



ZEICHENERKLÄRUNG

Festsetzung des Bebauungsplanes nach § 9 Abs. 1 BBAuG
Der Bebauungsplan besteht aus zwei Teilen: 1. Bebauungsplan (ohne Grünfestsetzungen); 2. Grünordnungsplan Teil 2

Art der baulichen Nutzung
(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BBAuG, §§ 1 bis 11 BauVVO)

- Allgemeines Wohngebiet nach § 4 BauVVO, Tankstellen sind auch als Ausnahme zulässig, nicht zugelassen werden Schank- und Speisewirtschaften
- Sondergebiet - Stadtteilzentrum Nikkeim (§ 11 Abs. 2 BauVVO)
Im Stadtteilzentrum sollen Läden zur Versorgung des Stadtteils Nikkeim mit Waren des täglichen Bedarfs sowie zentrale Einrichtungen der Wirtschaft und der Verwaltung entstehen.

Zulässig sind:

- Geschäfts-, Büro und Verwaltungsgebäude
- Einzelhandelsbetriebe bis zu einer Geschosfläche von 1.000 qm im Erdgeschoss
- Schank- und Speisewirtschaften, Betriebe des Beherbergungsgewerbes
- Sonstige nicht störende Gewerbebetriebe
- Anlagen für kirchliche, soziale, kulturelle und gesundheitliche Zwecke
- Wohnungen

Maß der baulichen Nutzung

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BBAuG, § 16 BauVVO)

- I-0 Zahl der Vollgeschosse
DG (als Vollgeschosse zulässig)
Zahl der Vollgeschosse zwingend
- II-III Zahl der Vollgeschosse als Mindest- und Höchstgrenze
- IV Zahl der Vollgeschosse zwingend
- 04 Grundflächenzahl (GRZ)
- 08 Geschosflächenzahl (GFZ)
Die zulässige Geschosfläche ist um die Fläche notwendiger Garagen, die unter der Geländeoberfläche hergestellt werden, zu erhöhen (§ 21 a Abs. 5 BauVVO).

Dachfußhöhe:

- TH Traufhöhe: Max. 3,50 m bzw. 6,50 bzw. 10,5 m bzw. 13,50 m über der festgelegten Geländeoberfläche
- 27°-52° Dachneigung
- FD Flachdach

Bauweise, Baulinien, Baugrenzen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 2 BBAuG, §§ 22 und 23 BauVVO)

- ED nur Einzel- und Doppelhäuser zulässig
- 0 offene Bauweise
- 9 geschlossene Bauweise
- Baugrenzen
- Abstandsregelungen nach Art. 6 und 7 BayBO

Einrichtungen und Anlagen zur Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen des öffentlichen und privaten Bereichs, Flächen für den Gemeinbedarf

(§ 9 Abs. 1 Nr. 5 und Abs. 6 BBAuG)

- Flächen für den Gemeinbedarf
- Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (Kindergarten)
- Kirchen und kirchlichen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen (Kirchenzentrum)

Verkehrsflächen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 11 und Abs. 6 BBAuG)

- Breite der Wege und Straßen
- Ruhender Verkehr (Parkplätze mit Grünflächen-gestaltung)
- Verkehrsflächen, die von Fußgängern und von Fahrzeugen gleichberechtigt benutzt werden können.
- Fußwege
- Straßenbegrenzungslinie

Grünflächen

(Siehe Teil 2: Grünordnungsplan)

- Öffentliche Grünfläche
- Private Grünfläche
- Spielplatz

Flächen für Versorgungsanlagen, für die Verwertung oder Beseitigung von Abwasser und festen Abfallstoffen sowie für Ablagerungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12, 14 und Abs. 6 BBAuG)

- Abwasser
- Vorhandener Abwasserkanal

Hauptversorgungs- und Hauptabwasserleitungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 13 und Abs. 6 BBAuG)

Wasserflächen und Flächen für die Wasserwirtschaft, den Hochwasserschutz und die Regelung des Wasserabflusses

(§ 9 Abs. 1 Nr. 16 und Abs. 6 BBAuG)

Sonstige Planzeichen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 1 BBAuG, § 16 BauVVO)

- Mindestgröße der Baugrundstücke (§ 9 Abs. 1 Nr. 3 BBAuG)
- Doppel- Einzel- Reihen- haus

- Mindest-Grund- stücksgröße 320 m² 450 m² 200 m²
- Umgrenzung von Flächen für Stellplätze, Garagen und Gemeinschaftsanlagen (§ 9 Abs. 1 Nr. 4 und 22 BBAuG)

- St Stellplätze
- Garagen mit festgesetzter Zufahrt

- Grenze des räumlichen Geltungsbereiches des Bebauungsplanes (§ 9 Abs. 7 BBAuG)

- Abgrenzung unterschiedlicher Nutzung, z. B. von Baugeländen, oder Abgrenzung des Gebietes der Nutzung innerhalb eines Baugeländes (z. B. § 1 Abs. 4, § 16 Abs. 5 BauVVO)

- Bestehende Grundstücksgrenze
- Vorgeschlagene Grundstücksteilung

- Flurstücksnummer
- Bestehende Wohngebäude
- Bestehende Nebengebäude

Gestaltung der baulichen Anlagen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 und Abs. 6 BBAuG)

- Firstrichtung: bei Einzelhäusern: Richtung des Hauptfirstes

Textliche Festsetzungen

(§ 9 Abs. 1 Nr. 12 und Abs. 6 BBAuG)

- Dachform**
Zulässig sind Satteldächer, Walddächer sind zulässig bei Einzelhausbebauung. Bei Doppelhäusern bzw. Hausgruppen sind die Dächer in Material, Farbe und Dachneigung einheitlich zu gestalten.
- Dachaufbauten und Giebeln**
Dachaufbauten und Giebeln sind nur bei einer Dachneigung von 40° zulässig. Sie müssen von den Ortsgängen einen Mindestabstand von 2,50 m einhalten und dürfen nicht länger sein als 2/3 der Firstlänge.
- Garagen**
Garagen sind nur innerhalb der Baugrenzen oder Flächen für Garagen zulässig. Ein Stauraum von 5 m zwischen öffentlicher Verkehrsfläche und Garageneingang ist einzuhalten. Garageneingänge sind als Satteldächer auszuführen. Bei anliegender Garagenbebauung sind die Dächer in Material und Dachneigung einheitlich auszuführen und an die Dachneigung der Hauptgebäude anzupassen.
- Lärmschutzmaßnahmen**
Innerhalb der Flächen, die in einem Abstand von 100 m südlich der Kleinen Schönbuschallee liegen, sind Lärmschutzmaßnahmen in Form geeigneter Grundrüttelungen notwendig. Schlafplätze sind so anzuordnen, daß eine ausreichende Belüftung über Schlafräume hinaus erfolgt. Die Maßnahmen sind so anzuordnen, daß eine ausreichende Belüftung über Schlafräume hinaus erfolgt. Die Maßnahmen sind so anzuordnen, daß eine ausreichende Belüftung über Schlafräume hinaus erfolgt.

