

# BAULANDENTWICKLUNG „HÖRSKEN“

## ENTWURFSWERKSTATT

---



03.05.2023 // 18 Uhr

Senden   
kommt an!

plan  lokal  
planen. gestalten. vermitteln.

# **BEGRÜSSUNG**

**Sebastian Täger | Bürgermeister**

# **BAULAND- ENTWICKLUNG „HÖRSKEN“**

**Entwurfswerkstatt**

**Thomas Scholle | plan-lokal**

# FACHGUTACHTER

## **Brilon Bondzio Weiser** | Verkehrsplanung

Dr.-Ing. Frank Weiser, Claudia Bonmann

## **grünplan** | Umweltplanung

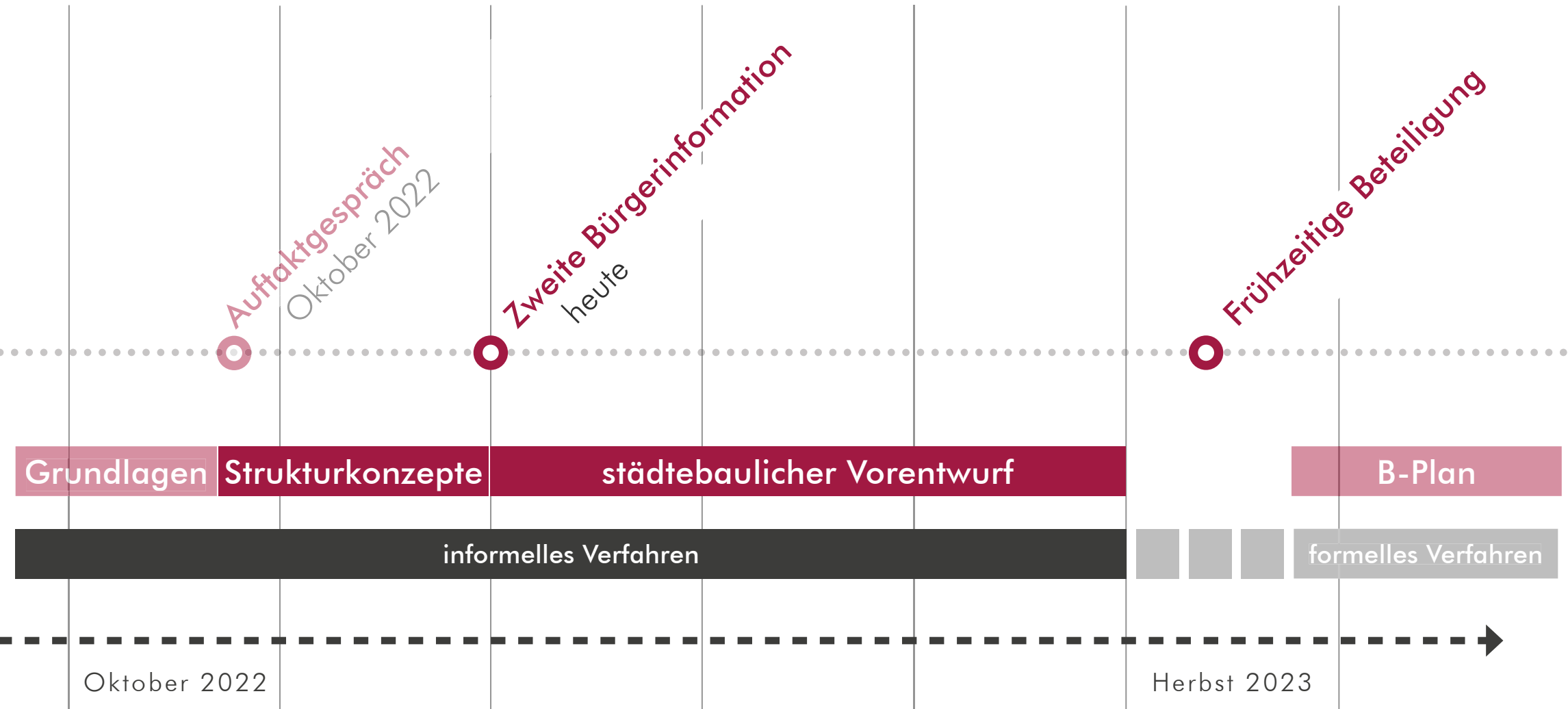
Alexander Quante

## **plan-lokal** | Moderation, Städtebau, Bauleitplanung

Thomas Scholle, Anke Stuhldreier, Nina Christ, Lea Heer



# PLANUNGSPROZESS



# PROGRAMM

18:00 Uhr	Begrüßung & Einführung
18:15 Uhr	Themenschwerpunkt Verkehr & Rückfragen
18:45 Uhr	Vorstellung Strukturkonzepte
19:00 Uhr	Werkstatt an Themenständen
20:00 Uhr	Ergebnisse & Diskussion
20:25 Uhr	Ausblick

