

**Stellungnahmen / Hinweise
aus der öffentlichen Auslegung**

**gemäß § 3 Abs. 2 BauGB
vom 02.09.2024 bis 04.10.2024**

und aus der beschränkten erneuten Beteiligung

gemäß § 4a Abs. 3 BauGB Satz 4


vom 06.03.2025. bis 31.03.2025

zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/007


– Westlich Hinter der Böck –

I. Behandlung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen / Hinweise der Behörden, sonstigen Träger öffentlicher Belange und Fachämter zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/007 – Westlich Hinter der Böck -


1. Amt 19 – Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird noch einmal auf den Bedarf einer zusätzlichen Depotcontainerstation im öffentlichen Straßenraum hingewiesen. In Frage kommt auch die Erneuerung/ Erweiterung der bestehenden Station am Aderkirchweg/Auf der Böck. Zudem werden noch einmal die Rahmenbedingungen für die Errichtung einer Depotcontainerstation benannt.	Das Thema Depotcontainerstation wird im Rahmen der dem Bebauungsplan nachgelagert Erschließungsplanung konkretisiert.	

2. Amt 40 - Amt für Schule und Bildung

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird darauf hingewiesen, dass ein Folgekostenbeitrag bezogen auf die Erweiterung der KGS Florensstraße fällig werden kann.	Da es sich bei der Planung um einen Angebotsbepauungsplan ohne Investorenbeteiligung handelt, wird kein städtebaulicher Vertrag abgeschlossen, in dem ein Folgekostenbeitrag erhoben werden könnte.	


3. Amt 80 - Wirtschaftsförderungsamt

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Aus Sicht der Wirtschaftsförderung wird darauf hingewiesen, dass sich im Plangebiet Betriebsflächen, u.a. Gewächshäuser von Gartenbaubetrieben, befinden, für die bei einer Umsetzung des Bebauungsplans ggf. neue Standorte benötigt werden. In diesem Zusammenhang hat das Stadtplanungsamt mitgeteilt, dass die ansässigen Betriebe befragt wurden und größtenteils mitgeteilt haben, dass sie in den nächsten Jahren ihre Betriebstätigkeiten aufgeben werden. Für einen Betrieb, der weiter tätig sein wird, wird ein erweiterter Bestandsschutz	Die Belange der Gartenbaubetriebe werden auch weiterhin berücksichtigt.	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
festgesetzt, was auch der Begründung zu entnehmen ist. Insoweit ist der Hinweis der Wirtschaftsförderung so zu verstehen, dass auch im weiteren Verlauf des Verfahrens die Belange der im Plangebiet ansässigen Betriebe zu berücksichtigen sind.		

4. Deutsche Telekom Technik GmbH

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Im Planbereich befinden sich Telekommunikationslinien der Telekom, die aus beigefügtem Plan ersichtlich sind. Der Bestand und der Betrieb der vorhandenen TK-Linien müssen weiterhin gewährleistet bleiben. Bei Planungen, die die Anlagen der Telekom betreffen, bitten wir um erneute Beteiligung.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen	

5. Netzgesellschaft Düsseldorf mbH

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Die bereitgestellten Pläne stellen den momentan dokumentierten Netzzustand dar. Veränderungen im Netz können jederzeit stattfinden. Es wird eine Broschüre mit Hinweisen zum Schutz von erdverlegten Versorgungsanlagen beigefügt.	Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

II. A: Behandlung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen / Hinweise der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan-Entwurf. 03/007 – Westlich Hinter der Böck –

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind 119 Stellungnahmen eingegangen. Die vorgebrachten Anregungen und Bedenken waren oftmals thematisch identisch und teilweise sogar wortgleich. Die nachfolgende Abwägung hat daher thematisch identische und wortgleiche Stellungnahmen zusammengefasst.

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass die Anregungen einer Befragung der Dorfbewohner aus 2017 und die Ergebnisse der Eigentümergegenveranstaltung vom 15.01.2019, die sich mehrheitlich für eine Geschosshöhe von 1 ½ bis max. 2 ½ ausgesprochen haben, um dem Gebiet eine sichtbar dörflich geprägte Ausgestaltung zu geben, Berücksichtigung finden. Das bedeutet, dass die Firsthöhen auf max. 11 m und die Traufhöhen auf max. 6,50 m - in Anlehnung an das neue Baugebiet in Itter - festzulegen sind.</p>	<p>Die Anzahl der Vollgeschosse wird im Blockinnenbereich grundsätzlich auf max. 2 begrenzt. Der Bebauungsplan ermöglicht damit Gebäude mit zwei Vollgeschossen, einem Dachgeschoss, dass kein Vollgeschoss ist und einem Dachboden; also Gebäude, die für Hamm typisch sind und sich damit in die Umgebung einfügen und den dörflichen Charakter wahren. Um die Akzeptanz der Planung in der Bürgerschaft zu erhöhen, wird der Anregung zur Reduzierung der Trauf- und Firsthöhen auf maximal 6,5 m und maximal 11,0 m entsprochen. Der Bebauungsplan wird dahingehend noch einmal geändert. Allerdings wird zusätzlich in die textlichen Festsetzungen eine Ausnahmeregelung aufgenommen, die die bisherige Trauf- und Firsthöhe von maximal 7,0 m und maximal 12,0 m ausnahmsweise zulässt. Diese Ausnahmeregelung ist an die zukünftig vorgesehenen Wohneinheiten je Gebäude gekoppelt. Weitestgehend ist für den Blockinnenbereich eine Einfamilienhausbebauung vorgesehen, in der eine Wohneinheit je Gebäude realisiert wird. Sollte jedoch ein Einfamilienhaus mit zwei Wohneinheiten (z.B. Mehrgenerationenwohnen) vorgesehen werden, kann zur Schaffung besser nutzbarer Wohnfläche die Ausnahmeregelung greifen. Für die möglichen Mehrfamilienhäuser greift ebenfalls aus diesem Grund die Ausnahmeregelung.</p>	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird eine Firsthöhe zwischen 9,50 m und max. 11 m gefordert, da die geplante Bebauung mit 12 m Firsthöhe zu hoch ist.	Die Firsthöhe wird auf maximal 11,0 m reduziert. Allerdings gilt die o.g. Ausnahmeregelung.	
Es wird angemerkt, dass die Neubauten zu hoch sind.	Um die Akzeptanz der Planung in der Bürgerschaft zu erhöhen, wird die Traufhöhe auf maximal 6,5 m und die Firsthöhe auf maximal 11,0 m reduziert. Der Bebauungsplan wird dahingehend noch einmal geändert. Es gilt aber die o.g. Ausnahmeregelung	
Es wird eine Begrenzung der Wohneinheiten auf max. 100-120 gefordert.	Im Bebauungsplan können nur die Wohneinheiten pro Gebäude begrenzt werden. Eine pauschale Begrenzung der max. Wohneinheiten für das gesamte Plangebiet ist planungsrechtlich nicht möglich. Es entstehen ca. 60-100 neue Wohneinheiten	
Es wird angemerkt dass die Bautiefen von 14-18 m etwas reduziert werden sollten.	Im Sinne der Baufreiheit und vor dem Hintergrund die gewollte heterogene dörfliche Bebauung zu ermöglichen, wird die Tiefe der Baufelder nicht reduziert.	
Es wird angemerkt, dass Baustellen entlang der Straße Hinter der Böck, die über die Straße Hinter der Böck abgewickelt werden, in der Vergangenheit zu Verkehrschaos führten. Als Anwohner kam man nicht oder nur eingeschränkt durch. Hinzu kommt die Lärmbelästigung durch Baustellenfahrzeuge, Lkws und Pkws. Hamm und die Straße Hinter der Böck waren früher kinderfreundlich. Das ist durch den zunehmenden Verkehr vorbei. Welches Konzept besteht diesem entgegen zu wirken. Es wird angeregt zu prüfen, ob das innere Plangebiet über eine weitere Zugangsstraße erschlossen werden kann.	Das im Rahmen des Bebauungsplanes erarbeitete Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Verkehre des Plangebietes über die bestehenden Straßen leistungsfähig abgewickelt werden können. Da es sich bei dem Bebauungsplan in erster Linie um die Entwicklung des Innenbereichs handelt, werden zukünftige Baustellen auch vornehmlich im Innenbereich und nicht entlang der Straße Hinter der Böck liegen. Für die Bestandsbebauung wird zudem nicht erstmalig Baurecht geschaffen, sodass der Bebauungsplan hier nicht zu einer Erhöhung der Baustellenaktivität beiträgt. Natürlich können Baustellenverkehre auf der Straße Hinter der Böck im Rahmen der Baustellenphase nicht vermieden werden. Da es sich aber um eine temporäre Verkehrsbelastung handelt, ist die davon ausgehende Mehrbelastung hinzunehmen. Eine zusätzliche Erschließungsstraße in das Plangebiet ist aufgrund der	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	bestehenden städtebaulichen Struktur und der Erschließungssituation nicht möglich.	
<p>Es wird angemerkt, dass die Planung, auch insbesondere mit der geplanten Firsthöhe, die klimatische Qualität des Gebietes stark verschlechtert. Es wird auf die Ausführungen in der Begründung verweisen, in der die Bedeutung der Freiflächen für die Kaltluftproduktion hervorgehoben wird. Es wird angezweifelt, dass die geplante Bebauung keinen Einfluss auf die vorhandene Kaltluftproduktion in dem Gebiet und den Transport der Kaltluft in die innerstädtischen Gebiete hat. Auch das Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz führt in seiner Stellungnahme aus, dass das Planungsgebiet in einer sehr relevanten Frischluftschneise liegt und eine Bebauung die Kaltluftbildung und die Luftströmung behindert und deshalb zu vermeiden ist.</p>	<p>Grundsätzlich hat die Bebauung von Freiflächen Auswirkungen auf die Kaltluftproduktion und die Luftströmung. Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind diese Auswirkungen zu ermitteln und zu beurteilen. Dieses ist auch im vorliegenden Planverfahren geschehen.</p> <p>Die Planungshinweiskarten aus der städtischen Klimaanalyse (2020) zeigt in Verbindung mit einer vertiefenden modellgestützten Analyse, dass im Vergleich zwischen Ist- und Plansituation Grünflächen mittlerer bis hoher bioklimatischer Bedeutung (Nachtsituation) bzw. geringer bis sehr geringer bioklimatischer Bedeutung, auch aufgrund der teilweise großflächigen Treibhäuser (Tagsituation), in Siedlungs- und Verkehrsflächen mit günstiger bis mittlerer bioklimatischer Situation umgewandelt werden.</p> <p>Tagsüber kommt es nach Umsetzung der Planung insbesondere im Bereich der Grün- und Freiräume größtenteils zu einer Verbesserung der Aufenthaltsqualität. Grund hierfür sind die aufgelockerten Baustrukturen und der hohe Anteil von Flächen zur Rückhaltung und Niederschlagswasserversickerung mit einer hohen Anzahl von verschattenden Vegetationsstrukturen und z.B. die Baumstandorte entlang des Straßen- und Wegenetzes.</p> <p>Der Transport der Kaltluft wird insbesondere durch die bestehende, überwiegend geschlossene Straßenrandbebauung bereits heute beeinflusst. Da es sich bei der geplanten Neubebauung im Blockinnenbereich um eine im Gegensatz zur Straßenrandbebauung aufgelockerte und niedrige Einfamilienhausbebauung handelt, ist eine nur unwesentliche Beeinflussung</p>	








Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	<p>der Kaltluftströmung durch die Planung zu erwarten, zumal auch heute teilweise großflächige Treibhäuser den Kaltluftstrom beeinträchtigen. Das Plangebiet liegt bei hochsommerlichen Wetterlagen nicht im Wirkungsbereich übergeordneter Kaltluftbewegungen. Die zwischen den Siedlungsbereichen Hamm und Bilk vorliegende nordorientierte Luftbewegung wird von der Planung nicht beeinflusst.</p> <p>In der abschließenden Beurteilung ist festzuhalten, dass Auswirkungen der Planung hinsichtlich Kaltluftproduktion und Kaltluftströmung vertretbar und keine wesentlichen negativen Auswirkungen zu befürchten sind.</p>	
<p>Es wird auf Aussagen des Landesumweltamt NRW verwiesen. Um dem Klimawandel zu begegnen, wird empfohlen, Flächen zu entsiegeln, Grün- und Wasserflächen anzulegen, weil das die Baugebiete herunterkühlt und für Einwohner Trinkwasserbrunnen, Schatten spendende Anlagen und klimatisierte Gebäude bereitzustellen, die bei Extremtemperaturen geöffnet werden.</p> <p>Darüber hinaus ist es wichtig, unversiegelte Flächen vorzunehmender Inanspruchnahme zu schützen. Nur durch den Erhalt oder die Schaffung vegetationsgeprägter Freiflächen, die der Frisch- und Kaltluftversorgung hitzebelasteter Siedlungsbereiche, der Wasserspeicherung oder der Grundwasserneubildung dienen, können Folgen des Klimawandels, wie das verstärkte Auftreten von Sturzfluten auf Grund von Starkregenereignissen oder zunehmende städtische Wärmeinseleffekte, abgemildert werden.</p> <p>Der Bebauungsplan verstößt gegen diese Empfehlungen.</p>	<p>Grundsätzlich ist das Entsiegeln von Flächen aus klimaökologischer Sicht sinnvoll. Diese Einschätzung kann aber nicht dazu führen, dass ein Bebauungsplanverfahren zur Schaffung von Wohnungsbau nicht mehr durchgeführt werden kann. Vielmehr ist in jedem Planverfahren zu prüfen, ob die Planung klimaökologisch vertretbar ist und welche Maßnahmen zur Begegnung des Klimawandels getätigt werden können. Diese Beurteilung ist im vorliegenden Verfahren vorgenommen worden.</p> <p>Neben einem Versickerungskonzept zur Verbesserung der Grundwasserneubildung und der Verdunstungseffekte ist ein Begrünungskonzept zur Verbesserung des Lokalklimas erarbeitet und im Bebauungsplan festgesetzt worden. Zudem wurden durch die Festsetzungen von Höhenlagen der Schutz vor Starkregenereignissen und urbanen Sturzfluten berücksichtigt. Damit trifft die Planung wesentliche Maßnahmen zur Klimaanpassung.</p>	
<p>Es wird auf eine Studie des Prognos Institut zur Lebensqualität in 71 Großstädten hingewiesen und das</p>	<p>Die Darstellungen werden zur Kenntnis gekommen. Unmittelbare</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Abschneiden (Platzierungen) der Stadt Düsseldorf dargestellt. Die Stadt schneidet in fast allen Ökologie-Indikatoren eher schlecht ab.	Konsequenzen für den Bebauungsplan ergeben sich daraus nicht.	
Es wird auf das Klimaanpassungskonzept (KAKDUS) verwiesen. Die weitere Steigerung der Flächenversiegelung, die Verringerung von Kaltluftzonen und die Abschwächung der Frischluftschneise durch das Planungsgebiet stehen im Widerspruch zum Klimaanpassungskonzept, den Empfehlungen des Landesumweltamt NRW und sämtlicher nationaler und europäischer Handlungsempfehlungen in Hinblick auf den Klimawandel.	Wie bereits ausgeführt, steht die Planung nicht im Widerspruch zum Klimaanpassungskonzept, da die Auswirkungen auf die Kaltluftproduktion und den Kaltluftstrom klimaökologisch vertretbar sind und Maßnahmen zur Klimaanpassung getroffen werden.	 
Es wird auf weitere negative Auswirkungen des Klimawandels hingewiesen (Starkregenereignisse, Wasserknappheit, thermische Belastung, Extremwetterereignisse, Artenvielfalt und Biodiversität, Waldzustand)	Die für das Bebauungsplanverfahren relevanten Umweltbelange sind im Teil B der Begründung (Umweltbericht) behandelt worden. Erforderliche umweltrelevante Regelungen, auch zum Artenschutz und zur Biodiversität, sind zeichnerisch oder textlich festgesetzt.	
Es wird angemerkt, dass sich im Plangebiet teilweise ökologisch wertvolle Freiflächen befinden, die durch die Planung verloren gehen. Mit dem Planverfahren werden somit sämtliche Empfehlungen der Umweltspezialisten von Stadt, Land und sonstigen unabhängigen Instituten ignoriert.	Im Bebauungsplanverfahren wurde eine naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorgenommen. Das Planverfahren stellt sicher, dass die vorgenommenen Eingriffe ausgeglichen werden, sodass die ökologische Bewertung zwischen Ist-Situation und Planfall ausgeglichen ist. Aus den Empfehlungen lässt sich im Übrigen nicht ableiten, dass ein Bebauungsplan zur Schaffung von Wohnraum grundsätzlich nicht mehr aufgestellt werden kann.	 
Es wird bemängelt, dass die Stadt die Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels zugunsten von Wohnraumschaffung einseitig abgewogen hat. Als Bürger fühlt man sich erheblich in seinen Rechten eingeschränkt. Die Lebensqualität und die Zukunftsperspektive werden durch die Vorgehensweise der Stadt stark verschlechtert. Dieses gilt insbesondere für alte und schwache Menschen. Die Planung wird die Bewohner in sehr unzumutbarer Weise negativ beeinflussen.	Wie bereits ausgeführt werden auch die Belange des Klimawandels berücksichtigt. Eine einseitige Abwägung zugunsten der Wohnraumschaffung findet nicht statt. Aus klimatischer Sicht ist nicht erkennbar, dass der Bebauungsplan die Lebensqualität und die Zukunftsperspektive der Bürger*innen verschlechtert oder negativ beeinflusst. Dieses schließt alte und schwache Menschen ein. Auch geht der Bebauungsplan nicht mit einer Einschränkung der Rechte einher.	 