Planunterlagen: Stand der Vermessung

Mr. Ohne Auflegen genehmigt
gemäß § 11 BBAuG mit 18 vom
23. Jan. 1988, Nr. 100/88
Witzburg, den 23. Jan. 1988
Regierung von Unterfranken
Nikkeim

Aufgrund des § 2 Abs. 1 und des § 10 des Bundesbaugesetzes (BBAuG) i. d. F. vom 19.08.1976 (BGBl. I S. 2256, ber. S. 3617), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.07.1979 (BGBl. I S. 969), des Art. 91 Abs. 3 der Bayer. Verfassung i. d. F. vom 02.07.1982 (BGBl. I S. 420) und des Art. 23 der Gemeindeordnung für den Freistaat Bayern i. d. F. vom 26.10.1982 (GBl. S. 904) hat der Stadtrat der Stadt Aschaffenburg diesen Bebauungsplan, bestehend aus der Planzeichnung und den nebenstehenden textlichen Festsetzungen, als Satzung beschlossen.

Aschaffenburg, den 25.10.1985
J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Der Stadtrat hat in der Sitzung vom 22.11.1985... die Aufstellung des Bebauungsplanes beschlossen.
Der Aufstellungsbescheid wurde am 22.11.1985 ortsüblich bekanntgemacht.
Aschaffenburg, den 25.10.1985

J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Die Bürgerbeteiligung gemäß § 2 a Abs. 2 BBAuG mit öffentlicher Darlegung und Anhörung für den Entwurf des Bebauungsplanes der Fassung vom 22.11.1985... hat in der Zeit von 22.11.1985 bis 23.01.1986 stattgefunden.
Aschaffenburg, den 25.10.1985

J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Der Entwurf des Bebauungsplanes in der Fassung vom 22.11.1985 wurde mit der Begründung gemäß § 2 a Abs. 6 BBAuG in der Zeit vom 22.11.1985 bis 23.01.1986 öffentlich ausgestellt.
Aschaffenburg, den 25.10.1985

J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Die Stadt Aschaffenburg hat mit Bescheid des Stadtrats vom 22.11.1985... den Bebauungsplan gemäß § 10 BBAuG in der Fassung vom 22.11.1985 als Satzung beschlossen.

Aschaffenburg, den 25.10.1985
J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Die Stadt Aschaffenburg hat mit Bescheid des Stadtrats vom 22.11.1985... den Bebauungsplan gemäß § 10 BBAuG in der Fassung vom 22.11.1985 als Satzung beschlossen.

Aschaffenburg, den 25.10.1985
J. R. R. R.
Oberbürgermeister

Die Regierung hat den Bebauungsplan mit Bescheid vom 22.11.1985... Nr. 100/88 gemäß § 11 BBAuG mit 18 Auflegen genehmigt.

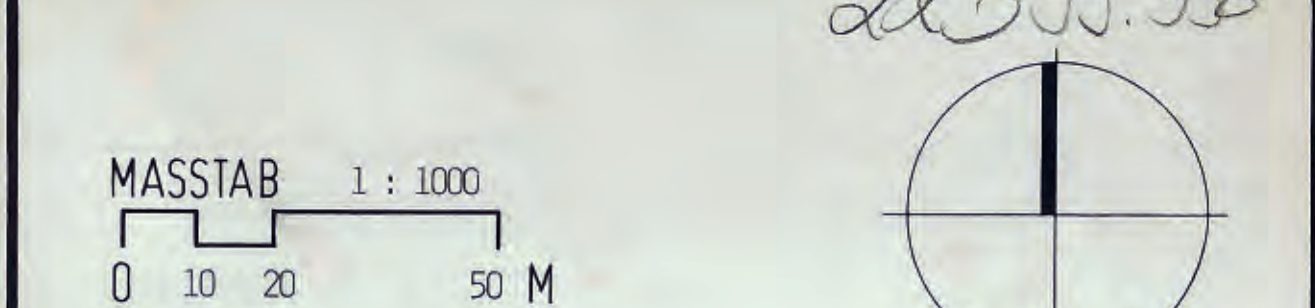
Witzburg, den 23. Jan. 1988
J. R. R. R.
Regierung von Unterfranken

Die Genehmigung des Bebauungsplanes wurde am 22.11.1985... gemäß § 12 BBAuG ortsüblich bekanntgemacht.

Der Bebauungsplan mit Begründung wird seit diesem Tag zu den üblichen Dienststunden im Rathaus Zimmer Nr. 610 A zu jedermanns Einsicht bereitgehalten und über dessen Inhalt auf Verlangen Auskunft gegeben.

Der Bebauungsplan ist damit rechtsverbindlich. Auf die Rechtsfolgen des § 44 c sowie des § 155 a BBAuG ist hingewiesen worden.

Aschaffenburg, den 23.03.1986
J. R. R. R.
Oberbürgermeister



STADT ASCHAFFENBURG

Bebauungsplan für das Gebiet zwischen Kleiner Schönbuschallee, östlicher Grenze, Rusterweg, Fichtenweg, Ullnerweg, Zypressenweg und Hafenbahn

Der Bebauungsplan besteht aus 2 Teilen
Teil 1: Bebauungsplan ohne Grünfestsetzungen
Teil 2: Grünordnungsplan

Der Grünordnungsplan wurde aus dem Begründungsplan der Landschaftsarchitekten Heinrich und Irmgard Dietz vom 25.02.1983 entwickelt.

