

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

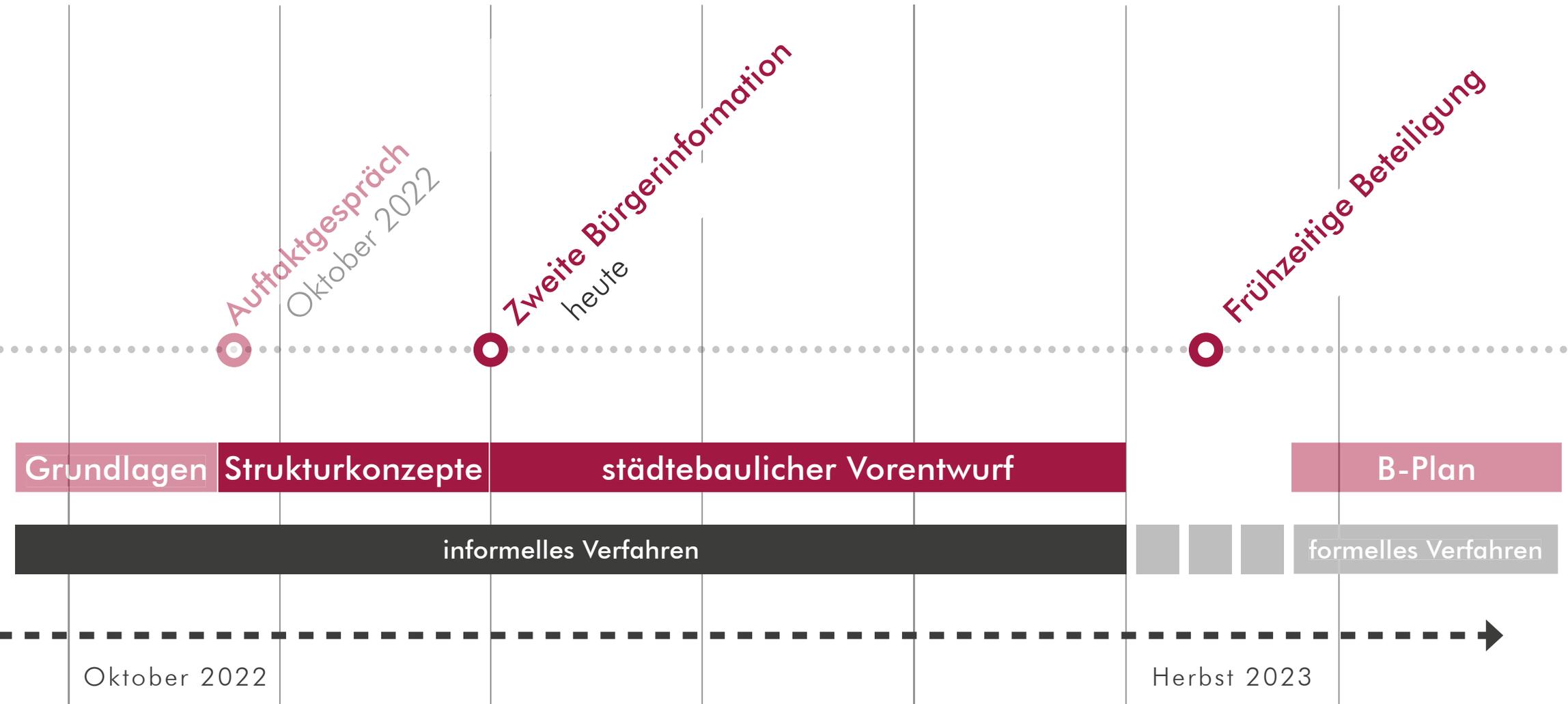
grünplan | Umweltplanung