# THEMENSCHWER- PUNKT VERKEHR

**Claudia Bonmann | Brilon Bondzio Weiser**

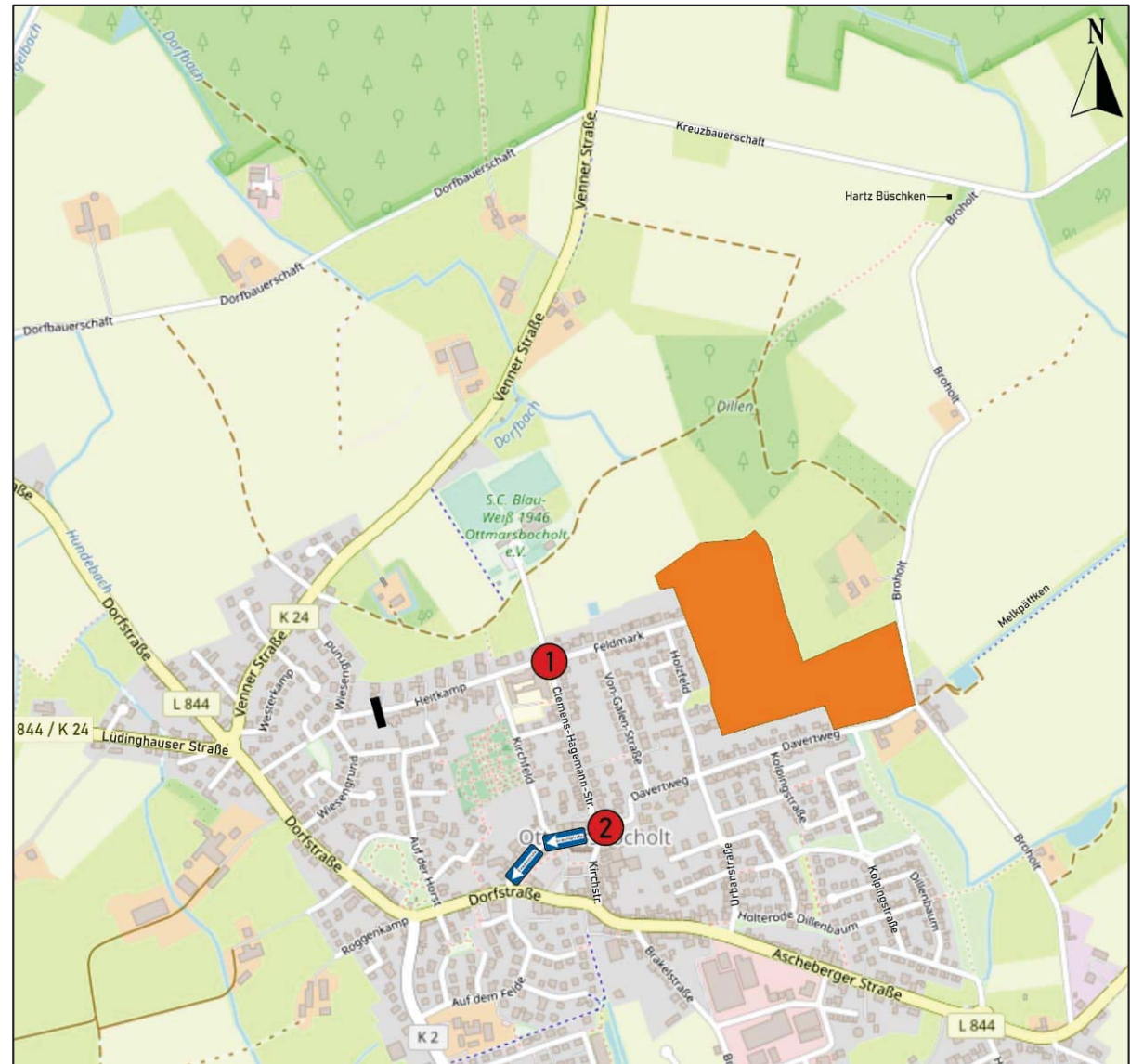
# **Verkehrsuntersuchung zum geplanten Baugebiet „Hörsken“ in Senden-Ottmarsbocholt**

**Dipl.-Geogr. Claudia Bonmann**

**Brilon Bondzio Weiser GmbH**  
Universitätsstraße 142 – 44799 Bochum

- Bestandsaufnahme der derzeitigen Verkehrssituation
- Prognose des zukünftigen Verkehrsaufkommens
- Bewertung der zukünftigen Verkehrsabwicklung
  - Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlagen
  - Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen
  - Vergleich von 4 Erschließungsvarianten
  - Ermittlung der schalltechnischen Kennwerte