BAUREFERAT
Kummer
SACHBEARBEITER
DATUM GEÄNDERT
BEBAUUNGSPLAN-NR.

STADTPLANUNGSAMT
Holler
12.04.1985
8/6

Geändert durch BPI, in Kraft getreten am 19.08.1988

Geändert durch BPI, in Kraft getreten am 12.12.2014

STADT ASCHAFFENBURG

zu M 41 94.346

Begründung
zum
Bebauungsplan

"Nördlich des Fichtenweges"

für das Gebiet zwischen Kleiner Schönbuschallee,
östlicher Grenze, Rüsterweg, Ulmenweg,
Zypressenweg und Hafenbahn (Nr. 8/6)

AUFGESTELLT: STADTPLANUNGSAMT

DATUM: 12.04.1985

1.0 Planungsrechtliche Voraussetzungen

Die Stadt Aschaffenburg besitzt einen nach dem Wohnsiedlungsgesetz erstellten Wirtschaftsplan vom 17.03.1959, der mit RS vom 24.07.1961 - Nr. IV/3-905 a 86 I - von der Regierung von Unterfranken genehmigt wurde und gem. § 173 Abs. 1 BBauG als übergeleiteter Flächennutzungsplan weitergilt.

Für den Bereich des Stadtteils Nilkheim wurde eine Änderung des Flächennutzungsplanes durchgeführt, die seit 22.08.1980 wirksam ist.

Der vorliegende B-Plan-Entwurf ist aus diesem F-Plan gem. § 8 Abs. 2 (1) BBauG entwickelt.

Eine beschlossene kommunale Entwicklungsplanung besteht nicht.

2.0 Ziele und Zweck

- 2.1 Der Stadtteil Nilkheim mit seinem z. Z. 3500 Einwohnern, zählt zu den bevorzugten Wohngebieten in der Stadt Aschaffenburg.

Die Nachfrage nach Baugrundstücken in diesem Gebiet ist sehr groß. Dem städt. Liegenschaftsamt liegen ca. 190 Vormerkungen für Grundstücke vor. Ein weit größerer Teil an Bauwilligen, die sich über den privaten Grundstücksmarkt bedienen, ist hiermit nicht erfaßt.

- 2.2 Der zu verplanende Bereich schließt die bestehende Bebauung nach Norden bis zur Kleinen Schönbuschalle hin ab.

- 2.3 Im Bereich des neu auszuweisenden Baugebietes sind entsprechend den Ausweisungen des Flächennutzungsplanes Infrastruktureinrichtungen vorgesehen, die einen Teil des geplanten Stadtteilzentrums bilden. Sie stellen eine notwendige Ergänzung von Infrastruktureinrichtungen und Einrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf für das geplante Baugebiet und für den gesamten Stadtteil Nilkheim dar.

- 2.4 Zwischen den beiden Stadtteilen Nilkheim und Leider bestehen von jeher sehr enge Bindungen. Verwandtschaftliche und berufliche Bindungen zwischen den Anwohnern, Kinder, die im Stadtteil Leider zur Schule gehen, die günstige Verkehrsanbindung zum Waldfriedhof und die gute Erreichbarkeit der Sportanlagen im Alleefeld belegen die Frequentation des derzeit vorhandenen Auweges.

Schon in der Leitplanung von Prof. Guthier aus dem Jahre 1963 war es vorgesehen, den Stadtteil Nilkheim, der durch eine Ringstraße (Wohnsammelstraße) erschlossen werden sollte, an drei Stellen im Süden an die Großostheimer Straße (Staatsstraße 3115) und im Norden über den Auweg an die Darmstädter Straße (B 26) anzubinden.

Der Bebauungsplanentwurf, der aus der Änderung des Flächennutzungsplanes für den Stadtteil Leider, der die Wohnsammelstraße mit den drei Anschlüssen an die Großostheimer Straße und den neu trassierten Auweg bis zur Darmstädter Straße zeigt, entwickelt wurde, beinhaltet die Verlängerung des Ulmenweges und Anschluß desselben über den Auweg an die Darmstädter Straße und den Stadtteil Leider.

Die Auweganbindung zur Darmstädter Straße hin, als 2-spurige Straße, ist mit 6,50 m Querschnitt zuzüglich der Geh- und Radwege mit einer Breite von jeweils 3 m im Bebauungsplan eingetragen.

3.0 Größe, Lage und Beschaffenheit

- 3.1 Das Plangebiet hat eine Größe von ca. 33 ha.

- 3.2 Die Lage des Gebietes zum Zentrum der Stadt Aschaffenburg (Herstellstraße) ist günstig. Die Entfernung beträgt ca. 2,5 km Luftlinie.

Der unmittelbar angrenzende Park Schönbusch, die Nähe zum Mainufer, die schnelle Erreichbarkeit des Schulzentrums mit Hallenbad, Freibad und Eissporthalle, die angrenzenden Sportanlagen im Alleefeld

und nicht zuletzt die Stadtnähe bestimmen Nilkheim als bevorzugtes Wohngebiet. Der Stadtteil Nilkheim wird ringsum von einem Grünzug begrenzt. Im Norden des Bebauungsplangebietes liegt das Allee-feld. Das Allee-feld schirmt mit einer Tiefe von ca. 300 m das Baugebiet von der Darmstädter Straße ab. Die Kleine Schönbuschallee (Baudenkmal) trennt das geplante Baugebiet vom Allee-feld. Im westlichen Bereich schließt sich das geplante Baugebiet an teilweise vorhandener Wohnbebauung an und wird im nordwestlichen Ende von der Hafenbahnlinie begrenzt. Im Süden und Südosten grenzt das geplante Baugebiet an vorhandener Bebauung an.

- 3.3 Topographisch stellt das Gelände weitgehend eine Ebene dar. Der Boden besteht überwiegend aus Sand und sandigem Kies mit Lehmantellen. Bodenverbessernde Maßnahmen sind nicht notwendig. Der Grundwasserspiegel liegt in diesem Bereich ausreichend tief.

Das Plangebiet besteht neben einigen Gärten und landwirtschaftlich genutzten Flächen zum größten Teil aus Wiesen und Obstgärten. Ein nennenswerter Baumbestand auf den unbebauten Flächen ist nicht vorhanden.