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

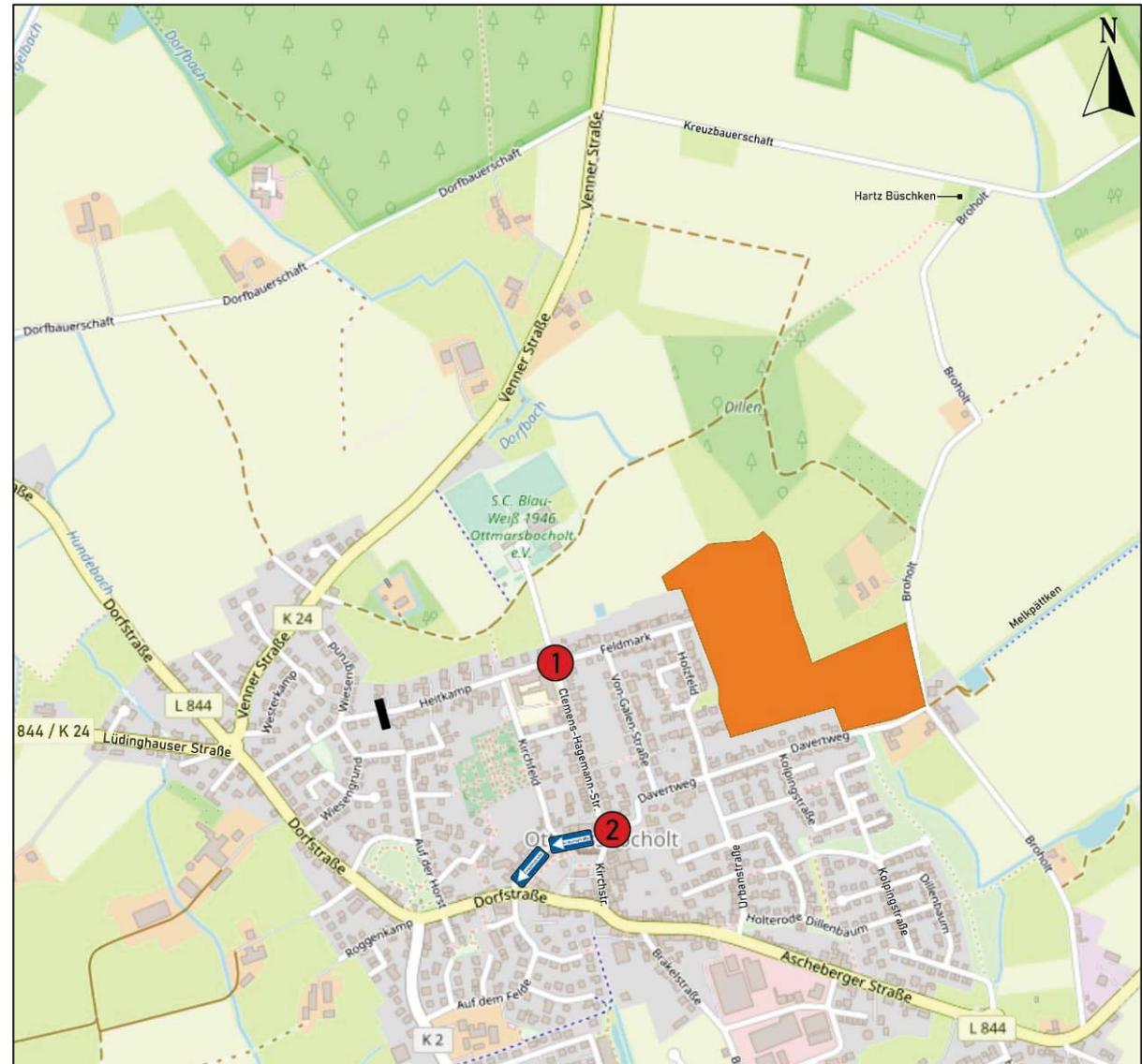
Verkehrsuntersuchung zum geplanten Baugebiet „Hörsken“ in Senden-Ottmarsbocholt