- Ortsbesichtigungen
- Verkehrszählung
- Prognose
- Bewertung
- Vergleich von 4 Erschließungsvarianten hinsichtlich der Anbindungen



# Verkehrszählung am 22.09.2022

## KP1:

Clemens-Hagemann-Str. /  
Feldmark

## KP 2:

Clemens-Hagemann-Str. /  
Davertweg

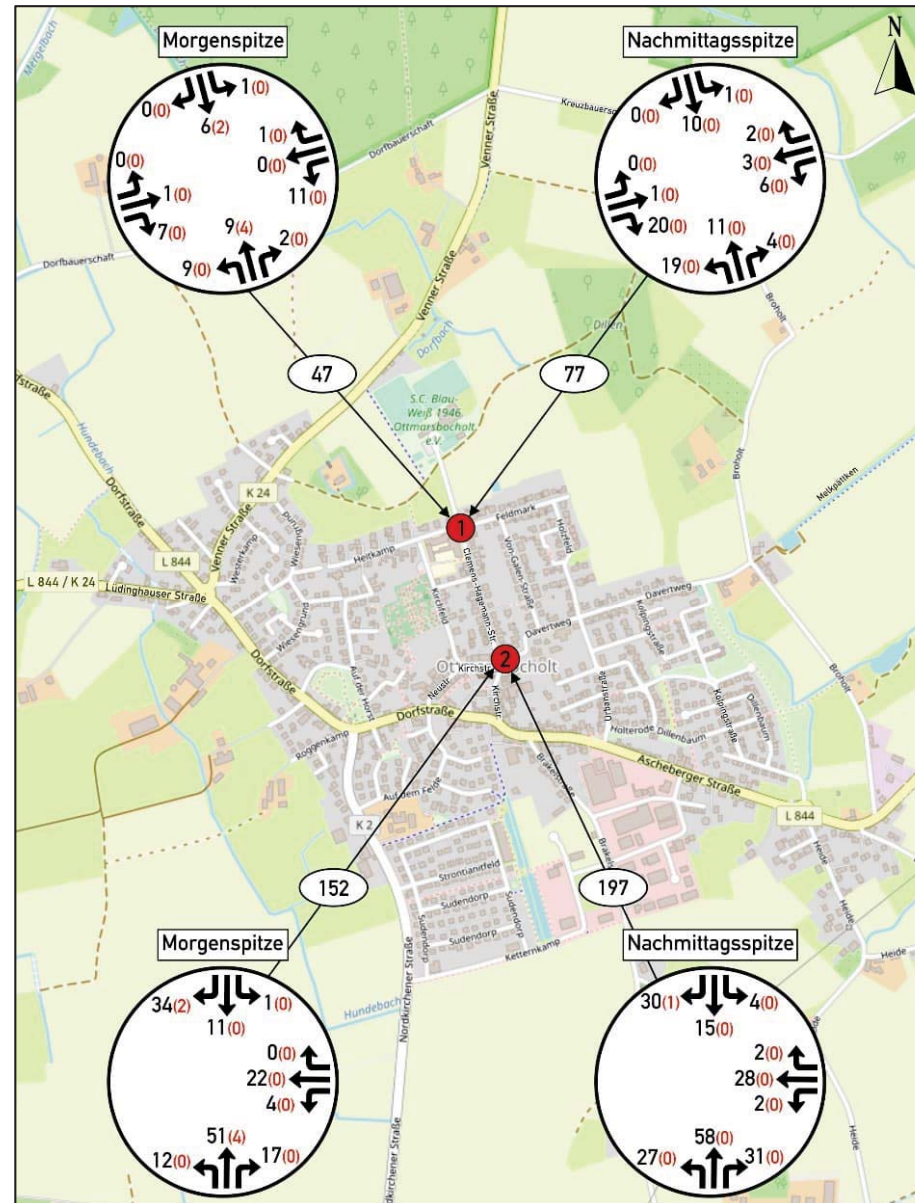
## Spitzenstunden

Morgenspitze

7:15 – 8:15 Uhr

Nachmittagsspitze

16:30 – 17:30 Uhr



- **Allgemeine Verkehrsentwicklung:**

Pauschale Erhöhung der Zählwerte um 10 %

- **Maximaler Ansatz:**

**Neuverkehr aufgrund des Bauvorhabens:**

- Wohnbebauung mit 170 Wohneinheiten (WE) in Einfamilienhäusern, Doppelhaushälften und Reihenhäusern sowie 150 WE in Mehrfamilienhäusern (Dichte angelehnt an das Baugebiet Huxburg)
- Kindertagesstätte (KiTa) für 100 Kinder