- 3.4 Das geplante Baugebiet schließt sich im Süden an die bereits vorhandene Wohnbebauung an, für die ein rechtskräftiger Bebauungsplan zwischen Hafenbahn, nördlicher und östlicher Geltungsbereichsgrenze, Rüsterweg, Ulmenweg und Eibenweg (Nr. 8/3) besteht (genehmigt mit RE vom 04.06.1969 - Nr. IV/3-905 a 25 -).

Der südöstliche Bereich grenzt nahtlos an den Bebauungsplan für das Gebiet zwischen Kastanienweg, nördlicher und östlicher Grenze und der Großostheimer Straße (Nr. 8/4) vom 25.06.1979 an. Dieses Gebiet wurde gemäß § 11 BBauG mit RS vom 30.07.1980 - Nr. 420-905 a 4/80 - genehmigt.

Der nördliche Bereich dieses Gebietes an der Nahtstelle zum geplanten neuen Bebauungsgebiet ist noch nicht vollständig bebaut.

4.0 Planungskonzept

- 4.1 Verkehrserschließung (Kraftfahrzeuge, Fußgänger, Radfahrer, ruhender Verkehr). Das Gebiet wird von keiner Hauptstraße tangiert. Mit dem Ulmenweg und Lorbeerweg im Süden, mit der Großostheimer Straße (St 3115) und dem Auweg im Norden, mit der Darmstädter Straße (B 26) ist das Gebiet dennoch gut an das städt. Straßennetz angebunden.

Der Ulmenweg ist derzeit bis an den nördlichen Rand der vorhandenen Wohnbebauung als Wohnsammelstraße ausgebaut. Nach dem vorgesehenen Bebauungsplanentwurf wird diese Straße verlängert und bildet einen äußeren Ring.

Dieser äußere Ring wird mit beidseitig angelegten Fuß- und Radwegen mit einer Breite von 3 m und beidseitigen Längsparkstreifen mit einer Breite von 2,00 m ausgebildet. Der Fahrbahnquerschnitt beträgt 6,50 m. Die Längsparkstreifen werden durch einzelne Grünfelder unterbrochen. In diesen Grünfeldern sind beidseitig Baumbepflanzungen und Leuchten vorgesehen.

Das Verkehrsplankonzept sieht keine generelle Trennung zwischen Fußwegbeziehung und Fahrstraße vor. Die in den angrenzenden Baugebieten bereits vorhandenen Hauptfußwege wurden aufgenommen und weitergeführt.

Das innenliegende Bauland wird durch verkehrsberuhigte Bereiche in verschiedene Wohngebiete geteilt. Die Querachse des geplanten verkehrsberuhigten Bereiches (von Osten nach Westen) bindet sich im Westen in das bereits bestehende Fußwege- und Straßennetz ein und verläuft etwa mitten durch das geplante Baugebiet in östlicher Richtung. Die Erschließung der einzelnen innenliegenden Bauflächen erfolgt über einzelne Stichstraßen und Verkehrsspangen, die an den äußeren Ring, dieser Querachse und den vorhandenen Fichtenweg angebunden sind. Die Erschließung des Baulandes, das außerhalb des Ringes liegt, erfolgt ebenfalls über Stichstraßen, die jedoch im Bereich der Wendeplatten durch Verbindungsstraßen bzw. Verbindungswege kurzgeschlossen sind.

Die durch das geplante Wohngebiet geführte verkehrsberuhigte Zone ermöglicht eine weitgehend gefahrlose Fußweg- und Radwegverbindung bis hin in die Innenstadt und wird als Mischfläche ausgebaut.

Die Erschließung der einzelnen Wohngruppen erfolgt über Stichstraßen, die als Mischflächen ausgebaut werden sollen, d. h., daß auf diesen Mischflächen Fußgänger und Kraftfahrer dieselben Rechte genießen.

Für Fußgänger und Radfahrer besteht ein Erschließungssystem, das vor allem auf das Zentrum ausgerichtet ist.

Kinder und Erwachsene, die innerhalb des Erschließungsringes wohnen, können so alle Ziele innerhalb des Erschließungsringes erreichen ohne eine Verkehrsstraße zu kreuzen. Die Differenzierung der Erschließung in Sammelstraßen, verkehrsberuhigte Bereiche und Wohnwege gibt die Voraussetzung für ein Erschließungssystem, mit dem ruhiges Wohnen und Wirtschaftlichkeit gleichzeitig erreicht wird.

Die Garagen und privaten Stellplätze sind ausschließlich auf dem eigenen Grundstück untergebracht. Für die Mehrfamilienhäuser entlang der von Osten nach Westen verlaufenden verkehrsberuhigten Zone können z. T. auch Tiefgaragen eingebaut werden.

Öffentliche Parkplätze werden zusätzlich ausgewiesen. Es besteht darüber hinaus die Möglichkeit, im Bereich der verkehrsberuhigten Wohnstraßen die vorgesehenen Besucherparkplätze aufzusuchen.

Zusätzliche Parkmöglichkeiten für Besucher u. a. sind in den Bereichen der Wendeanlagen von den Stichstraßen als auch entlang des äußeren Ringes auf den dort vorgesehenen Längsparkstreifen geplant.

4.2 Art und Maß der baulichen Nutzung:

Das geplante Baugebiet ist gem. § 9 Abs. 1 Bundesbaugesetz (BBauG) überwiegend als Allgemeines Wohngebiet (WA) ausgewiesen. Die Bebauung setzt sich in erster Linie aus Einzel-, Doppel- und Reihenhäusern in 1- und 2-geschossiger Bauweise aber auch aus 3 - 4-geschossigen Gebäuden zusammen. Das zulässige Maß der baulichen Nutzung ist unter Beachtung von § 17 der Baunutzungsverordnung (BauNVO) für einzelne Quartiere unterschiedlich festgesetzt.

Im südöstlichen Geltungsbereich des Bebauungsplanes ist ein Stadtteilzentrum vorgesehen. Dieses setzt sich zusammen aus einem Sondergebiet SO gem. § 11 Abs. 2 BauNVO - Ladengebiet - und Flächen für den Gemeinbedarf (Kirche und Kindergarten).