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird bemängelt, dass bestehende Bäume gefällt und dann wieder neu gepflanzt werden. Dieses geht zu Lasten vieler Vögel und anderer Tiere, die vertrieben werden.	Um die Neuplanung realisieren zu können, müssen zwangsläufig auch Bäume gefällt werden. Im Rahmen der Eingriffs- Ausgleichsbilanzierung wurde eine Baumbilanzierung vorgenommen. Der Ausgleich wird im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens sichergestellt. Grundsätzlich wurde für den Bebauungsplan ein Begrünungskonzept erarbeitet, das den Tieren insgesamt zu Gute kommt.	
Durch die Planung geht der Blick ins Grüne verloren und damit auch vieles vom Wohlfühlfaktor.	Auf Grund des Begrünungskonzeptes wird auch zukünftig der Blick ins Grüne gehen und damit der Wohlfühlfaktor erhalten bleiben.	
Es wird angeführt, dass mit den Baustellen eine Beeinträchtigung einhergeht.	Eine Beeinträchtigung durch Baustellen kann grundsätzlich nicht ausgeschlossen werden, ist aber von den Anwohnern im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben hinzunehmen.	
Es wird die Frage nach der Hochwassergefahr aufgrund der Nähe zum Rhein aber auch im Zusammenhang mit der Versickerung des Niederschlagswassers gestellt.	Das Plangebiet ist durch die Deichschutzanlagen des Rheins vor Hochwasser geschützt. Die ausreichende Dimensionierung der Versickerungsflächen wurde über eine Machbarkeitsstudie sichergestellt. Im Rahmen der zukünftigen Baugenehmigungsverfahren ist für jedes Gebäude ein Entwässerungsantrag zu stellen. Die Planung berücksichtigt damit sowohl den Hochwasserschutz als auch den Überflutungsschutz.	
Es wird bezweifelt, dass der Verkehr inkl. Baustellen- und Schwerlastverkehr über die Straße Hinter der Böck abgewickelt werden kann.	Das Verkehrsgutachten kommt zu der Beurteilung, dass die Verkehre über die Straße Hinter der Böck abgewickelt werden können.	
Es wird angemerkt, dass die Planung grundsätzlich befürwortet wird, dass aber die vorgestellte Zeitachse zur Realisierung der Erschließungsplanung von 5 Jahren und dem damit verbundenen möglichen Baubeginn der ersten Gebäude, kritisch gesehen wird.	Von Seiten der Stadt wird versucht die Zeitplanung zur Realisierung der Erschließung zu beschleunigen.	
Es wird darauf hingewiesen, dass der Blockinnenbereich seit zwölf Jahren nicht mehr gepflegt wird und immer weiter verwildert und verfällt.	Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Konsequenzen für das Planverfahren ergeben sich daraus nicht.	







Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird kritisiert, dass der sozial geförderte Wohnungsbau zwangsweise in die Wertermittlung der Grundstücke einberechnet wird. Der sozial geförderte Wohnungsbau könnte an anderer Stelle wirtschaftlicher abgebildet werden.</p>	<p>Grundsätzlich wird in jedem Bebauungsplan der Stadt Düsseldorf, in dem Wohnungsbau festgesetzt wird, auf der Grundlage des Düsseldorfer Baulandmodells auch sozial geförderter Wohnungsbau berücksichtigt. Die wirtschaftliche Abbildbarkeit ist auch für dieses Plangebiet gegeben.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass neben sozial geförderten Wohnungsbau auch ansässige Familien, die bislang zur Miete wohnen, die Möglichkeit bekommen, Eigentum zu erschwinglichen Preisen zu erwerben.</p>	<p>Baulandpreise oder Baukosten können im Zusammenhang mit Eigentumsbildung im Bebauungsplan nicht geregelt werden. Letztendlich bestimmen Angebot und Nachfrage den Preis.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die heute schon desolate Verkehrssituation sich durch die Planung noch erheblich verschärfen würde und Belastungen durch zusätzlichen Ortsdurchgangsverkehr unvermeidbar wären. Auch auf der Fährstraße staut sich der Berufsverkehr Richtung Völklinger Straße schon heute. Zudem verursacht rechtswidriges Parken im Straßenraum erhebliches Verkehrschaos.</p>	<p>Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Verkehrsgutachten erarbeitet. Dieses bestätigt, dass über die vorhandenen Straßen die zusätzlichen Verkehre abgewickelt werden können. Einzig der Knotenpunkt Fährstraße/Völklinger Straße weist eine fehlende Leistungsfähigkeit auf. Hierfür ist aber nicht die Planung ursächlich verantwortlich; dieses Defizit besteht bereits heute und wird durch das hohe Verkehrsaufkommen auf der Völklinger Straße zur Berufsverkehrszeit verursacht. Die Planung trägt hier nicht zu einer wahrnehmbaren Verschlechterung der Situation bei. Zusätzliche Durchgangsverkehre verursacht die Planung nicht, da es sich bei den plangebietsbezogenen Verkehren um Ziel- und Quellverkehre handelt. Zur Verringerung der heute schon bestehenden Durchgangsverkehre schlägt das Verkehrsgutachten den verkehrsberuhigten Umbau des Aderkirchweges vor. Diese Verkehrsmaßnahme ist aber für die Umsetzung des Bebauungsplanes nicht erforderlich. Rechtswidriges Verkehrsverhalten ist keine Bebauungsplan relevante Thematik.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass der heute bereits völlig unzureichende Parkraum in Hamm noch weiter vermindert</p>	<p>Die erforderlichen Stellplätze eines Bauvorhabens werden im Rahmen des Baugenehmigungsverfahrens nach den</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
würde. Der Einwand, dass im Bebauungsplan Parkplätze vorgesehen sind, ist insofern nicht stichhaltig, als bekanntlich 1 Parkplatz pro Wohneinheit nicht ausreicht und vielmehr mindestens 2 Parkplätze vorgesehen werden müssen.	gesetzlichen Vorgaben der Bauordnung NRW und der Stellplatzsatzung der Stadt Düsseldorf bestimmt. Der Stellplatznachweis erfolgt auf dem Baugrundstück. Darüberhinausgehende Forderungen können aufgrund fehlender Rechtsgrundlagen nicht getätigt werden. Allerdings werden im Rahmen der Verkehrsplanung zusätzliche Stellplätze im öffentlichen Straßenraum der Planstraßen hergestellt. Die genaue Anzahl wird im Rahmen der weiteren Straßenplanung konkretisiert. Vor diesem Hintergrund ist nicht davon auszugehen, dass sich die Parkplatzsituation in den bestehenden Straßen durch die Planung verschlechtern wird.	
Es wird angemerkt, dass durch weitere Verdichtung Starkregen weniger Möglichkeiten hat aufgenommen zu werden.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist für die versiegelten privaten Flächen ein Versickerungskonzept zur Entwässerung des Niederschlagswassers erarbeitet worden.	
Durch die Zunahme der Einwohnerzahl ist Lärmbelastung zu erwarten.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Schallgutachten erstellt. Relevante Immissionsbelastungen durch die Planung sind nicht gegeben.	
Der Bebauungsplan lässt keinen ausreichenden Raum für Grünflächen und Baumpflanzungen erkennen.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde ein Begrünungskonzept erarbeitet und ist mittels zeichnerischer und textlicher Festsetzung in den Bebauungsplan rechtlich verbindlich aufgenommen worden.	
Es wird angemerkt, dass das Plangebiet ein wichtiges Frischluftgebiet für Düsseldorf ist und deshalb eine Reduzierung der Firsthöhe auf 10 m und eine Verringerung auf max. 50 Wohneinheiten sinnvoll ist.	Das Plangebiet liegt bei hochsommerlichen Wetterlagen nicht im Wirkungsbereich übergeordneter Kaltluftbewegungen. Die Freiflächen im Plangebiet weisen gemäß den Planungshinweiskarten aus der städtischen Klimaanalyse (2020) bei hochsommerlichen Wetterlagen weitgehend nur eine lokale Bedeutung für das Gebiet selbst und die direkte bebaute Umgebung auf. Eine Reduzierung der Firsthöhe auf 10 m hat keine relevanten	









Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Auswirkungen auf die Kaltluftströmung. Auch eine Reduzierung der Wohneinheiten ist im Hinblick auf die Kaltluftproduktion und Kaltluftströmung nicht erforderlich, da durch die Planung keine wesentlichen Auswirkungen zu erwarten sind.	
Es wird angemerkt, dass eine doppelte Anzahl von Besucherstellplätzen notwendig ist.	Besucherstellplätze werden im Bebauungsplan nicht festgesetzt. Die Anzahl der Besucherstellplätze wird im Rahmen der nachfolgenden Verkehrsplanung konkretisiert. Grundsätzlich gibt es auf die Herstellung von Besucherstellplätzen keinen Rechtsanspruch.	 
Es wird angemerkt, dass die max. Anzahl der Wohneinheiten auf 1,5 reduziert werden soll, um damit eine aufgelockerte Bebauung zu erzielen.	Die Reduzierung der Wohneinheiten pro Gebäude von 2 auf 1,5 ist nicht möglich, weil halbe Wohneinheiten nicht festgesetzt werden können. Grundsätzlich sieht der Bebauungsplan eine aufgelockerte dörfliche Einfamilienhausbebauung vor.	 
Es wird angemerkt, dass alle Straßen im Umfeld des Plangebietes keinesfalls die erforderlichen Kriterien für eine zusätzliche Verkehrsbelastung erfüllen. Sowohl die Straße „Hinter der Böck“, „Auf der Böck“, „Auf den Steinen“ und Fährstraße sind aufgrund der problematischen Parksituation nicht durchgängig zweispurig befahrbar. An vielen Engstellen kommt es bereits heute regelmäßig zu starken, und teilweise für Verkehrsteilnehmer sehr gefährlichen, Verkehrsproblemen. Die Kreuzungen „Hinter der Böck“/Fährstraße und „Hinter der Böck“/„Auf der Böck“ sind nicht leicht einsehbar, da die vorhandenen Bebauungen und parkende Autos einen Einblick in die Kreuzung meist unterbinden.	Bei dem Stadtteil Hamm handelt es sich um ein seit Jahrhunderten gewachsenes Dorf. Dieses spiegelt sich im Besonderen in den vorhandenen gewachsenen historischen Straßenzügen, mit dem typischen Parkplatzdruck aufgrund des zum Teil fehlenden Stellplatznachweises auf den Privatgrundstücken, wieder. Die vorhandene Bebauung macht Eingriffe in den jeweiligen Straßenquerschnitt zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit schwierig. Daher muss die städtebauliche Planung die vorhandenen historischen Straßenzüge als Rahmenbedingung berücksichtigen und dafür sorgen, dass sich die Parkplatzsituation im Plangebiet nicht verschlechtert. Das im Rahmen des Bebauungsplanes erarbeitete Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Verkehre des Plangebietes über die bestehenden Straßen leistungsfähig abgewickelt werden können. Darüber hinaus schlägt das Verkehrsgutachten	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der Straßen vor. Die Umsetzung der Maßnahmen ist aber keine Voraussetzung für die Realisierung der Planung.	
Es wird angemerkt, dass auch die Gehwege in keiner der Straßen ausreichend vorhanden sind. Teilweise sind sie gar nicht vorhanden oder nur sehr schmal. Eine mindestens nutzbare Gehwegbreite von 1,8 m, wie sie für eine barrierefreie Nutzung notwendig ist, ist rund um das Gebiet nirgendwo gegeben. Somit wird auch die Mindestvorgabe der StVO von 2,5 m nicht erfüllt. Die Straßen- und Gehwegsituation in diesem Gebiet, ist bereits heute als äußerst kritisch anzusehen und nicht akzeptabel.	Es handelt sich hierbei um historisch gewachsene Straßenzüge, die natürlich nicht den Vorgaben heutiger Regelwerte für Straßenplanungen entsprechen. Das ist aber kein Ausschlusskriterium für ein Bebauungsplanverfahren in Hamm. Entscheidend ist, dass die Erschließung sichergestellt werden kann. Dieses hat das Verkehrsgutachten bestätigt.	 
Es wird angemerkt, dass die im Plangebiet vorgesehene Kita, voraussichtlich sehr viel zusätzlichen Verkehr und höhere Immissionen auslöst. Die schmalen Straßen ohne Wende- und Haltemöglichkeiten werden bei den typischen Hol- und Bringzeiten voraussichtlich noch häufiger blockiert als jetzt schon.	Die Kita wird in erster Linie aufgrund der neuen Bevölkerung im Plangebiet vorgesehen. Es ist davon auszugehen, dass die Mehrzahl der Kinder aus dem Plangebiet oder den angrenzenden Straßen kommen werden und damit die Kita fußläufig erreichen. Es ist daher nicht zu erwarten, dass die Kita zu einem signifikanten Anstieg der Verkehrsbelastung beitragen wird.	 
Es wird angemerkt, dass eine weitere Belastung dieser ohnehin problematischen Verkehrsinfrastruktur nicht zumutbar ist.	Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Verkehre des Plangebietes über die bestehenden Straßen leistungsfähig abgewickelt werden können.	 
Es wird angemerkt, dass die persönliche Lebensqualität durch die Auswirkungen des Plangebietes stark verschlechtert wird. Die Verkehrssicherheit ist nicht gewährleistet. Interessen und Belange der Anwohner wurden im Planungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt.	Die Themen Luft, Klima, Lärm, Boden, Natur und Freiraum wurden betrachtet. Im Ergebnis gehen mit der Planung objektiv keine unzumutbaren Beeinträchtigungen für die heute schon im Plangebiet lebenden Anwohner einher. Das subjektive Empfinden des Einzelnen spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle. Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die zusätzlichen Verkehre des Plangebietes über die bestehenden Straßen leistungsfähig und verträglich abgewickelt werden können. Die Interessen und Belange der Anwohner wurden im Planverfahren ausreichend gewürdigt,	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	auch wenn im Rahmen des Abwägungsprozesses nicht allen Forderungen nachgekommen werden kann.	
Es wird angemerkt, dass bereits heute insbesondere in den Sommermonaten und an den Wochenenden viele ortsfremde Besucher der Rheinpromenade und Rheinstrände (diese sind per Definition keine Anlieger) verbotswidrig in die Anwohnerstraßen „Auf der Böck“, „Auf den Steinen“ und „Hinter der Böck“ fahren. Sie erhöhen bereits kontinuierlich hier den Parkdruck massiv.	Verbotswidriges Parken ist kein relevantes Thema für das Bebauungsplanverfahren.	 
Es wird angemerkt, dass im Rahmen der schon bisher intensiven Bautätigkeit durch Schließen von Baulücken, die schmalen Straße regelmäßig zur Gewerbefläche genutzt werden. Parkmöglichkeiten für Handwerker existieren nicht und bei Anlieferungen wird kurzerhand die Durchfahrt für längere Zeiträume ohne jegliche Beschilderung blockiert. Das daraus resultierende Wendechaos in den schmalen Straßen ist eine sehr große Zumutung und kann oftmals nur durch die Nutzung von privaten Flächen an den Straßen gelöst werden.	Verbotswidriges Parken ist kein relevantes Thema für das Bebauungsplanverfahren.	 
Es wird angemerkt, dass die Bewegungsfreiheit durch die Planung stark verschlechtert wird.	Es wird nicht klar was mit verschlechterter Bewegungsfreiheit gemeint ist. Wenn hiermit die fehlende Leistungsfähigkeit der Straßen gemeint ist, so trifft das Verkehrsgutachten hier eine anderslautende Aussage. Wenn hiermit das Plangebiet gemeint sein soll, so kann festgehalten werden, dass erst durch die Planung der heute brachliegende, verfallende und verwildernde Blockinnenbereich nutzbar und damit begehbar gemacht wird. Damit stärkt die Planung die Bewegungsfreiheit.	 
Es wird angemerkt, dass das Plangebiet vollständig in einem Risikogebiet gemäß §78b	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens wurde eine Risikobewertung zum Thema extremes Hochwasserereignis vorgenommen.	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Wasserhaushaltsgesetz (WHG) liegt und bei einem extremen Hochwasserereignis (HQextrem) vollständig überflutet wird. Bei Versagen der Hochwasserschutzanlagen können Teile des Änderungsbereiches auch bereits bei einem mittleren (HQ100) Hochwasser überflutet werden. Bei einem solchen Ereignis ist mit erheblichen Sachschäden zu rechnen und eine Gefahr von Leben und Gesundheit nicht auszuschließen.</p>	<p>Im Ergebnis wurde das Risiko als gering bewertet, da das Plangebiet grundsätzlich durch die Deichschutzanlage geschützt ist und die Wahrscheinlichkeit eines Versagens der Schutzanlage als gering einzustufen ist. Zudem sind Hochwasserereignisse am Rhein immer mit einer deutlichen Vorlaufzeit und damit auch Vorwarnzeit verbunden. Vor dem Hintergrund des geringen Risikos ist die Planung als vertretbar einzustufen.</p>	
<p>Es wird angemerkt das die Stadtentwässerungsbetriebe in ihrer Stellungnahme vom 18.12.2019 fordern, dass zur Sicherstellung einer funktionsfähigen Versickerung des anfallenden Niederschlagswassers das Gelände anzuheben ist. Das Versickerungsgutachten vom 31.1.2017 kommt zu der Erkenntnis, dass aufgrund der relativen hohen Grundwasserstände und dem Grundwasserschutz eine Versickerung des anfallenden Regenwassers ausschließlich in die Decklehmschichten empfohlen ist. Diese reichen nur bis maximal -1 m Bodentiefe. Darunter befinden sich bereits Sand- und Kiesschichten. Daraus kann geschlossen werden, dass eine Ableitung des Niederschlagswassers zu einer funktionsfähigen Versickerung durch eine Muldenentwässerung nur durch eine Anhebung des Plangebietes umzusetzen ist. Eine Gefälleausbildung in das heutige Gelände hinein anzulegen, würde den Grundwasserschutz torpedieren, da die Decklehmschichten teilweise abgetragen werden müssten. Da bekanntlich Lehmschichten nur eine sehr geringe Wasseraufnahme haben und man diese genau aus diesem Grund im Deichbau einsetzt, kann eine Entwässerung von anfallendem Regenwasser nur in sehr begrenztem Umfang in eine Muldenentwässerung mit darunter befindlicher Lehmschicht realisiert</p>	<p>Zur Entwässerung des Blockinnenbereichs muss das Gelände in Teilen angehoben werden. Dieses betrifft insbesondere die Bereiche der Planstraßen und die Bereiche der neu geplanten Gebäude. Die Gartenflächen können auf dem heutigen Geländeniveau bleiben. Grundsätzlich kommt das Versickerungsgutachten zu dem Ergebnis, dass der Boden für die Versickerung von Niederschlagswasser geeignet ist. Die Herstellung der Versickerungsmulden wird in einer nachgelagerten Entwässerungsplanung konkretisiert. Ggf. liegt die Sole der Mulde auf dem heutigen Geländeniveau. In jedem Fall wird der Überflutungsschutz, insbesondere auch der umgebenden Bestandsbebauung, im Rahmen dieser Planung sichergestellt. Ein erhebliches Risiko für die Bestandsbebauung besteht daher nicht, zumal in den Mulden nur das nicht verschmutzte Niederschlagswasser der Dachflächen der Neubebauung versickert wird und die Dimensionierung der Mulden sehr großzügig bemessen wurde.</p>	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>werden. Daraus resultiert nicht nur ein erhebliches Risiko für das Plangebiet, sondern durch den erheblichen Rückstau, auch für die darum befindliche Bestandsbebauung.</p>		
<p>Es wird angemerkt, dass im Rahmen des Versickerungsgutachtens nur die Versickerungsrate im ungesättigtem Boden untersucht wurde. Die daraus resultierenden Ergebnisse sind jedoch für den Untergrund mit hohem Lehmanteil nicht relevant. Erst eine Versuchsanordnung, die bei gesättigtem Boden die Versickerungsrate bestimmt, ist für eine Bewertung des Planungsgebietes relevant.</p>	<p>Die Beurteilung der Versickerungsfähigkeit des Bodens ist durch einen Fachplaner in Abstimmung mit dem zuständigen Fachamt vorgenommen worden. An der Richtigkeit der Aussage des Versickerungsgutachtens, dass der Boden für die Versickerung geeignet ist, bestehen aus fachlicher Sicht keine Zweifel.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass neben der geschilderten Einschränkung durch die typische Bodenstruktur das Plangebiet aktuell eine sehr große Senke ist und damit eine ideale Überflutungsfläche bei Starkregen und Hochwasser. Diese große Senke kann heute ohne Berücksichtigung ihrer spezifischen Versickerungsrate selbst bei gesättigtem Boden ca. 50.000 Kubikmeter Regenwasser sofort aufnehmen (10 Hektar Fläche x 0,5m durchschnittlicher Höhenunterschied zwischen Bodenniveau Bestandsbebauung und Bodenniveau Plangebiet), ohne aufgrund der landwirtschaftlichen Nutzung größere Sachschäden zu verursachen. Diese dadurch für den Hochwasser- und Starkregenschutz sehr relevante Senke sorgt heute für eine erhebliche Risikominimierung von Sach- und Personenschäden der Bestandsbebauung, insbesondere in Hinblick auf die stark ansteigende Anzahl und Intensität von Hochwasser- und Starkregenereignissen.</p>	<p>Die Planung soll ja gerade durch das erarbeitete Versickerungskonzept dafür Sorge tragen, dass die Versickerungsfähigkeit des Bodens erhalten und wenn möglich sogar verbessert wird. Da jedes Neubauvorhaben im Blockinnenbereich eine Entwässerungsplanung vorlegen muss, wird der Überflutungsschutz sichergestellt. Die festgesetzten Höhenlagen für die Planstraßen und die Erdgeschossfußböden sind räumlich so stark begrenzt und so weit von der Bestandsbebauung entfernt, dass Überflutungsrisiken für den Bestand auszuschließen sind. Gleichzeitig wird aber auch sichergestellt, dass die Neubauten vor Überflutung geschützt werden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass bei einem zum Beispiel nur einstündigen Starkregenereignis mit 350 l/m² Niederschlag im Plangebiet 35 Mio. Liter Wasser anfallen (10 Hektar Fläche x 350 l/m²). Diese sehr erhebliche Wassermenge kann</p>	<p>Nicht das gesamte Plangebiet wird über die Versickerungsmulden entwässert. Nur das von den Dachflächen anfallende Niederschlagswasser wird den Versickerungsmulden zugeführt. Auf den unversiegelten Flächen findet die</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>niemals auch nur annähernd über eine Muldenentwässerung und eine darunter befindliche Lehmschicht abgeleitet werden. Es ist daher nicht nur sehr wahrscheinlich, sondern vorhersehbar, dass diese sehr erhebliche Wassermenge nicht nur das Plangebiet überfluten wird, sondern auch die Bestandsbebauung rund um das Plangebiet. Besonders extrem wird dies die Anwohner von „Auf der Böck“ und „Auf den Steinen“ im Umfeld der Hochwasserschutzmauer treffen. Die Anwohner leben dort in einem gegenüber dem Plangebiet besonders tiefen Bereich von ca. 35,6m ü.NN und das Wasser kann durch die Hochwasserschutzmauer nicht in Richtung Rheinwiesen abfließen. Die Anwohner könnten daher bei Starkregenereignissen von einer regelrechten Wasserwelle aus dem Plangebiet überrollt und die Häuser bis zur Höhe der Hochwasserschutzmauer geflutet werden.</p> <p>Aber auch alle anderen Anwohner rund um das Plangebiet werden von diesem im Plangebiet nicht schnell genug abfließenden Wassermassen sehr stark betroffen werden, wenn das Plangebiet um z.B. 0,5m angehoben wird.</p> <p>Ist sichergestellt, dass der Kanal in der Straße Auf den Steinen das zusätzliche Wasser aufnehmen kann?</p>	<p>natürliche Versickerung vor Ort statt. Das anfallende Niederschlagswasser auf den Straßen wird der Kanalisation zugeführt.</p> <p>In einer durchgeführten Machbarkeitsstudie konnte nachgewiesen werden, dass Lage und Dimensionierung der Versickerungsflächen eine leistungsfähige Versickerung ermöglichen.</p> <p>Ein unkontrollierter Abfluss des Niederschlagswassers aus dem Blockinnenbereich in Richtung Bestandsbebauung kann auch zukünftig ausgeschlossen werden, da es für Neubauvorhaben, Versickerungsflächen und Verkehrsflächen eine jeweilige Entwässerungsplanung geben wird, die eine Beeinträchtigung der umgebenden Bestandsbebauung ausschließen wird. Die Höhenlage der Bestandsbebauung spielt in diesem Zusammenhang keine Rolle; gleiches gilt für die Mauer.</p> <p>Das Plangebiet wird nicht in Gänze angehoben, vielmehr werden die Höhenlagen der Erdgeschossfußböden und der Verkehrsflächen festgesetzt. Die Gartenbereiche bleiben auf dem heutigen Höhenniveau bestehen. Die Neuplanung wird an den Kanal Hinter der Böck angeschlossen. Ein Anschluss an den Kanal Auf den Steinen ist nicht vorgesehen. Daher fallen hier keine zusätzlichen Wassermengen an.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass das Plangebiet das Gegenteil von der mittlerweile verbreiteten Renaturierung von Flussverläufen und der Schaffung von Überflutungsflächen ist, da eine sehr relevante Überflutungsfläche für Hochwasser und Starkregen massiv minimiert wird.</p>	<p>Das Plangebiet ist keine relevante Überflutungsfläche bei Hochwasser. Dann wäre das Plangebiet als Überschwemmungsgebiet festgesetzt, was es nicht ist. Grundsätzlich ist das Plangebiet durch die Deichschutzanlagen des Rheins vor Hochwasser geschützt. Eine Renaturierung des Rheins im Bereich von Hamm würde dazu führen, dass der Hochwasserschutz nicht mehr gewährleistet wäre.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass die Nachteile, der zwingend erforderlichen Geländeanhebung, auf die vorhandene</p>	<p>Grundsätzlich werden nur unkritische Teilbereiche des Plangebietes in relevanter Weise angehoben. Der</p>	 









Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Bestandsbebauung erheblich sind. Diese begründet sich nicht nur auf die Auffüllung der sehr großen Senke bzw. Überflutungsfläche, sondern auch auf die sehr begrenzte Versickerungsrate der Muldenentwässerung bei gesättigtem Boden in eine Lehmschicht. Dies bedeutet für die vorhandene Bestandsbebauung eine doppelte Erhöhung des Risikos für erhebliche Sach- und Personenschäden durch Starkregenereignisse.</p>	<p>Boden wurde, einschließlich der Decklehme, durch das Gutachten als versickerungsfähig eingestuft. Aufgrund nachfolgender Entwässerungsplanungen wird der Überflutungsschutz sichergestellt, sodass kein erhöhtes Risiko für die Bestandsbebauung besteht.</p>	
<p>Es wird Widerspruch gegen die Planung geäußert. In der Stadt gibt es genügend freie Bürokomplexe. Es sollte diese Oase, die für das Klima Düsseldorfs wichtig ist, erhalten werden. Eine Begrünung, eine parkähnliche Bepflanzung würde ich mir für Hamm wünschen, damit auch der Dorfcharakter für Hamm erhalten bleibt.</p>	<p>Das Vorhandensein von freien Bürokomplexen führt in der Bewertung nicht dazu, dass diese Planung nicht durchgeführt werden kann. Vielmehr handelt es sich bei dem Blockinnenbereich um eine brach gefallene Fläche, die einer neuen Nutzung zugeführt wird. Damit hat die Planung eine klare städtebauliche Begründung. Die geplante aufgelockerte Bebauung im Zusammenspiel mit dem Begrünungskonzept, steht im Einklang mit dem dörflichen Charakter von Hamm.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Fährstraße zugeparkt wird. Wie wird auf diese Situation reagiert?</p>	<p>Es handelt sich bei der Fährstraße um einen historisch gewachsenen Straßenzug. Fehlenden Stellplätzen auf den Privatgrundstücken wird durch Parken im Straßenraum begegnet. An dieser gewachsenen Situation kann der Bebauungsplan nichts ändern, zumal die Fährstraße auch nicht Teil des Bebauungsplanverfahrens ist. Der Abschnitt der Fährstraße, der besonders eng ist, wird im Übrigen nicht durch zusätzliche Verkehre aus dem Plangebiet weiter belastet. Damit verschlechtert die Planung die vorhandene Situation nicht.</p>	
<p>Es wird angefragt, ob Radwege realisiert werden?</p>	<p>Es werden zwei neue Rad- und Fußwege aus dem Plangebiet Richtung Westen und Norden geschaffen.</p>	
<p>Es wird angeregt den Versorgungsweg zur südlichen Versickerungsfläche zu begradigen oder noch besser von der südlichen Wendeanlage zur Versickerungsfläche zu führen.</p>	<p>Der Begradigung kann insoweit zugestimmt werden als das die Einhaltung der Abstandsflächen (mindestens 3 m) zur südlichen Baugrenze gewährleistet wird. Eine Verlegung nach Süden kommt nicht in</p>	






Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Frage, da über diesen Versorgungsweg auch die nördlich gelegenen Häuser an die Versickerungsmulde angeschlossen werden.	
<p>Es wird angemerkt, dass die Bekämpfung der Auswirkungen des Klimawandels zur Bewahrung von Lebensqualität und Vermeidung von lebensbedrohlichen Situationen durch Hitze, Starkregen und Hochwasser insbesondere in einem bereits so hoch verdichteten Stadtgebiet wie Düsseldorf als viel höher einzuschätzen ist als das von der Stadt angeführte übergeordnete Interesse der Wohnraumschaffung für die Bevölkerung.</p> <p>Dass das "übergeordnete Interesse" ein rein monetäres ist, ist jedem klar – dass hier lebenswerte Zukunft für viele verramscht wird für die Gier einiger weniger, zeichnet sich schon dadurch ab, dass eine nachhaltige Argumentation als Hintergeräusch abgetan wird. Die so vorrangige Wohnbebauung scheint auch nicht unter Aspekten der Lebensqualität zu erfolgen: Eine dichte Bebauung, bei der die Privatsphäre sich verliert, und der Weg zur Arbeit bzw. Die allabendliche Parkparksuche zu zeitraubenden Ritualen werden, sowie das Prinzip, möglichst viele Menschen auf wenig Raum unterbringen, erwecken wohl eher an den Charme und den Stress einer Hühnerfarm.</p>	<p>Im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens sind sämtliche relevante Belange zu betrachten und abzuwägen. Bei der vorliegenden Planung stellt sich nicht die Frage, ob dem Klimawandel oder dem Wohnungsbau eine höhere Gewichtung zugesprochen wird, sondern wie Wohnungsbau in diesem Bereich mit den Herausforderungen des Klimawandels in Einklang gebracht werden kann.</p> <p>Grundsätzlich besteht ein berechtigtes städtebauliches Interesse eine brach gefallene Fläche in integrierter Lage einer neuen sinnvollen Nutzung, wie dem Wohnungsbau, zuzuführen. Aus Sicht der Stadt trägt die aufgelockerte dörfliche Bebauung, das Anlegen der Versickerungsflächen und das generelle Begrünungskonzept wesentlich dazu bei eine maßvolle Wohnbaulandentwicklung mit den Belangen des Klimawandels in Einklang zu bringen.</p> <p>Von einer dichten Bebauung ohne Privatsphäre und Lebensqualität kann nicht die Rede sein. Auch der bestehende Parkplatzsuchverkehr wird durch die Neuplanung nicht verschärft, da für die Neubauvorhaben ausreichend neue Stellplätze geschaffen werden.</p>	
<p>Statt der Entwicklung einer Wohnbebauung wird das Anlegen eines Dorfparks für den Blockinnenbereich gefordert. Dieses wird in erster Linie aus klimatischen Gründen gefordert, aber auch um die Biodiversität und die Lebensqualität der Bürger*innen zu schützen. Zudem kann den Auswirkungen des Klimawandels zum Beispiel vor Starkregenereignissen besser begegnet werden.</p>	<p>Ursprünglich hatte die Stadt vor, den Status quo mit einer Straßenrandbebauung und gartenbaulich genutzten Flächen im Blockinnenbereich planungsrechtlich zu sichern. Diese Planung wurde mehrheitlich, auch im Rahmen eines öffentlichen Dialogverfahrens aufgrund der fehlenden Zukunftsfähigkeit abgelehnt. Stattdessen wurde eine aufgelockerte dörfliche Wohnbebauung gefordert. Diese Zielrichtung ist aus städtebaulicher Sicht sinnvoll, da in Düsseldorf auch</p>	