## Neuverkehr des geplanten Wohngebiets (ca. 900 Einwohner)

- 125 Fahrten in der Morgenspitze
  - 12 Kfz/h im Zielverkehr, davon 1 SV (Schwerverkehr)
  - 113 Kfz/h im Quellverkehr, davon 2 SV
- 132 Fahrten in der Nachmittagsspitze
  - 94 Kfz/h im Zielverkehr, davon 2 SV
  - 38 Kfz/h im Quellverkehr, davon 1 SV
- ca. 1.600 Fahrten am gesamten Werktag (46 SV)

## Neuverkehr der geplanten KiTa

- 62 Fahrten in der Morgenspitze
  - 34 Kfz/h im Zielverkehr, davon 0 SV
  - 28 Kfz/h im Quellverkehr, davon 0 SV
- 34 Fahrten in der Nachmittagsspitze
  - 14 Kfz/h im Zielverkehr, davon 0 SV
  - 20 Kfz/h im Quellverkehr, davon 0 SV
- ca. 140 Fahrten am gesamten Werktag (2 SV)

# Räumliche Verteilung des Verkehrsaufkommens

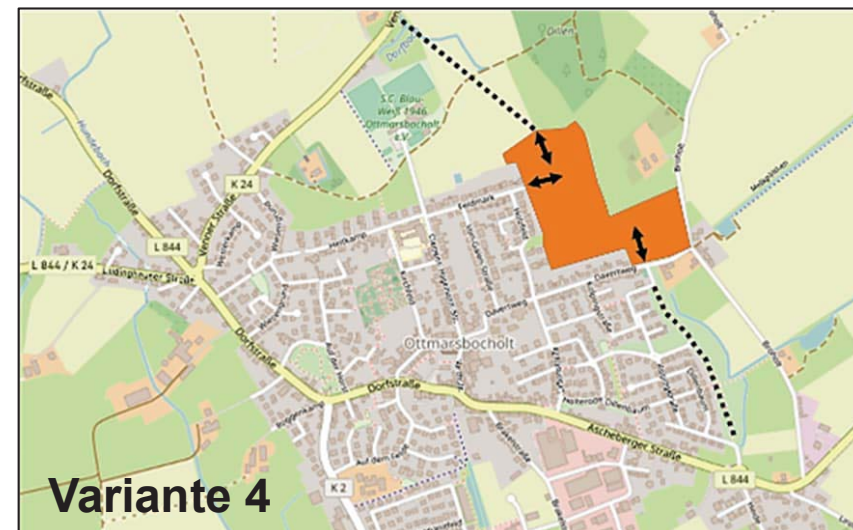
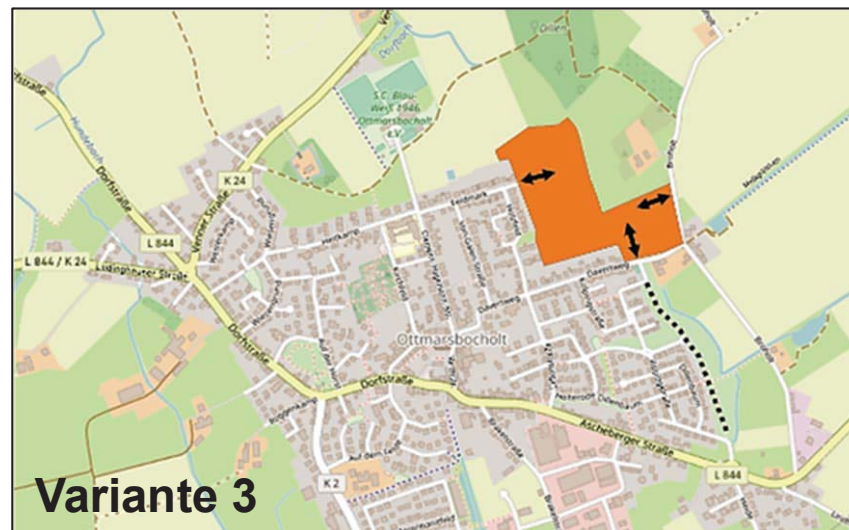
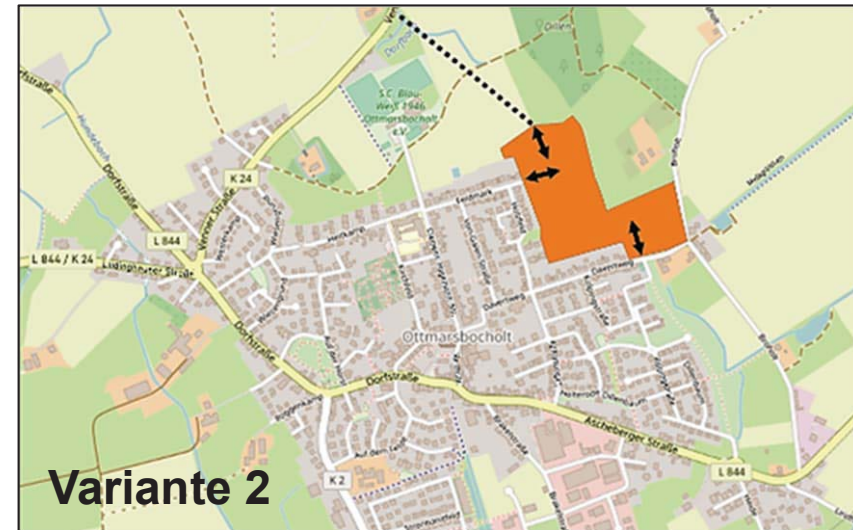
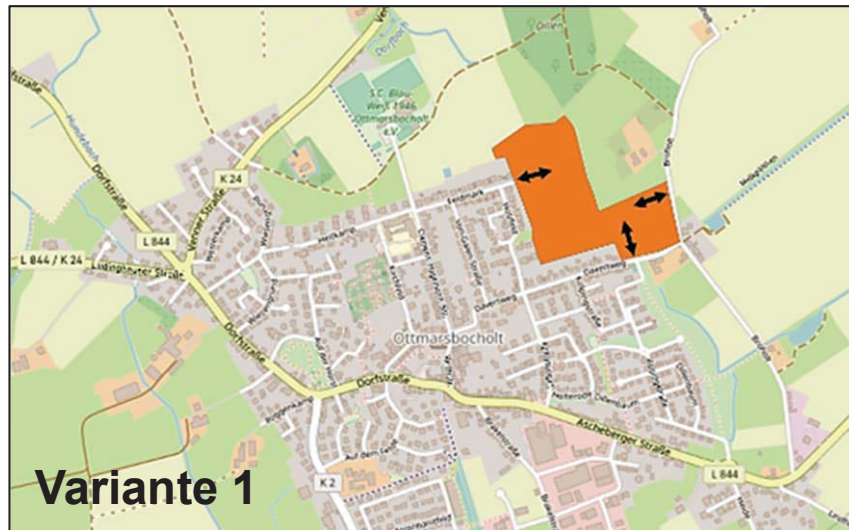
## Großräumige Richtungsverteilung