In der näheren Umgebung sind weder Gewerbegebiete noch sonstige emissionsträchtige Einrichtungen vorhanden und auch in Zukunft nicht möglich.

Es ist vorgesehen, die 1- und 2-geschossigen und auch die 3 - 4 geschossigen Gebäude mit einem Satteldach auszuweisen. Bei den 1-geschossigen Wohnhäusern sind Satteldächer zwischen 27° und 52° Dachneigung möglich. Bei Einzelhausbebauung sind auch Walmdächer zulässig. Bei Gebäuden ab 2 Vollgeschossen soll die Dachneigung 30° betragen. Die Dacheindeckung soll in Tonziegeln bzw. ersatzweise in Betondachsteinen erfolgen. Die zulässigen Traufhöhen sind im Bebauungsplan festgesetzt.

Der Bebauungsplan enthält die rechtsverbindliche Festsetzung für die städtebauliche Ordnung und bildet die Grundlage für weitere, zum Vollzug des Bebauungsplans erforderliche Maßnahmen, insbesondere für die Zulässigkeit von Bauvorhaben.

4.3 Grünflächen und Kinderspielplätze:

Auf eine Begrünung der Fuß- und Radwege, der Straßen und Parkplätze wurde besonderer Wert gelegt. Im Bereich der Wendeplätze sind Flächen geplant, die auch als Spielflächen für Kinder ausgestaltet werden sollen, oder Ruhebänke für Erwachsene erhalten können. Diese Flächen sollen eine wassergebundene Decke erhalten und eine Baumpflanzung, die sich als Vierergruppe darstellt.

Durch grünordnerische Festsetzungen im Bebauungsplan soll die harmonische Einfügung der ausgewiesenen Bauflächen in das Orts- und Landschaftsbild sichergestellt werden. Die Sicherung für einen

ausreichenden Grünflächenanteil in den Vorgartenbereichen wird durch entsprechende Festsetzungen im Bebauungsplan bestimmt. Langfristig gesehen ist es beabsichtigt, die gesamte äußere Ringsammelstraße alleeartig zu bepflanzen. Die Baumpflanzungen können in den einzelnen Grünfeldern, die die Längsparkstreifen unterbrechen, vorgenommen werden.

In dem vorgesehenen Verkehrsnetz, mit Ausnahme des auf Seite 5 Abs. 3 beschriebenen "äußeren Ringes" (Allee-Charakter), sind Baumgruppen vorgesehen, die einen wirksamen optischen Beitrag zum Grünkonzept bringen und Spaziergängern Orientierung sind und im Sommer Schatten spenden. Die Aufstellung von Bänken unter diesen großkronigen Bäumen bieten insbesondere den älteren Einwohnern dieses Gebietes auch an besonders heißen Tagen Schutz.

Mehrere Kinderspielplätze sind über das Plangebiet verstreut festgesetzt. Durch die Nachbarschaft des Parkes Schönbusch, des Mains, des Alleeefeldes und seinen Freizeitanlagen werden auch den heranwachsenden Jugendlichen Möglichkeiten für Sport, Spiel und Erholung gegeben.

Die von der Regierung von Unterfranken genehmigte Flächenutzungsplanänderung für den Stadtteil Nilkheim sieht auf der Südseite der Allee einen 30 m breiten Schutzstreifen vor ; von der Achse der Allee aus gemessen.

Von dem 30 m breiten Schutzstreifen (Grünstreifen) ist ein Bereich von 10 m Tiefe, von der Achse der südlichen Baumreihe gemessen, vorgesehen, der im Zuge der Verwirklichung der Bauleitplanung in öffentliches Eigentum übergehen muß.

Der Bebauungsplanentwurf sieht vor, daß die verbleibende Grünzone, die sich an den als öffentlichen Grünstreifen dargestellten 10 m tiefen Streifen anschließt, von jeglicher Bebauung freigehalten werden muß. Eine Nutzung als Hausgarten ist zulässig.

4.4 Infrastruktureinrichtungen:

Entsprechend den Ausweisungen des Flächennutzungsplanes enthält der Bebauungsplanentwurf einen Teil des Stadtteilzentrums mit Kirche, Kindergarten und einer Reihe von Läden und sonstigen Infrastruktureinrichtungen für den täglichen und periodischen Bedarf.

Infrastruktureinrichtungen sind in den angrenzenden Wohngebieten bereits teilweise vorhanden. Im Stadtteil Nilkheim mit z. Z. ca. 3 500 Einwohnern sind ca. 1 410 qm Nettoverkaufsfläche mit Einrichtungen für den täglichen Bedarf plus ca. 700 qm Gaststättenflächen vorhanden.

Das neugeplante Stadtteilzentrum ist etwa am östlichen Rand des vorgesehenen Baugebietes angeordnet. Im Rahmenkonzept für gesamt Nilkheim und im rechtskräftigen Flächennutzungsplan bilden diese Einrichtungen ein gemeinsames, etwa mittig angeordnetes Zentrum.

In den Ladengeschossen der 3 bzw. 4-geschossigen Bebauung steht eine Nettoverkaufsfläche von ca. 9000 qm zur Verfügung. Sozialen Zwecken dienende Gebäude und Einrichtungen sind in diesem neugeplanten Zentrum ebenfalls vorgesehen.

Ein Kindergarten ist im alten Ortskern an der Pfarrkirche St. Kilian vorhanden. Im Bereich des geplanten Zentrums in unmittelbarer Nähe der geplanten kirchlichen Einrichtungen ist ein weiterer Kindergarten mit 3 Gruppen auf einem Gelände mit ca. 2000 qm vorgesehen.

Die im Flächennutzungsplan geplante Hauptschule mit einem Programm von insgesamt 11 Klassen liegt nicht im Bereich des z. Z. zum Bau vorgesehenen Zentrums. Es entfallen auf die Förderstufe (5. und 6. Klasse) 5 Klassen und auf die 7. - 9. Klasse 6 Klassen. Für die Hauptschule ist bei der Errichtung eines neuen Schulgebäudes von etwa 10 - 12 Klassen mit jeweils einer Zahl von 30 Schülern ein Flächenbedarf von 7.900 qm notwendig, der jedoch bei der Neuaufstellung von Bebauungsplan, die den restlichen Teil von Nilkheim abdecken, vorgesehen werden kann.

