

**An 61  
Frau Nitz**

**Bebauungsplanverfahren Nr. 03/007 – Westlich Hinter der Böck  
Vorentwurf  
Äußerung gem. § 4 Abs. 2 BauGB**

Zum o. g. Bebauungsplanverfahren wird seitens Amt 66 wie folgt Stellung genommen:

Eine finale Festlegung der Straßenbegrenzungslinie kann erst nach Prüfung, Abwägung und Berücksichtigung aller Belange erfolgen, die Einfluss auf die erforderliche Breite und die Ausgestaltung der öffentlichen Flächen haben. Im Einzelnen sind folgende Aspekte im weiteren Planungsprozess zum B-Planverfahren zu berücksichtigen:

Straßenquerschnitte:

Für die Entwicklung des Straßenraumes in den festzusetzenden, öffentlichen Verkehrsflächen wird die Erstellung einer detaillierten Straßenverkehrsplanung / Erschließungsplanung unter den Gesichtspunkten einer integrierten Mobilitätsplanung und blau-grünen Infrastruktur erforderlich.

Für die angrenzende Straße Hinter der Böck wird angeregt, die beidseitige Festlegung einer Straßenbegrenzungslinie zu prüfen, um eine langfristige Planungssicherheit für die Optimierung des Straßenquerschnittes, hier insbesondere zur Etablierung eines durchgängigen Gehweges und zur Parkraumsortierung, erlangen zu können.

Der westliche Durchstich in Richtung Auf der Böck ist als gemeinsamer Geh- und Radweg geplant. Da die Verbindung auf direktem Weg zum Rhein und zum Hammer Deich führt, kann hier von verstärktem Freizeitverkehr (Kinderwagen, Spaziergänger, Radfahrende) ausgegangen werden. Eine getrennte Führung ist zur Vermeidung von Konflikten zwischen Fuß- und Radverkehr zu bevorzugen. Daher wird empfohlen, die eingeplante Verkehrsfläche auf 5 m Breite auszuweiten und Bäume in den Verkehrsraum zu integrieren.

Die Querschnittsbreite des Durchstichs in Richtung Norden („Auf der Böck“ – „Auf den Steinen“) ist kritisch zu prüfen. Eine Einbahnstraßenführung in Richtung Norden wird für das Neubaugebiet aufgrund der dann entstehenden Umwegefahrten (insbesondere für die bestehenden Grundstücke) nicht präferiert. Zu prüfen ist die Etablierung einer Querschnittsbreite, die eine Erschließung im Zweirichtungsverkehr für das südlich des Bestandes (Haus-Nr. 2b) angeordnete, neue Bau Feld ermöglicht. Hierfür werden zumindest Ausweichstellen mit einer Breite von 4,75 m benötigt. Um den Begegnungsfall Kfz-Rad regelkonform zu ermöglichen wird eine durchgehende Breite von 4 m bzw. bei beengten Verhältnissen 3,8 m erforderlich. Weiterhin fehlt eine Anlage für den Fußverkehr, welche derzeit südlich der Hausnummer 2b endet. Im Trennprofil muss der Gehweg vom Bestand in Richtung Haupteerschließungsstrang weitergeführt werden, wodurch zusätzlicher Flächenbedarf im Bereich der derzeit vorgesehenen 3m-Abstandsfläche zum Bau Feld der Flurstücke 79 und 80 entsteht. Alternativ ist die Einrichtung einer Mischverkehrsfläche zu prüfen.

### Verkehrliche Erschließung Plangebiet

Das umliegende Straßennetz kann die durch das Plangebiet westlich Hinter der Böck prognostizierten Mehrverkehre grundsätzlich aufnehmen und leistungsfähig abwickeln. Lediglich der Knotenpunkt Völklinger Straße / Fährstraße ist zu den Spitzenstunden der Verkehrsbelastung bereits heute an der Grenze der Leistungsfähigkeit. Das in dem Verkehrsgutachten prognostizierte Verkehrsaufkommen kann temporär zu Rückstauereignissen in der Fährstraße führen, trägt außerhalb der Spitzenbelastung jedoch zu keiner signifikanten Verschlechterung des Verkehrsablaufs bei. Fällt das Verkehrsaufkommen im Zuge des Bauvorhabens deutlich höher aus als prognostiziert, so sind verkehrslenkende Maßnahmen zu ergreifen, um weiterhin eine stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten zu können.