des anreisenden Neuverkehrs  
(Blau) und

des abreisenden Neuverkehrs  
(Rot)



# Varianten der Anbindung





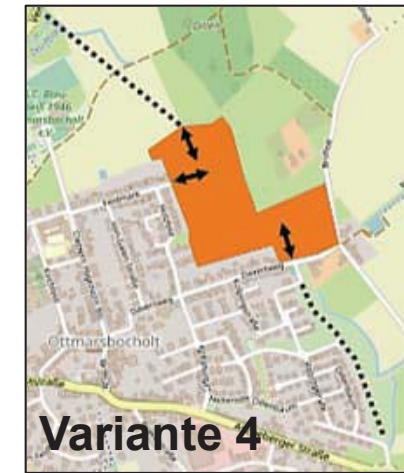
- Verkehrsbelastungen an den Knotenpunkten
  - Im Prognose-Nullfall Zunahme um maximal 20 Kfz/h an den Knotenpunkten
  - In den Prognose-Planfällen Zunahme um maximal rund 60 Kfz/h am Knotenpunkt Clemens-Hagemann-Straße / Feldmark und etwas über 100 Kfz/h am Knotenpunkt Clemens-Hagemann-Straße / Davertweg
- Verkehrsbelastungen im Querschnitt
  - Feldmark und Davertweg: Am untersten Rand der für Wohnstraßen angemessenen Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/h, sogar unterhalb der für Wohnwege angemessenen Verkehrsstärke von bis zu 150 Kfz/h
  - Clemens-Hagemann-Straße und Kirchstraße: Unterhalb der für Sammelstraßen angemessenen Verkehrsstärke von 400 bis 800 Kfz/h, sogar unterhalb der für Wohnstraßen angemessenen Verkehrsstärke von bis zu 400 Kfz/h

- Verbindungsweg
- Fahrbahnbreite nördlich Davertweg 3,60 bis 4,00 m,  
südlich Davertweg 3,85 m bis 4,00 m (3,30 m)
- Begegnungsverkehr Pkw – Radfahrender 4,00 m (3,80 m)  
Begegnungsverkehr zweier Pkw 4,75 m (4,10 m)  
Begegnungsverkehr Pkw – Lkw 5,55 m (5,00 m)
- Hier: geringe Verkehrsbelastung, gerichtete Verkehre
- Eingeschränkte Sicht beim Einbiegen in die Ascheberger Straße
- Maßnahmen:
  - punktueller Ausbau durch Ausweichstellen bei guten Sichtverhältnissen
  - Prüfung einer Fahrbahnverbreiterung,
  - Kurven entschärfen