4.5 Statistische Werte

4.5.1.0 Gesamtes Plangebiet
= Bruttobauland = ca. 33,5320 ha = 100%

4.5.1.1 Verkehrsflächen

Fahrbahnen mit Straßenbegleitgrün,
Fußwege, Erschließungsparkflächen
(Stellplätze und Parkplätze) = ca. 6,9020 ha = 20,64%

4.5.1.2 öffentliche Grünflächen

- a) öffentliches Grün incl.
einer Fläche für ein
Regenrückhaltebecken
(RRB) und eine Spiel-
fläche 3.544 qm
- b) öffentlicher Grünstreifen
an der Kleinen Schönbusch-
allee (= 2,3%) 7.766 qm
- c) öffentliche Spiel-
plätze 2.300 qm
13.610 qm = ca. 1,3610 ha = 4,06%

4.5.2.0 Gemeinbedarfsflächen

- a) Kirchenzentrum
(Evang.) 1.490 qm
- b) Kindergarten 1.990 qm
3.480 qm = ca. 0,3480 ha = 1,04%

4.5.3.0 Bauflächen (WA,SO)

- a) Allgemeines Wohn-
gebiet 239.080 qm
- b) Sondergebiet 10.130 qm
249.210 qm = ca. 24,9210 ha = 74,26%
ca. 33,5320 ha = 100,00%

4.6 Zahl der Wohneinheiten

4.6.1	3- und 4-geschossige Bebauung ca.	64 WOE
	1- und 2-geschossige Bebauung ca.	968 WOE
		1032 WOE

4.7 Geschätzte Einwohnerzahl

$$1032 \text{ (WOE)} \times 3,5 \text{ E} = 3612 \text{ Einwohner}$$

4.8 Wohngebiete

4.8.1 Nettowohndichte 3612 E/Nettobauand

$$3612 \text{ E} / 25,0000 \text{ ha} = 144,00 \text{ E/ha}$$

4.8.2 Nettowohnungsdichte 1032 WE/25,0000 ha = 41,00 WOE/ha

4.9.0 Anteil der Familienheime 632 WOE = 61,24%

Anteil der WOE in 2-geschossigen Wohn- häusern und Mehrfa- milienwohnhäusern	400 WOE = 38,76%

$$1032 \text{ WOE} = 100,00\%$$

5.0 Immissionsschutz

Der geplante Bebauungsbereich grenzt im Norden an den südlich der Kleinen Schönbuschallee vorgelagerten 10-m-Grünstreifen an. Im Westen wird das Planungsgebiet durch die Hafenbahn begrenzt. Nördlich der Kleinen Schönbuschallee liegt das Alleefeld. Die Darmstädter Straße (B 26) verläuft etwa von Ost nach West gesehen parallel zur Kleinen Schönbuschallee.

Die Tiefe des Alleefeldes beträgt ca. 300 m. Nördlich der Darmstädter Straße schließt sich unmittelbar das Hafengebiet von Leider an. Der nordwestliche Teil des Bebauungsplangebietes liegt hiermit dem Industriegebiet mit einer Gesamtlänge von ca. 400 m gegenüber. Nordöstlich des Hafengebietes liegt ein Wohngebiet, das durch die höherliegende Augasse vom Hafengebiet getrennt wird.

Das Bebauungsplangebiet selbst ist als allgemeines Wohngebiet (WA) vorgesehen. Der Planungsrichtpegel für allgemeine Wohngebiete beträgt nach DIN 18005 Teil 1, tagsüber 55 dB (A), in der Nacht 45 dB (A).

Die höhenmäßige Lage des Hafengebietes, der Darmstädter Straße, des Alleefeldes und des Planungsgebietes wurde durch Höhenmessungen untersucht. Aus den dazugehörigen Höhenprofilplänen ist die Lage der einzelnen Quartiere zueinander genau erkennbar. Hieraus ist ersichtlich, daß das Geländeniveau des Alleefeldes in der Mitte 2,50 - 4m höher liegt, als das Gelände des Hafengebietes bzw. als das Gelände des neuen Planungsgebietes.

Die angrenzend an dem Hafengebiet entlang verlaufende Darmstädter Straße bildet durch ihre Höhenlage im nordwestlichen Bereich einen Damm, der das Gebiet von den angrenzenden Quartieren abgrenzt.

Das gegenüber dem Planungsgebiet höherliegende Alleefeld bietet einen natürlichen Schutz gegenüber der stark befahrenen Darmstädter Straße und den zu erwartenden Emissionen aus dem Hafengebiet.

Im Kreuzungsbereich der Darmstädter Straße mit der Hafenbahnlinie wird die B 26 mit einer Brücke über die tiefer liegende, im Einschnitt verlaufende Hafenbahn geführt.

Aus dieser Hochlage der Darmstädter Straße (B 26) sind Beeinträchtigungen auf das Wohngebiet zu erwarten. Aufgrund der Verkehrszählung vom Juli 1980 durch das Büro Prof. Dr. Ing. Hans-Georg Retzko aus Darmstadt, wurden die Verkehrsbelastungen der B 26 ermittelt.

5.1 Vorhandene Schallquellen

5.1.1 Hafenbahn

Die Verkehrszeiten für Züge auf der Hafenbahnlinie sind nur tagsüber, in der Zeit von 06.00 - 19.00 Uhr (13 Std).

Nach Fahrtenbücher der Bundesbahn sind 89 Zugpaare/Monat notiert.

Montags bis Freitags = 5 Tage

89 : 20 $\hat{=}$ 4,45 Zugpaare/Tag (06.00 - 19.00 h)

4,45 : 13 $\hat{=}$ 0,34 Zugpaare/h = ca. 0,68 Zug/h (tags)

gerechnet 1 Zug/h (tags)

0 Zug/h (nachts)

Da es sich um langsamfahrende Güterzüge handelt mit einer max. Geschwindigkeit von 40 km/h und einer Frequentation von $\hat{=}$ 1 Zug/h wurde nach DIN 18005 eine Einstufung in die Kategorie der Straßenbahnen und U-Bahnen gewählt.