### Erschließung Kindertagesstätte

Kindertagesstätten führen u.a. durch Hol- und Bringverkehre zu einer Erhöhung des motorisierten Verkehrsaufkommens. Zur Entlastung des künftigen Wohngebietes sollte der Standort der Kita daher möglichst im Randbereich des Plangebietes verortet werden. Zur Abwicklung von Hol- und Bringverkehren entsteht erfahrungsgemäß ein Bedarf von 1,5 Stellplätzen je Kitazug. Die Stellplätze für Hol- und Bringverkehre sind grundsätzlich auf dem Privatgrundstück unterzubringen. Für die Kindertagesstätte sind ebenfalls separate Radabstellanlagen auf dem Privatgrundstück zu schaffen, die das Bringen und Holen von Kindern mit dem Fahrrad ermöglichen, insbesondere auch mit Lastenrädern.

### Erschließung Baufelder / Grundstückszufahrten:

Um eine funktionierende Straßenraumgestaltung und Bepanung der öffentlichen Verkehrsfläche sowie die Anordnung einer ausreichenden Anzahl verkehrsberuhigender Elemente in den Mischverkehrsflächen sicherzustellen, sind Grundstückszufahrten zur Erschließung der einzelnen Baufelder weitestgehend zu bündeln.

### Festsetzung Trafostandort:

Der festgesetzte Trafostandort wird im Hinblick auf die Erschließung des angrenzenden Baufeldes und zukünftige Wendefahrten des dreiachsigen Müllfahrzeuges in der aufgeweiteten Verkehrsfläche / Platzfläche als verkehrlich ungünstig bewertet. Aus gestalterischen und ökologischen Gründen sollen die Standorte die Nutzung des öffentlichen Raums nicht beeinträchtigen. Sie sollen entlang der Haupteerschließungsstraße außerhalb der verkehrsberuhigten Bereiche und Quartiersplätze aufgestellt werden und durch allseitige Hecken umpflanzt werden. Ebenso sollen die Standorte für Schaltschranke vornehmlich in der Haupteerschließungsstraße vorgesehen und so gewählt werden, dass sie die Nutzung des öffentlichen Raumes nicht beeinträchtigen (ausreichende Gehwegbreite, Abstand zu Radständern und Bänken).

### Geteilte Mobilität / Mobilstationen

Geteilte Mobilität wird im Verkehrskonzept bislang nicht behandelt, die jedoch aufgrund der bislang unzureichenden ÖPNV-Anbindung zur Attraktivierung des Umweltverbunds im Sinne multimodaler Wegekette führen kann. Aktuell gibt es an Hamm S eine Planung für eine Mobilitätsstation, die im Januar 2024 voraussichtlich den Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt werden soll. Im Plangebiet könnte die Umsetzung einer weiteren Mobilitätsstation sinnvoll sein, die den Standort an Hamm S ergänzt. Eine Verortung im westlichen Bereich der Haupteerschließungsstraße erscheint sinnvoll, damit die Station eine zentrale Position im Quartier einnimmt. Ergänzend können außerdem einzelne Sharing-Stationen, die im Wohnquartier verteilt liegen, sinnvoll sein. Hierdurch kann die Erreichbarkeit des Stadtteilzentrums sowie der ÖPNV-Haltestellen Hamm S, Florensstraße und Aderkirchweg verbessert werden. Um Angebote für nachhaltigere, multimodale Mobilität im gesamten Stadtgebiet zu fördern und Umbruchs-

tuationen, wie den Umzug in ein neues Wohnquartier, für ein verändertes Mobilitätsverhalten zu nutzen, wird daher die Umsetzung einer Mobilitätsstation sowie von Sharing-Stationen empfohlen.