# Variantenvergleich



Kriterium	Variante 1	Variante 2	Variante 3	Variante 4
<b>Eingriff in Natur und Landschaft</b>	nordöstlich des Vorhabens hoch, südöstlich des Vorhabens gering	nördlich des Vorhabens hoch, südöstlich des Vorhabens gering	nordöstlich und südlich des Vorhabens hoch, südöstlich gering	nördlich und südlich des Vorhabens hoch
<b>Zusätzliche Lärmemissionen im Naherholungsraum</b>	nordöstlich und südöstlich des Baugebiets	nördlich und nordöstlich des Baugebiets	nordöstlich des Baugebiets	nördlich und nordöstlich des Baugebiets
<b>Anbindung an den Ortskern</b>	gut	gut	gut	gut
<b>Belastung schützenswerter Einrichtungen</b>	gering	sehr gering	sehr gering	gering
<b>Belastung der bestehenden Wohnbebauung</b>	gering	sehr gering	sehr gering	sehr gering
<b>Gebietsfremder Verkehr</b>	sehr gering	gering	gering	mittel
<b>Zu prüfender Straßenausbau</b>	Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	südl. Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	-
<b>Straßenneubau</b>	-	rund 800 - 900 m und ein Knotenpunkt	rund 450 m	rund 800 - 900 m und ein Knotenpunkt, sowie rund 450 m
<b>Grunderwerb</b>	-	erforderlich	-	erforderlich
<b>Baukosten der Anbindungen</b>	gering	hoch	mittel	sehr hoch
<b>Umsetzung</b>	kurzfristig	langfristig	mittelfristig	langfristig



## „Große Lösung“

hoher Aufwand und langer Planungszeitraum  
für die Variante 4



## „Mittelgroße Lösung“

hoher bis mittlerer Aufwand und langer bis mittlerer  
Planungszeitraum  
für die Varianten 2 und 3



## „Kleine Lösung“

geringer Aufwand und kurzer Planungszeitraum  
für die Variante 1





# Verträglichkeit der Verkehrsbelastungen in der Variante 1

## Charakteristische Verkehrsstärken gemäß RASSt 06

Sammelstraßen:	400 bis 800 Kfz/h
Wohnstraßen:	unter 400 Kfz/h
Wohnwege:	unter 150 Kfz/h



## Prognostizierte Verkehrsstärken

C.-Hagemann-Straße:	ca. 170 Kfz/h (heute ca. 110 Kfz/h)
Kirchstraße:	ca. 210 Kfz/h (heute ca. 130 Kfz/h)
Feldmark:	ca. 70 Kfz/h (heute ca. 20 Kfz/h)
Davertweg:	ca. 110 Kfz/h (heute ca. 70 Kfz/h)

**Fazit: Die prognostizierten Verkehrsstärken stehen im Einklang mit der Funktion und dem Ausbaustand der o.g. Straßen.**

- Empfehlung für Variante 1 mit Anbindung an das bestehende Straßennetz Feldmark, Davertweg und Broholt
- Kurzfristige Realisierung und geringste Baukosten
- Prüfung des Ausbaus des Wirtschaftswegs Broholt (vertiefende straßenplanerische Betrachtung)
- Das zukünftige Verkehrsaufkommen kann leistungsfähig und sicher abgewickelt werden.
- Die Verkehrsbelastungen im Wohngebiet bleiben auf einem angemessenen, weiterhin niedrigen Niveau.
- In der Variante 1 ist der geringste Durchgangsverkehr zu erwarten.
- Die Erschließung des Baugebiets kann mit den empfohlenen Maßnahmen sichergestellt werden.



**Vielen Dank  
für Ihre Aufmerksamkeit!**

# RÜCKFRAGEN

**Themenschwerpunkt Verkehr**

# **STRUKTUR- KONZEPTE**

**Nina Christ | plan-lokal**

# STRUKTURKONZEPTE

- ... dienen der Verständigung über die übergeordneten Leitlinien der Planung.
- ... stellen das inhaltliche und räumliche Grundgerüst der Planung zunächst schematisch in Varianten dar.
- ... dienen der Diskussion und fachlichen Erörterung der Erschließungsoptionen, zukünftigen Nutzungen und Freiraumbezügen.
- ... bilden die räumliche Grundlage für den späteren Rahmenplan.