Hieraus ergibt sich für eine stündliche Belastung mit einem Zug

tags: 47 dB (A) Mittelungspegel LAm (25 m)
nachts 0 dB (A) " " "

5.1.2 Sportanlagen im Alleeefeld

Im Alleeefeld befinden sich eine Anzahl von Sportanlagen.

- 5.1.2.1 Die DJK-Sportanlage liegt unmittelbar westlich des Auweges. Der Verein betreibt vorwiegend Leichtathletik. Es finden vereinzelt Sportfeste statt.

Die Andienung erfolgt von der Darmstädter Straße (B 26). Durch bestehende Gebäude und durch einen Wall wird das Sportfeld abgeschirmt (weitere Gebäude schirmen die Tennisanlage am Auweg von einer geplanten Bebauung südlich der Kleinen Schönbuschallee ab).

Mit Schreiben der Stadt Aschaffenburg vom 22.02.1978 wurden dem Sachgebiet Immissionsschutz bei der Regierung von Unterfranken Geländeschnitte übermittelt, die die vorhandene Situation in diesem Bereich zeigen.

Die Emissionen, die von dieser Sportanlage ausgehen, können vernachlässigt werden, da es sich nur um eine unbedeutende Lärmquelle handelt.

5.1.2.2 Sportanlage Weiß/Blau (Tennisverein)

Eine Abschirmung erfolgt durch Gebäude und Wälle. Lärm ist unbedeutend und kann vernachlässigt werden.

5.1.2.3 Sportanlage SV-Viktoria

Hier handelt es sich nur um einen Übungsplatz ohne Zuschauer. Die Andienung erfolgt nicht über die Kleine Schönbuschallee. Lärm ist unbedeutend und kann vernachlässigt werden.

5.1.3 Hafengebiet

Im Hafengebiet sind als Industriegebiet tags und nachts 70 dB (A) zulässig. Das Hafengebiet wird jedoch durch die um ca. 3 m höherliegende Bundesstraße 26 (Darmstädter Straße) wirksam abgeschirmt.

Die Entfernung zu den geplanten Wohnbereichen beträgt mindestens 350 m. Wegen der dazwischenliegenden Bepflanzung und Bebauung kann für die geplanten erdgeschossigen Wohnhäuser eine Schallschattenbildung berücksichtigt werden. Es wird deshalb keine Pegelerhöhung durch das Hafengebiet in Anrechnung gebracht, sondern nur der Lärm aus der Bundesstraße 26 berücksichtigt.

5.1.4 Bundesstraße 26 (Darmstädter Straße)

5.1.4.1 Künftige Belastung (Prognose) der B 26 in Kfz/24 h

Aufgrund einer im Juli 1980 durch das Büro Prof. Dr.-Ing. Hans-Georg Retzko, Darmstadt, durchgeführten Verkehrszählung, wurden folgende Belastungen ermittelt.

Analyse B 26: 18 600 Kfz/24 h

Prognose B 26: 29 520 Kfz/24 h - hier wurde davon ausgegangen, daß nur der Ausbau der B 26 vorgenommen werden soll.

Die Bundesstraße 26 wäre künftig mit 4 Fahrstreifen auszubauen. Die Staatsstraße 3115 (Großostheimer Straße) bleibt zweispurig. Die Verkehrsknoten werden bedarfsgerecht ausgebaut (gemäß Gutachten Retzko!)

Als künftige Verkehrsmenge DTVx kann von einer Belastung von 29 520 Kfz/24 h ausgegangen werden.

5.2 Schallschutzberechnung nach DIN 18005

5.2.1 Aufteilung in Stundenfrequenz Tag und Nacht.

$$\text{tagsüber } M_t = \frac{DTV \times 0,9}{16} = \frac{29\,520 \times 0,9}{16} = \boxed{1\,660 \text{ Kfz/h}} \quad (6.00 - 22.00)$$

$$\text{nachts } \bar{M}_n = \frac{DTV \times 0,1}{8} = \frac{29\,520 \times 0,1}{8} = \boxed{369 \text{ kfz/h}} \quad (22.00 - 6.00)$$

5.2.2 Schallpegelermittlung

Äquivalenter Dauerschallpegel (B 26) Darmstädter Straße

Angenommene Fahrgeschwindigkeit 70 km/h

tags bei 1 660 kfz/h ergibt sich 67 dB (A) (Mittelungspegel bei 25 m)

nachts bei 369 Kfz/h ergibt sich 61 dB (A) (Mittelungspegel bei 25 m)

5.2.3 Schallausbreitung

Schallpegelminderung durch Entfernung

5.2.3.1 Vor Umrechnung auf andere Entfernungen sind die erreichten Schallpegel je nach Bedingung zu erhöhen.

a) für stärkere Steigungen: 3 - 4 % Pegelerhöhung nach DIN 18005, 2 dB (A)

b) für häufiges Anfahren

nahe geregelten Kreuzungen: Pegelerhöhung nach DIN 18005, 7 dB (A)

Aus B 26: tags	67 dB (A)	(Mittelungspegel bei 25 m)
nachts	61 dB (A)	(Mittelungspegel bei 25 m)

zu a) und b): Da die max. Steigung im Bereich der Hafenbahnbrücke für die B 26 1,8 % beträgt, kann nach DIN 18005 eine Pegelerhöhung vernachlässigt werden. Es handelt sich bei der Kreuzung um eine nicht nahe gelegene Kreuzung. Eine Pegelerhöhung kann deshalb ebenfalls vernachlässigt werden.

5.2.2.2 Der Abstand "S" in (m) zwischen der B 26 (Darmstädter Straße) und dem geplanten Bebauungsgebiet beträgt ca. 350 m

aus Tabelle 5 DIN 18005 ALs in dB (A) = 16 dB (A) = Pegelabnahme
aus Entfernung

5.2.2.3 Schallpegelminderung durch Bebauung und Bewuchs.

Die durch teilweise vorhandene Bebauung im Alleefeld zusätzliche Pegelabnahme wurde nicht berücksichtigt. Für den vorhandenen Bewuchs und die Oberflächenbeschaffenheit des Alleefeldes mit einer Tiefe von 350 m wird die Pegelminderung von 2 dB (A) in Zusatz gebracht.

