2 das gesamte Anwesen aus der Planung herausgenommen, dadurch wird allerdings erforderlich, daß die vorgesehene neue Wohnbebauung über das neue Straßenstück angeschlossen werden muß. Dies ist im Hinblick auf die Verkehrssituation im Kreuzungs- und Bushaltebereich keine verkehrstechnisch optimale Lösung, aber hinsichtlich der geringeren Anzahl der Wohneinheiten sicherlich noch akzeptabel.

Mit dem neuen Kreuzungsbereich an der Höhenstraße rückt die Einmündungssituation, mit den für Kreuzungen typischen Staus, näher an die Ringstraßenbebauung heran. Insgesamt ist jedoch dieser Kreuzungsbereich noch soweit von den Gebäuden entfernt, daß eine zusätzliche Belastung durch Lärmemissionen über die jetzige Verkehrsbelastung hinaus, nur in unerheblichem Maße zu befürchten sind.

Die Alternative 1 sieht die Ausweisung von zwei weiteren überbaubaren Flächen in Richtung Ringstraße und damit die Erschließung über diese Anwohnerstraße vor. Insgesamt ist die hier geplante Erschließung für die Wohnbebauung als verkehrstechnisch günstiger zu bewerten. Hinsichtlich der Breite und des Ausbaues ist die Ringstraße geeignet, diesen geringfügigen zusätzlichen Verkehr aufzunehmen.

Es besteht im übrigen für die jetzigen Bewohner der Ringstraße kein Anspruch darauf, daß diese Erschließungsstraße im nördlichen Bereich anbaufrei bleibt. Für die durch die Erschließung über die Ringstraße entfallenden 3 Stellplätze soll auf der neuverplanten Fläche Ersatz geschaffen werden.

Bei der südwestlichen Bebauung handelt es sich um das Crest Hotel, für das der neue Kreuzungsbereich mit seinen zusätzlichen Abbiegespuren in erschließungstechnischer Hinsicht Vorteile bringt, was die bzgl. der Lärmemission zu erwartenden Nachteile aufwiegen dürfte.

2.3 Private Belange untereinander

Da von der neugeplanten Wohnbebauung ausschließlich der Eigentümer des Anwesens Wilhelmstraße 5 mit den Flurstücken 2 und 3 betroffen ist und mit den beiden Planalternativen im Rahmen der Bürgerbeteiligung diesen Belangen ausreichend Rechnung getragen wird, erübrigt sich vor der vorgezogenen Bürgerbeteiligung eine weitere Abwägung der privaten Belange untereinander.

3. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich soll für die Alternative 1 folgende Flurstücke umfassen:

Gemarkung Friedrichsdorf

Flur 5, Flurstücke 102/2, 102/3, 105/2, 105/3, 121/2, 120/8, 120/12,
120/13, 120/14, 120/15, 98/1, 192/8 (teilweise).

Flur 13, Flurstücke 27 (teilweise), 1, 2, 3, 6/4

Gemarkung Seulberg

Flur 22, Flurstücke 1/3 (teilweise), 1/10 (teilweise)

Flur 23, Flurstücke 140/1 (teilweise), 115/22 (teilweise).

Für die Alternative 2 soll der Geltungsbereich folgende Flurstücke umfassen:

Entsprechend Alternative 1; es entfallen die in der Flur 13 der Gemarkung Friedrichsdorf liegenden Flurstücke 2, 3 und 6/4.

4. Kosten

Die Kosten der Straßenbaumaßnahmen betragen ca. 1 Mio. DM.

Friedrichsdorf, Januar 1988