Auf Mobilitätsstationen werden die Komponenten CarsharingStation (stationsbasiert, freefloating), FahrradStation (abschließbare Fahrradabstellanlagen, Fahrradüberdachungen, freistehende Fahrradbügel), SharingStation (LastenradAutomat, Fläche für Leih-Räder, Leih-Scooter & Leih-Mopeds), Treffpunkt / Aufenthaltsqualität (Informationsstele, Sitzmobiliar, Neupflanzungen) miteinander verbunden. Grundsätzlich sollen die einzelnen Module einer Mobilitätsstation immer in Sichtbeziehung zueinander stehen, sodass sich die Nutzer/-innen gut orientieren können und an der Stele ablesen können, wo sich welche Module befinden. Die Module können hierbei ganz unterschiedlich eingesetzt und angeordnet werden. Am Bachplätzchen wurde beispielsweise eine ganze Platzfläche umgestaltet und die Mobilitätsangebote befinden sich auf diesem Platz und um diesen herum. Am Friedensplätzchen wurde mit Absicht nur wenig in den bestehenden Platz eingegriffen und die Module entlang der Platzkanten platziert. Die Module können aber auch eher linear angeordnet sein, wie etwa am Horionplatz. Dies sind nun Beispiele in Bestandsquartieren. Weitere Informationen zu den bereits umgesetzten Mobilitätsstationen in Düsseldorf sind unter [www.mobilitaetstation.de](http://www.mobilitaetstation.de) zu finden. SharingStationen können sowohl als Bestandteil einer Mobilitätsstation sowie als Einzelmaßnahmen umgesetzt werden.

#### Ruhender Verkehr:

Die notwendigen Besucherstellplätze für den motorisierten Individualverkehr sind im Zuge der Entwicklung neuer Bebauungspläne zukünftig abseits des öffentlichen Straßenraums einzurichten.

Im Hinblick auf eine Stärkung des Umweltverbundes sind ausreichende Abstellkapazitäten für Fahrräder, auch Lastenräder, zu berücksichtigen.

#### Gestaltung öffentlicher Raum:

Für das Planungsgebiet empfiehlt sich die Entwicklung eines ganzheitlichen Klimaanpassungskonzeptes mit Regenwasserabkopplung in Form einer Blau-Grünen Infrastruktur (BGI) und der Nutzung alternativer Wasserressourcen. Es wird angeregt, in allen Bereichen Rückhaltefunktionen für Regenwasser zur Reinigung und Verdunstung zu etablieren:

- Schaffung eines größtmöglichen Anteils versickerungsfähiger, unversiegelter Flächen.
- Es ist zu prüfen, PKW Stellplätze möglichst zu 100% mit versickerungsfähigem Pflaster (z.B. Rasengittersteine) herzustellen. Der Stein-bzw. offene Anteil soll so ausgewogen sein, dass er für gehbeeinträchtigte Personen gut begehbar und befahrbar (z.B. mit Rollator, Rollstuhl) ist.
- Zur Versickerung des wenig belasteten sauberen Wassers ist anteilig in den Erschließungsflächen eine Pflasterung mit großem offenen Fugenanteil zu prüfen. Bei der Breite der Fugen ist u.a. die Begehbarkeit/ Befahrbarkeit (s.o. Rollator, Rollstuhl) zu berücksichtigen.

Die Erhöhung des Grünanteils im Plangebiet ist durch eine konsequente Begrünung von sämtlichen Straßen, Geh- und Radwegen und Plätzen zu unterstützen:

- Die Baumscheiben sollen bepflanzt werden (offene Baumscheiben, keine wassergebundene Wegedecke wegen eines zu hohen Abflussbeiwertes).
- Es ist zu prüfen, wie das saubere Abwasser zur Baumbewässerung dienen kann und in die offenen Baumscheiben abgeleitet werden kann.

- Es wird angeregt, zur Bewässerung und des langfristigen Erhaltes der Straßenbäume durch ein Mulden-Rigolen-Systemen bzw. durch Baumrigolen das wertvoll anfallende Regenwasser und alternative Wasserressourcen zu speichern und zu nutzen.
- Für die stadtbildgestaltenden Baumpflanzungen im öffentlichen Verkehrsraum soll ein mindestens 2 m breiter, durchgehender begrünter Streifen geplant werden, der dauerhaft frei von Leitungen und oberflächigen Ein- und Aufbauten zu halten ist. Der Streifen soll der aktiven Regenwasserretention dienen.