# MEINUNGEN UND ANREGUNGEN AUS DER AUFTAKTVERANSTALTUNG - THEMENSCHWERPUNKT VERKEHR

Von-Gahlen-Str. + Daverweg bereits jetzt stark frequentiert

Anbindung an eine Ortsumgehung

Kein Zerschneiden unseres Naherholungsraumes durch eine Umgehungsstraße

Anbindung an die Venner Straße und nicht über die kleinen Straßen im Dorf

Grünstreifen nach Norden zum Dillen fortführen (Rad/Fußweg)

Lastenrad-Sharing da der nächste Supermarkt weit entfernt ist

Anbindung Ascheberger Straße / direkte Anbindung KV Dillenbaum

Autofreies Wohngebiet - zentrale Parkflächen

Bessere Taktung ÖPNV: Verbindung zum Zug in Davensberg

# VARIANTE A

## INNERE ERSCHLISSUNG

- Zentrale Haupteerschließungsachse in Nord-Südausrichtung
- abgehend davon Stiche / Wohnhöfe...

## GRÜN- UND FREIRAUM

- Grünzug Ortsrand: Grünverbindung zwischen Dillen und Bestandsgrünzug Dillenbaum
- grüne Wegebeziehungen: Holzfild, Broholt
- Quartiersplatz





# VARIANTE B

## INNERE ERSCHLIESSUNG

- Ringerschließung mit kurzen Stichen

## GRÜN- UND FREIRAUM

- Zentraler grüner Anger mit Spiel- und Aufenthaltsfunktion sowie direkt angegliederter KiTa
- Grüner Ortsrandweg zwischen Dillen und Bestandsgrünzug Dillenbaum
- Grünraum (im Bereich erhaltenswerter Baumbest.)
- Netz grüner Wege mit Anbindung an Bestandsstraßen



# VARIANTE C

## INNERE ERSCHLIESSUNG

- Erschließung der jeweiligen Bauabschnitte durch Stiche mit Wendemöglichkeit

## GRÜN- UND FREIRAUM

- Grüner Ortsrandweg zwischen Dillen und Bestandsgrünzug Dillenbaum
- Grüne Finger zwischen Bestandsbebauung/Neubau und grünem Ortsrand
- Verbindung der einzelnen Bauabschnitte über grüne Wege



# WERKSTATT

**DISKUSSION AN THEMENSTÄNDEN**



# THEMENSTAND 1: BAUEN, WOHNEN & NACHBARSCHAFT

## Beispiele

Dichte & Geschossigkeit  
Wohnformen & -typen  
Architektur & Ortsbild  
Energiegewinnung & Effizienz





# THEMENSTAND 1: BAUEN, WOHNEN & NACHBARSCHAFT

## Beispiele



Übergang Siedlung - Landschaft  
Treffpunkte im Quartier  
Soziale Infrastruktur





# THEMENSTAND 2: FREIRAUM, KLIMA & UMWELT

## Beispiele



Verzahnung Siedlung - Freiraum  
Freiraumangebote im Quartier  
Fuß- und Radwegeverbindungen  
Straßenraumbegrünung





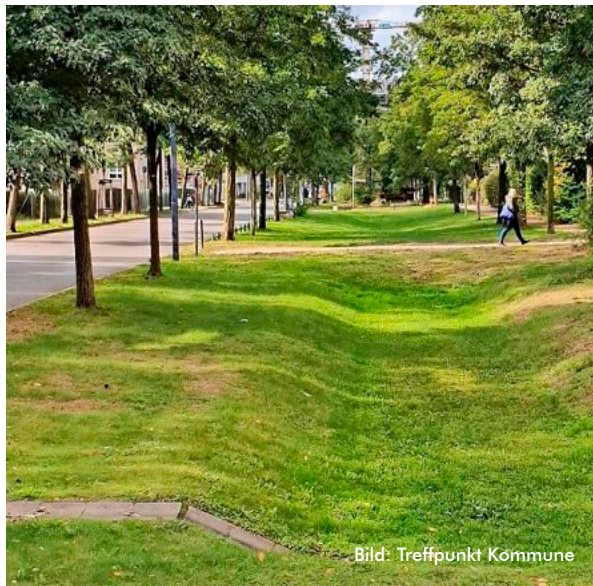
# THEMENSTAND 2: FREIRAUM, KLIMA & UMWELT

## Beispiele

Regenwasserbewirtschaftung

Dach- & Fassadenbegrünung

Energiegewinnung & -effizienz





# THEMENSTAND 3: VERKEHR & MOBILITÄT

## Beispiele

Anbindung & Erschließung  
neue Formen der Mobilität  
Straßenraumgestaltung  
Ruhender Verkehr