5.2.4 Überlagerung mehrerer Schallimmissionen

Pegelerhöhung durch eine zweite Schallquelle:

tags: Hafenbahn 47 dB (A)
B 26 67 dB (A) ./.. 16 dB (A) aus Entfernung
 ./.. 2 dB (A) Bewuchs

49 dB (A)

Schallpegelunterschied der beiden Schallquellen in dB (A)
beträgt 2 dB (A)

Aus Überlagerung ergibt sich aus Bild 6 (DIN 18005) 2,1 dB (A)
Aus Addition zum größeren Schallpegel: 49 dB (A) + 2,1 dB (A)
= 51,1 dB (A) tags

nachts: Hafenbahn 0 dB (A) - keine Überlagerung
B 26 61 dB (A) ./.. 16 dB (A) aus Entfernung
 ./.. 2 dB (A) Bewuchs
= 43 dB (A) nachts

Das nördlich des Gebietes liegende Alleefeld und die Kleine Schönbuschallee, als auch die vorgesehene 30 m tiefe Grünzone zwischen der Achse der Kleinen Schönbuschallee und der vorgesehenen Bebauung bilden eine Grün- und Abstandszone, die immissionsdämpfend wirkt. Es besteht die Möglichkeit, bei der Gestaltung des Grundrisses die untergeordneten Räume an der Nordseite, der Seite, die der B 26 zugewandt ist, zu konzipieren.

Die Anordnung von Schlafräumen, Wohn- und Aufenthaltsräumen an der von der Straße abgewandten Seite, wäre im Rahmen der Grundrißplanung möglich.

Nach der DIN 18005, Schallschutz im Städtebau, sind die Planungsrichtpegel für Baugebiete gegliedert. (Entwurf April 1982)

Am allgemeinen Wohngebiet (WA) beträgt demnach der Planungsricht-
pegel bei Tag 55 dB (A), bei Nacht 45 dB (A).

Die errechneten Werte betragen: Bei Tag: 51 dB (A) $\leq$ 55 dB (A) zul.
=====

Bei Nacht: 43 dB (A) $\leq$ 45 dB (A) zul.
=====

5.3 Flugplatz Aschaffenburg-Nilkheim

Der Flugbetrieb auf dem Behelfsflugplatz Aschaffenburg-Nilkheim kann gelegentlich zu Lärmbelastigungen führen.

6.0 Ver- und Entsorgung

Die Wasserversorgung, Strom und Gasversorgung sind gesichert. Sie erfolgen durch den Anschluß an das Versorgungsnetz der Stadtwerke.

Mit den bestehenden städt. Omnibuslinien ist das Plangebiet an das Netz des öffentl. Personennahverkehrs angeschlossen.

Die Abfallbeseitigung erfolgt durch die städt. Müllabfuhr.

Das in dem Gebiet bereits ausgebaute Kanalnetz, das an den Auweg angebunden ist, wurde in der Planung berücksichtigt.

Die Entwässerung des Baugebietes erfolgt über ein Mischsystem. Der Anschluß an die städt. Kläranlage ist gesichert. Die Abwässer werden der zentralen Kanalisation zugeführt.

Im Bereich der Kreuzung Kleine Schönbuschallee und Auweg ist ein unterirdisches Regenrückhaltebecken vorgesehen. Es ist beabsichtigt, diese Anlage tangierend an die nordsüdliche Fußgänger-Wegebeziehung anzuordnen. Diese Anlage kann als Grünanlage teilweise genutzt werden.

7.0 Bodenordnung

Zur Verwirklichung dieses Bebauungsplanes ist eine Umlegung (gem. § 45 ff BBauG) für das Plangebiet erforderlich. Hierdurch wird eine ordnungsgemäße Bebauung ermöglicht und zweckmäßig gestaltete Grundstücke können zugeteilt werden.

Die Umlegung kann abschnittsweise durchgeführt werden.

8.0 Kostenübersicht Stand 1985

Überschlägig ermittelte Kosten und Finanzierung.

Die überschlägig ermittelten Kosten für die Erschließungsanlagen im Plangebiet betragen:

a) Verkehrsanlagen, einschl. Parkflächen	ca.	7.360.000,-- DM
b) Kanalisation-Baukosten	ca.	2.300.000,-- DM
c) Regenrückhaltebecken (RRB) voraus-		
sichtl.	ca.	1.200.000,-- DM
d) Wasserversorgungsanlagen	ca.	1.228.775,-- DM
e) Gasversorgungsanlagen	ca.	962.550,-- DM
f) Stromversorgungsanlagen		1.485.000,-- DM
einschl. Straßenbeleuchtung	ca.	
g) Grünanlagen und Spielplätze	ca.	514.000,-- DM
(ohne Bäume bzw. Gehölzpflanzungen)	ca.	15.050.525,-- DM
		=====

Die Bereitstellung der Mittel für die Erschließungs-, Ver- und Entsorgungsanlagen und evtl. anfallenden Nachfolgekosten wird in den kommenden Haushaltsjahren erwartet.

Die Beiträge und Gebühren für die Erschließungs-, Versorgungs- und Entsorgungsanlagen werden auch den jeweils geltenden Satzungen der Stadt Aschaffenburg bzw. der Stadtwerke erhoben.

9.0 Voraussichtliche Auswirkungen und Verwirklichung der Planung

Entlang der Kleinen Schönbuschallee stehen einige ältere bewohnte Gebäude. Diese Anwesen wurden in die Planung einbezogen. Die vorhandenen Grundstücke müssen im Zuge einer Umlegung neu geordnet werden.

Falls erforderlich, ist ein Sozialplan nach § 13 Bundesbaugesetz aufzustellen.

Das Bebauungsplanverfahren und die darauf folgende erforderliche Umlegung sollen zügig durchgeführt werden. Das Wohnhaus auf dem Grundstück mit der Fl.Nr. 2187/1/2 wurde in das Planungskonzept eingebunden und kann weiterhin stehen bleiben. Das Grundstück muß jedoch einen neuen Zuschnitt erhalten.

Aschaffenburg, 12.04.1985
Stadtplanungsamt

aufgestellt:

Holleber

Nobiling