Es sollen nachbarschaftliche Treffpunkte, Quartiersplätze mit Aufenthaltsqualität (Bänke), Anreize zur sportlichen Bewegung für alle Altersklassen und Begrünung geschaffen werden.

Es wird angeregt, das Stadtmobiliar (wie Bänke, Fahrradständer) multifunktional auszubilden und mit entsprechendem Abstand zueinander aufzustellen, so dass diese als „Sportgeräte“ genutzt werden können

Diese Plätze sollen so ausgestaltet werden, dass sie im (Stark)Regenfall einerseits als Retentionsfläche dienen und mit und ohne Wasser gefüllt zum informellen Spiel mit Aufenthaltsqualität einladen (Becken, Wasserspielplatz, Mulde, Bodgia-Bahn).

Es wird angeregt eine Gemeinschaftsfläche zur landwirtschaftlichen Nutzung („urban gardening“) der Bewohner des Gebietes vorzusehen.

Zur B-Plan-Begründung:

- Position 2.6 Grünstrukturen  
Der Erhalt der Bestandsbäume wird begrüßt.
- Position 6.2 Maß der baulichen Nutzung und 6.3 Bauweise  
Wünschenswert ist eine flache Neigung der Satteldächer um die Möglichkeit der Begrünung zu schaffen. Private Gärten sollen mit mind. 2/3 versickerungsfähiger Fläche gestaltet werden. Das Regenwasser soll auf dem Grundstück genutzt werden, bzw. versickern.
- Position 6.11  
Die grünplanerischen Inhalte werden begrüßt.

#### Weitere Hinweise zur Begründung des B-Plans:

Es wird darum gebeten, die nachfolgenden Punkte mit in die Begründung zum B-Plan mit aufzunehmen bzw. die genannten Textabschnitte anzupassen.

- Position 2.4 Verkehr und Erschließung  
„**Das Plangebiet ist aufgrund der Entfernungen zum S-Bahn Haltepunkt Hamm, an dem die S 8, 11 und 28 halten, zur Straßenbahnlinie 706 und zur Buslinie 723 nur unzureichend** an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) angebunden.“
- Position 5.3 Verkehrskonzept  
„Die Haupteerschließungsstraße ist als Tempo 30 Zone vorgesehen und die Stichstraßen als **verkehrsberuhigter Bereich**.“
- Position 6.4 Stellplätze und Garagen

„Es ist zu prüfen, die notwendigen Besucherstellplätze **abseits des öffentlichen Straßenraums einzurichten.**“

- Position 6.5 verkehrliche Erschließung  
„[...] und die untergeordneten Erschließungsstraßen als **verkehrsberuhigte Bereiche** im Mischprofil auszubilden.

Weitere Hinweise zu den textlichen Festsetzungen:

In der textlichen Festsetzung unter Punkt 2 ist hinzuzufügen, dass Unterbauungen von öffentlichen, bzw. zukünftigen öffentlichen Verkehrsflächen nicht zulässig sind.

Bestehende vertragliche Regelungen:

Auf der Straße "Auf der Böck 30" besteht eine vertragliche Vereinbarung zum Nutzen der öffentlichen Fläche als Vorgarten (Gem. Hamm, Flur 9, Teilfläche aus Flst. 436) Der Vertrag kann von beiden Parteien mit einer Frist von 14 Tagen zum Monatsende ohne Angabe von Gründen gekündigt werden. Zur Straße „Hinter der Böck“ bestehen keine mit Amt 66 geregelten, privaten Nutzungen

Öffentliche Beleuchtung:

Die Öffentliche Beleuchtung ist von dieser Maßnahme betroffen. Die Kosten für die Beleuchtung der Straßenflächen sowie der Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung werden derzeit auf ca. 135.000,00 € netto geschätzt. Eine Beteiligung im weiteren Verfahren ist erforderlich.

Amt 66 ist im weiteren Verfahren zu beteiligen.

Michael Hensel