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

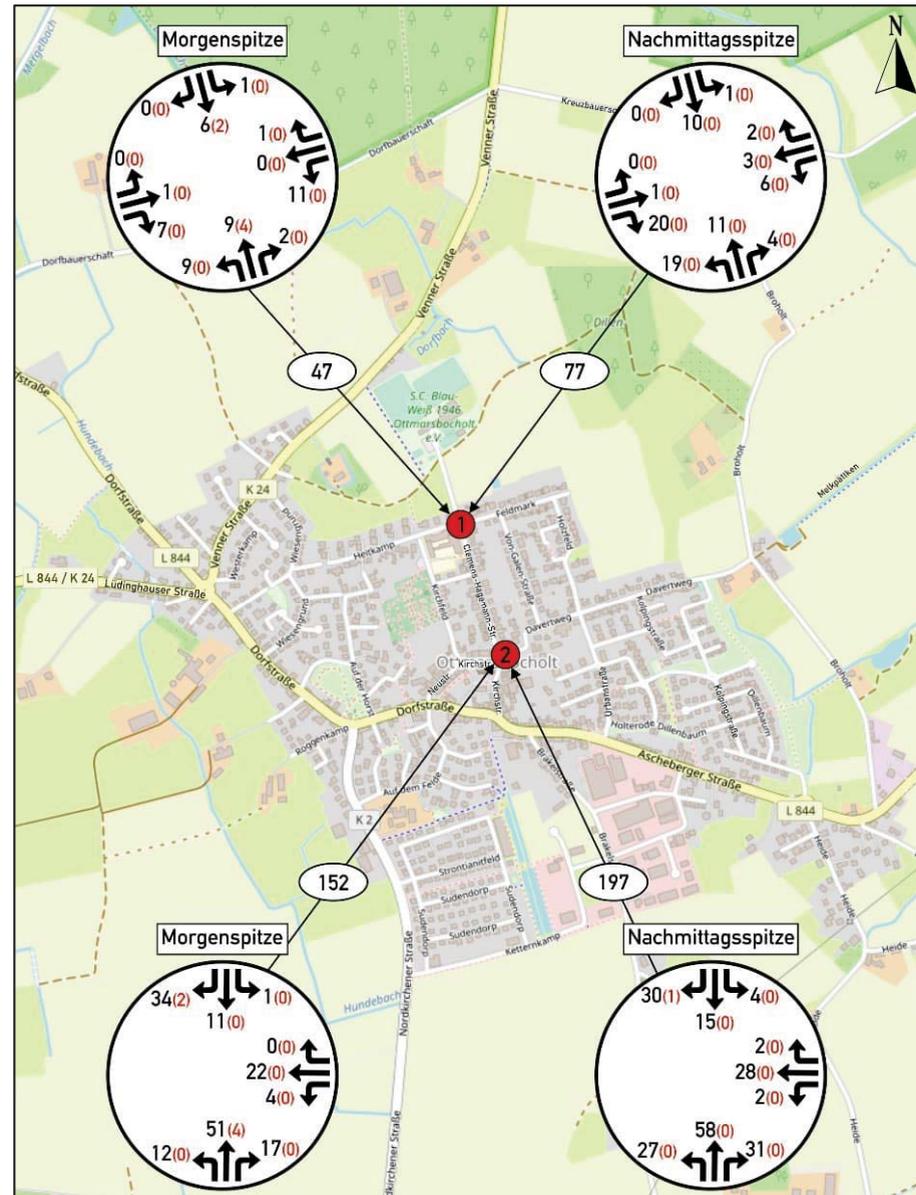
Spitzenstunden

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

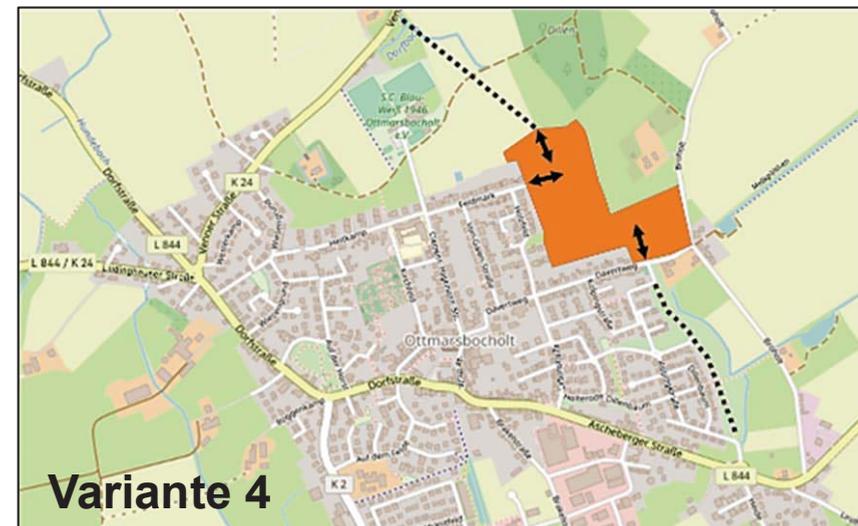
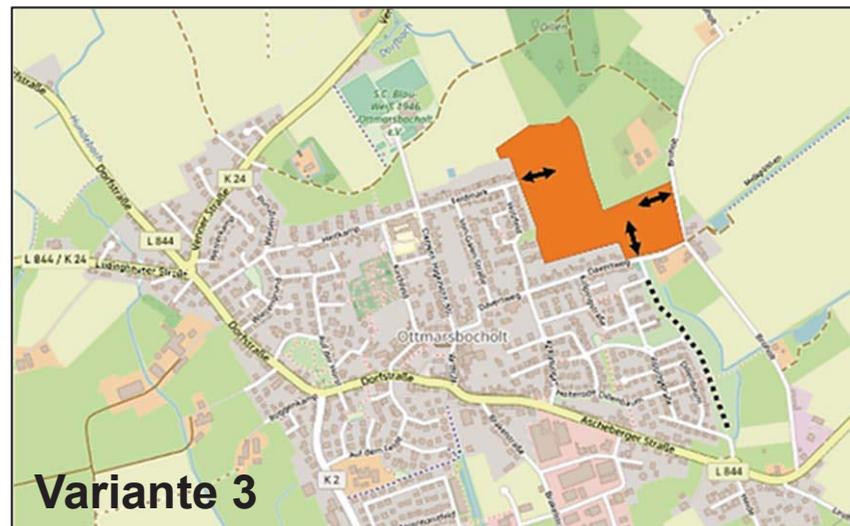
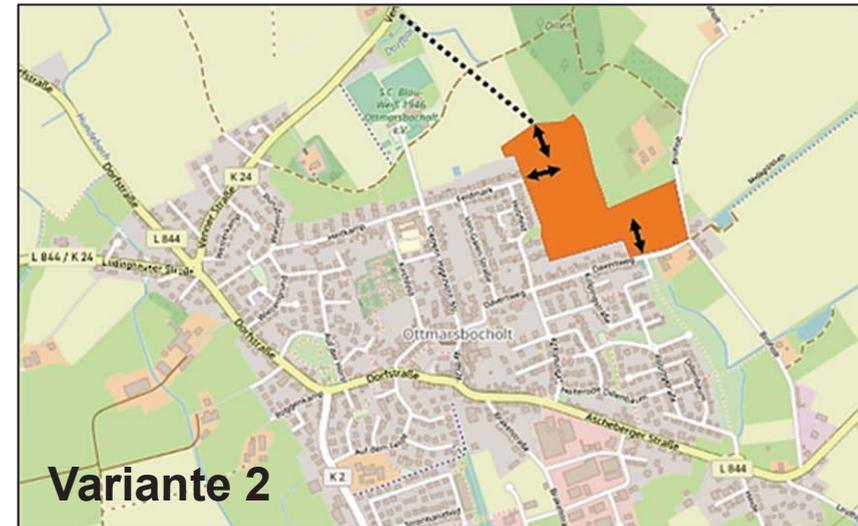
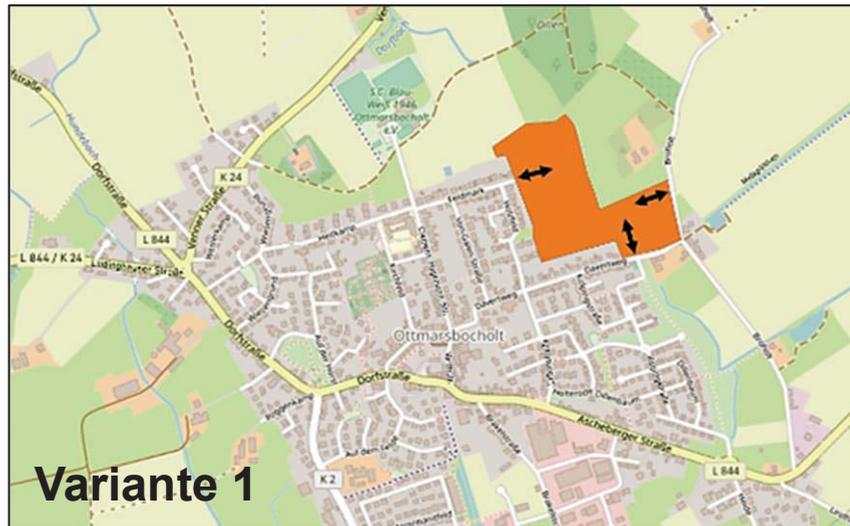
Großräumige Richtungsverteilung

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
Eingriff in Natur und Landschaft	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
Zusätzliche Lärmemissionen im Naherholungsraum	nordöstlich und südöstlich des Baugebiets	nördlich und nordöstlich des Baugebiets	nordöstlich des Baugebiets	nördlich und nordöstlich des Baugebiets
Anbindung an den Ortskern	gut	gut	gut	gut
Belastung schützenswerter Einrichtungen	gering	sehr gering	sehr gering	gering
Belastung der bestehenden Wohnbebauung	gering	sehr gering	sehr gering	sehr gering
Gebietsfremder Verkehr	sehr gering	gering	gering	mittel
Zu prüfender Straßenausbau	Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	südl. Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	Wirtschaftsweg Broholt und KP Broholt / Ascheb. Str.	-
Straßenneubau	-	rund 800 - 900 m und ein Knotenpunkt	rund 450 m	rund 800 - 900 m und ein Knotenpunkt, sowie rund 450 m
Grunderwerb	-	erforderlich	-	erforderlich
Baukosten der Anbindungen	gering	hoch	mittel	sehr hoch
Umsetzung	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 ERSCHLIESSUNG

- Zentrale Haupterschließungsachse 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 Täger | 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)