Bild: Alpina



Bild: Optigrün



Bild: Goudappel Coffeng



Bild: Carmen Slipjen/Depot Cinema



## AUFGABE

- Diskussion an Themenständen (freie Rotation)
- Bewertung und und Kommentierung verschiedener Möglichkeiten der Baulandentwicklung
- Ziel: Sammlung von Ideen & Zukunftsvisionen - **keine Entscheidung für oder gegen eine Variante!**

# WAS SIND IHRE IDEEN FÜR DAS PLANGEBIET?

## **Themenstände:**

1. Bauen, Wohnen & Nachbarschaft
2. Freiraum, Klima & Umwelt
3. Verkehr & Mobilität

# PROGRAMM

18:00 Uhr Begrüßung & Einführung

18:15 Uhr Themenschwerpunkt Verkehr & Rückfragen

18.45 Uhr Vorstellung Strukturkonzepte

19:00 Uhr Werkstatt an Themenständen

---

**20:00 Uhr Ergebnisse & Diskussion**

**20:25 Uhr Ausblick**

# **ERGEBNISSE & DISKUSSION**

**Moderation**

**Thomas Scholle | plan-lokal**

**Teilnehmer**

**Sebastian Träger | Bürgermeister**

**Patrick Alfs | Vorsitzender Bezirksausschuss**

**Ottmarsbocholt**

**Claudia Bonmann | Verkehrsplanerin**

**Alexander Quante | Umweltplaner**

## **NÄCHSTE SCHRITTE**

- Kurzdokumentation der Beteiligungsveranstaltungen
- Ausarbeitung des städtebaulichen Vorentwurfs unter Berücksichtigung der Beteiligungsergebnisse
- Förmliches Bauleitplanverfahren

# **FAZIT & AUSBlick**

**Sebastian Träger | Bürgermeister**

**VIELEN DANK**  
**für Ihre Mitwirkung !**

# BILDQUELLEN

Sofern nicht anders angegeben liegen die Bildrechte der verwendeten Abbildungen bei **plan-lokal**.

Folie 16

**Manfred Vollmer** o. J.

**felixx** o. J.: <https://www.felixx.nl/projects/rijnvliet-edible-neighborhood-1.html> (zugegriffen am 28.04.2023)

**VISTA Reihenhaas** o. J.

Folie 17

**Dependable Productions** o. J.: <https://landezine.com/sowerby-park-and-sports-village-by-re-form-landscape-architecture/> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Waren (Müritz) Kur und Tourismus GmbH** o. J.: <https://www.waren-tourismus.de/reiseziele/spielplatz-luetten-ort> (zugegriffen am 28.04.2023)

**BHM Planungsgesellschaft GmbH** o. J.: <https://bhmp.de/projekt/dorfplatz-kronau/> (zugegriffen am 28.04.2023)

Folie 18

**Jim Stephenson** o. J.: <https://landezine.com/lovedon-fields-by-bd-landscape-architects/> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Kamo Marsh** o. J.: <https://landezine.com/the-atlas-quarter-by-kamo-marsh/> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Dependable Productions** o. J.: <https://landezine.com/sowerby-park-and-sports-village-by-re-form-landscape-architecture/> (zugegriffen am 28.04.2023)



# BILDQUELLEN

**Hansegrand** o. J.: <https://hansegrand.com/wp-content/uploads/2018/04/Radweg-Onepager.jpg> (zugegriffen am 28.04.2023)

## Folie 19

**Treffpunkt Kommune** o. J.: <https://www.treffpunkt-kommune.de/niederschlagsmanagement-nach-vorbild-eines-schwamms/> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (StMUV)** 2020: Wassersensible Siedlungsentwicklung. Empfehlungen für ein zukunftsfähiges und klimaangepasstes Regenwassermanagement in Bayern, S. 16

**Optigrün** o. J.: <https://www.bba-online.de/news/klima-und-hochwasserschutz-stadtgruen/#slider-intro-2> (zugegriffen am 28.04.2023)

**blocher partners** o. J.: <https://blocherpartners.com/projekte/social-culture/wohnungsbau-heidelberg> (zugegriffen am 28.04.2023)

## Folie 20

**Treffpunkt Kommune** o. J.: <https://www.treffpunkt-kommune.de/niederschlagsmanagement-nach-vorbild-eines-schwamms/> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Optigrün** o. J.: <https://www.ddh.de/aktuell/grundlagen-gruendach-26102017> (zugegriffen am 28.04.2023)

**Goudappel Coffeng** o. J., in: Jens Klänhammer. Verbesserung der Lebensqualität in unseren Städten. Anforderungen an die Straßenraumgestaltung.

**Carmen Slipjen / Depot Cinema** o. J.: <https://grueneskino.net/blog/bet-practice-komfortable-fahrradstellpla%CC%88tze/> (zugegriffen am 28.04.2023)