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	<p>eine deutliche Nachfrage nach Einfamilienhäusern besteht und das Angebot bislang relativ begrenzt ist. Daher wird mit dieser Zielrichtung seitdem das Bebauungsplanverfahren durchgeführt. Ein Dorfpark war bislang nicht gefordert und macht auch städtebaulich keinen Sinn, da es dem Stadtteil Hamm aufgrund der großzügigen Privatgärten, dem Rhein und den umgebenden landwirtschaftlichen Flächen nicht an Grün- und Freiflächen mangelt. Die umweltrelevanten Belange sind im Umweltbericht, Teil B der Begründung, und in diversen Gutachten, wie z.B. einem Artenschutzgutachten oder dem Grünordnungsplan behandelt worden. Insgesamt trägt der Bebauungsplan durch umweltrelevante Festsetzungen dafür Sorge, dass mit der Planung keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf umweltrelevante Schutzgüter bestehen. Das schließt die Biodiversität und die Lebensqualität mit ein.</p>	
<p>Mit der Planung geht ein massiver Anstieg der Einwohnerzahl einher, was das soziale Miteinander im Dorfleben erheblich verändern wird. Bereits heute gibt es Konflikte zwischen neu zugezogenen und alt eingesessenen Hammer Bürger*innen.</p>	<p>Auf das soziale Miteinander hat der Bebauungsplan keinen Einfluss. Allerdings wird die soziale Infrastruktur z.B. durch die Festsetzung einer neuen Kita im Plangebiet ertüchtigt.</p>	 
<p>Mit der Planung eines Dorfparks wird eine nachhaltigere Stadtentwicklung gefördert als mit der geplanten Wohnbebauung.</p>	<p>Die Planung einer Wohnnutzung als Nachnutzung einer Großteils brachliegenden innerstädtischen Fläche stellt eine nachhaltige Stadtentwicklung dar.</p>	 
<p>Mit der Planung wird das historische Erbe von Hamm gefährdet.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, wie die Nachnutzung einer brachliegenden Fläche das historische Erbe von Hamm gefährden könnte, zumal in den Bestand nicht eingegriffen wird.</p>	 
<p>Es ist zu befürchten, dass durch die steigenden Immobilienpreise viele alteingesessene Bewohner verdrängt werden und sich der Stadtteil negativ verändert.</p>	<p>Mit dem Bebauungsplan steigen erst einmal nur die Grundstückpreise im Blockinnenbereich, also für die Grundstücke, die erstmalig Baurecht bekommen. Die Preise steigen hier aufgrund der Entwicklung von Ackerland zu Wohnbauland. Ein allgemeiner Anstieg der Immobilienpreise in Hamm geht mit</p>	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	der Planung nicht einher. Hier spielen andere Faktoren eine Rolle, wie z.B. Angebot und Nachfrage.	
Es wird angemerkt, dass mit der Zerstörung der grünen Freiflächen, ein bisher wichtigen Erholungsraum für die Anwohner verloren geht.	Bei den Flächen im Blockinnenbereich handelt es sich um ehemals gartenbaulich genutzte Flächen mit teilweise großflächigen Treibhäusern. Diese wurden also wirtschaftlich genutzt und standen damit den Bürger*innen von Hamm als Erholungsraum nicht zur Verfügung. Auch derzeit, mit dem Brachliegen großer Teile der Fläche, steht diese aufgrund der zunehmenden Verwilderung als Erholungsraum nicht zur Verfügung. Von einem Verlust des Erholungsraumes kann also nicht die Rede sein.	
Es wird bemängelt, dass kein Verkehrskonzept vorliegt.	Es liegt ein Verkehrsgutachten vor, dass auch optionale Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation enthält.	
Es wird bemängelt, dass mit der Planung der dörfliche Charakter von Hamm zerstört wird.	Mit der Planung wird für den Blockinnenbereich eine aufgelockerte dörfliche Bebauung festgesetzt. Damit fügt sich die Planung in die städtebauliche Umgebung von Hamm ein. Eine Zerstörung des dörflichen Charakters geht daher mit der Planung nicht einher.	
Es wird bemängelt, dass mit der Planung eine erhebliche Steigerung des Verkehrslärms in der Umgebung einhergeht, was zu einer Verschlechterung der Lebensqualität der heutigen Bewohner*innen führt.	Im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens ist ein Schallgutachten erarbeitet worden. Die zusätzlichen Verkehre der Neuplanung führen nicht zu einer wesentlichen Erhöhung der Beurteilungspegel in der Umgebung des Plangebietes. Die maßgeblichen Immissionsrichtwerte werden eingehalten. Damit sind auch zukünftig gesunde Wohnverhältnisse gegeben.	
Es wird befürchtet, dass sich durch die Planung die Versorgungslage in Hamm verschlechtert. Zudem ist die Infrastruktur für diese Planung nicht ausgelegt.	Von einer Verschlechterung der Versorgungslage kann nicht ausgegangen werden. Vielmehr wird der Stadtteil Hamm bei steigender Bevölkerung z.B. für Betriebe des Lebensmitteleinzelhandels interessant, hier einen neuen Lebensmittelmarkt anzusiedeln. Perspektivisch ist daher	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	eher von einer Verbesserung der Versorgungslage auszugehen. Wo erforderlich wird die Infrastruktur im Zuge der Realisierung ausgebaut - so z.B. die soziale Infrastruktur durch die Festsetzung einer neuen Kita im Plangebiet.	
<p>Es wird angemerkt, dass in Düsseldorf 36.000 Wohnungen aus verschiedenen Gründen leer stehen. Diesbezüglich sollten erstmal Maßnahmen ergriffen werden, bevor rücksichtslos gebaut wird.</p> <p>Andere Städte bekämpfen den Leerstand durch eine Leerstandssteuer und führen damit viele Wohnungen zurück in den Wohnungsmarkt. Weiterhin stehen viele Wohnungen die aus Spekulationszwecken gekauft wurden leer.</p> <p>Auch die Umnutzung leerstehender Büroflächen sollte zur Schaffung von Wohnraum genutzt werden.</p> <p>Ich fühle mich als Bürger erheblich in meinen Rechten eingeschränkt, wenn hier die sehr relevanten Möglichkeiten zur Schaffung von Wohnraum ohne weitere Flächenversiegelung in keinsten Weise genutzt werden. Zudem werden diverse Alternativstandorte für eine Wohnbaulandentwicklung benannt, die sich besser eignen als das vorliegende Plangebiet.</p>	<p>Die Aktivierung von Wohnraum wird von Seiten der Stadt nach den rechtlichen Möglichkeiten ganzheitlich betrachtet. Hierbei geht es um die Umnutzung von Bestandsgebäuden, um Baulückenschließung und, wie bei der vorliegenden Planung, um die Reaktivierung von innerstädtischen Brachflächen. Nur weil in Hamm jetzt dieses Bebauungsplanverfahren läuft bedeutet das nicht, dass in anderen Stadtteilen die Planung eingestellt wurde. Auch hier werden Planungen im Sinne einer gesamtstädtischen Stadtentwicklung vorangebracht. Eingriffe in das Eigentum sind allerdings rechtlich problematisch. Die Rechte der Bürger*innen werden durch das Handeln der Stadt zur Wohnraumschaffung nicht eingeschränkt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass in Düsseldorf an vielen anderen Stellen bessere Planungen nötig sind! Schulen, Verkehr, Radwege (incl. Freier Radabstellmöglichkeiten) Verkehrsplanung Königsallee.... Usw.</p>	<p>Auch wenn es in Düsseldorf noch andere Planungsthemen gibt, schließt das die vorliegende Planung nicht aus.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass schon genug Hochhäuser und Betonwände vorhanden sind. Zudem dient so eine Hochhaussiedlung nur einem, nämlich denen die es bauen und diese bauen nur um sich an daran zu bereichern. Vom Rhein aus wirken die Häuser wie ein Bunkerviertel.</p>	<p>Der Bebauungsplan sieht eine aufgelockerte Bebauung, überwiegend aus Einzel- und Doppelhäusern mit max. 2 Vollgeschossen, Satteldach und einer Begrenzung von Trauf- und Firsthöhen vor. Das entspricht nicht dem Charakter einer Hochhaussiedlung oder einem Bunkerviertel, sondern einer aufgelockerten dörflichen Bebauung. Vom Rhein aus ist die Neuplanung</p>	











Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	kaum wahrzunehmen, da diese hinter der Bestandbebauung verborgen liegt. Es geht bei der Planung nicht um Bereicherung, sondern darum brachliegende Flächen städtebaulich sinnvoll zu reaktivieren.	
Es wird angemerkt, dass die Fällung alle Bäume am Hammer-Deich eine große Umweltsünde wäre.	Evtl. Fällungen von Bäumen am Hammer Deich stehen nicht im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.	 
Es wird bemängelt, dass aufgrund des Baubooms in Hamm bereits viele Gemüsegelder und alter Baumbestand weichen mussten. Damit geht auch Lebensraum für Vögel, Eichhörnchen und Insekten verloren.	In Hamm werden keine Bebauungsplanverfahren gegen die Interessen der Gartenbaubetriebe durchgeführt. Deshalb wird z.B. für den östlichen Baublock, zwischen Hinter der Böck und Aderkirchweg, derzeit kein Bebauungsplan aufgestellt. Dort wo auf Gemüsegeldern straßenbegleitend gebaut wird, besteht bereits Baurecht und es kann davon ausgegangen werden, dass die Gemüsegelder zuvor aufgegeben wurden. Ein alter Baumbestand fällt entweder unter die Baumschutzsatzung der Stadt Düsseldorf oder die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung. Dieser muss bei Verlust ausgeglichen werden. Der Verlust von Lebensraum für Tiere und der Umgang damit spielt im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens eine wichtige Rolle und wird, wie auch im vorliegenden Verfahren, gewissenhaft behandelt.	 
Viele Bauvorhaben in Hamm scheinen ohne die notwendige ökologische, gestalterische und städtebauliche Weitsichtigkeit geplant zu werden. Neue Wohnungen, gerade hier sind wichtig, aber sollten Hand in Hand mit den Bedürfnissen der Zukunft gehen.	Das liegt daran, dass in Hamm häufig Baurecht nach §34 Baugesetzbuch besteht, dem sogenannten „unbeplanten Innenbereich“. Es liegt also kein Bebauungsplan vor, sondern die Zulässigkeit eines Bauvorhabens richtet sich nach der Vorgabe der vorhandenen Bebauung. Die Steuerungsmöglichkeiten sind nach §34 Baugesetzbuch stark begrenzt. Mit einem Bebauungsplan können die notwendigen ökologischen und gestalterischen Regelegungen getroffen werden. Dieses Ziel verfolgt der Bebauungsplan.	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird angemerkt, dass Naherholungsgebiete erhalten bleiben müssen.	Dem wird zugestimmt. Die Planung greift in kein Naherholungsgebiet ein.	
Es wird angemerkt, dass Düsseldorf mehr Grünflächen braucht.	Dieser Aussage wird grundsätzlich zugestimmt. Es muss dabei aber verhältnismäßig zwischen der Schaffung von Grünflächen und der Schaffung neuer Bebauung abgewogen werden. Das ist die Aufgabe von Stadtplanung. Grundsätzlich kommt es bei städtebaulichen Planungen immer stärker darauf an z.B. das Thema Blau-Grüne Infrastruktur in die Planung zu integrieren. Das wird bei der vorliegenden Planung z.B. durch das Versickerungs- und Begrünungskonzept erreicht. Mit diesen Konzepten wird ein wichtiger Beitrag geleistet dem Klimawandel zu begegnen.	
Es wird angemerkt, dass es schon im Rahmen der Bürgerbeteiligung keine Bereitschaft gab, die maximale Bauhöhe mit konkreter Höhenangabe zu beschränken. Jeder, zumindest jeder ortsfremde Bauherr wird also aus rein wirtschaftlichen Erwägungen die maximale Höhe ausreizen, so dass Hamm noch mehr verbaut wird und den dörflichen Charakter verliert.	Der Bebauungsplan enthält Festsetzungen zur maximal zulässigen Trauf- und Firsthöhe und zu der zulässigen Anzahl der Vollgeschosse. Selbst bei maximal Ausnutzung dieser Höhen bleibt der dörfliche Charakter gewahrt.	
Es wird angemerkt, dass von einem Dorfpark mit diversen Bäumen, Sträuchern, Wiesen und am besten einer Wasserfläche nicht nur die Einwohner von Hamm, sondern als Kaltluft-Lieferant auch andere Stadtteile profitieren. Der Klimawandel macht solche Maßnahmen unumgänglich.	Ein Dorfpark an dieser Stelle hat keinen messbaren Einfluss auf die Kaltluftströmung Richtung Unterbilk und Bilk. Natürlich fördert ein Park die Kaltluftproduktion mehr als dies in einem Baugebiet der Fall ist. Das bedeutet aber nicht, dass deshalb die vorliegende Planung nicht durchgeführt werden kann. Vielmehr gilt es im Bebauungsplanverfahren zu beurteilen, ob die Planung verhältnismäßig ist und einen Ausgleich zwischen den Belangen des Umweltschutzes und der Schaffung von neuem Wohnraum schafft. Diese Abwägung ist im vorliegenden Bebauungsplanverfahren durchgeführt worden, mit dem Ergebnis, dass die Planung keinen wesentlichen Einfluss	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen





Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	auf die bestehende Kaltluftströmung hat.	
Es wird angemerkt, dass aufgrund der Verkehrs- und Parksituation Rettungsfahrzeuge teilweise nur unter erschwerten Bedingungen zum Rettungsort kommen.	Das Zuparken von Rettungswegen ist grundsätzlich unzulässig. Bei Rettungsfahrten ist den Einsatzfahrzeugen grundsätzlich Platz zu machen. Das Bebauungsplanverfahren hat keinen Einfluss auf das Verhalten der Verkehrsteilnehmer.	 
Es wird angemerkt, dass durch immer mehr Versiegelung und Bebauung die städtischen Hitzeinseln sich immer mehr verstärken. Diesem Trend muss mit mehr Grünflächen begegnet werden. Die Planung widerspricht diesem Gedanken.	Städtische Hitzeinseln treten insbesondere in den hochverdichteten innerstädtischen Lagen auf. Hier wird es zukünftig vermehrt darauf ankommen durch die Realisierung von Blau-/Grünen Infrastrukturmaßnahmen den klimawandelbedingten Hitzeperioden zu begegnen. Der Stadtteil Hamm hat hier aufgrund der geringeren baulichen Dichte und seiner Randlage zur offenen Landschaft weniger Probleme. Dennoch trifft der Bebauungsplan Maßnahmen um dem Entstehen einer Hitzeinsel entgegenzuwirken. Zu nennen ist hier das Anlegen von Versickerungsflächen, die Festsetzung einer aufgelockerten Bebauung und die Umsetzung eines Begrünungskonzeptes.	 
Es wird angemerkt, dass Hamm nicht zu einer Kleinstadt heranwachsen soll.	Der Bebauungsplan begrenzt die Zahl der Wohneinheiten pro Gebäude auf 2, bis auf die drei Mehrfamilienhäuser und die Kita. Die daraus resultierenden ca. 60-100 neuen Wohneinheiten stellen also ein nur sehr begrenztes Bevölkerungswachstum dar.	 
Es wird angemerkt, dass die geplante Ausweitung des Stadtteils um das Doppelte den dörflichen Charakter nachhaltig zerstören wird.	Der Stadtteil Hamm wird mit der vorliegenden Planung nicht um das Doppelte erweitert.	 
Es wird angemerkt, dass Wohnqualität verloren geht, weniger Licht ins Haus und keine Sonne mehr in den Garten kommt,	Objektiv wird die Wohnqualität der umgebenden Bebauung durch die Neuplanung im Blockinnenbereich nicht beeinträchtigt. Aufgrund der Gebäudeabstände, und der geringen baulichen Dichte und Höhe sind negative Auswirkungen hinsichtlich der Belichtung auszuschließen.	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass es im Ballungsraum Düsseldorf alte Industrieflächen gibt, die bebaubar sind. Die Hammer Landwirtschaftsfläche ist erhaltenswert und sollte nicht Baulöwen geopfert werden</p>	<p>Die Reaktivierung von Industriebrachen ist ein wichtiger Baustein in der Stadtentwicklungsplanung und wurde und wird von der Stadt weiter vorangetrieben. Das ursprüngliche Planungskonzept der Stadt sah die Sicherung der ehemals gartenbaulich genutzten Flächen des Blockinnenbereichs vor. Dieses wurde aber mehrheitlich von den Eigentümer*innen und Gartenbaubetrieben aufgrund der fehlenden Zukunftsfähigkeit abgelehnt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass der Bauvorschlag absolut nicht nach Hamm passt und die Hammer Bürger keineswegs gefragt wurden, was eine Frechheit ist</p>	<p>Von den Bürger*innen wurde in mehreren Beteiligungsschritten mehrheitlich eine aufgelockerte dörfliche Bebauung gewünscht. Dieser Wunsch wird mit der vorliegenden Planung planungsrechtlich gesichert.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die beiden bevölkerungsreichsten Stadtteile Bilk und Friedrichstadt von einem Dorfpark als Naherholungsgebiet profitieren würden.</p>	<p>Ein solcher Park könnte für die Bewohner von Bilk und Friedrichstadt die Aufgabe eines Nahholungsgebietes nicht erfüllen, da er zu weit entfernt liegen würde.</p>	
<p>Düsseldorf sollte mehr in bezahlbaren Wohnungsbau investieren und bereits bebaute Flächen sinnvoll nutzen/nachverdichten. Der Leerstand an unbezahlbaren Spekulationsobjekten ist zu hoch und der Weg in die falsche Richtung. Wichtigstes Argument: Düsseldorf braucht seine grüne Lunge Hamm!</p>	<p>Weil bezahlbarer Wohnungsbau wichtig ist, wird auch im Bebauungsplan in Teilen festgesetzt, dass sozial förderbare Wohnungen gebaut werden. Der Bebauungsplan kann aber keine direkten Regelungen zu Mieten, wie z.B. Obergrenzen, festsetzen. Die angesprochene sinnvolle Nutzung/Nachverdichtung von Flächen wird mit der Planung vorgenommen. Auch die Stadt hat kein Interesse an brachliegenden Spekulationsobjekten. Bei der Planung handelt es sich um einen Angebotsbebauungsplan. Ob und wie die Eigentümer die Grundstücke nutzen bleibt jedem selbst überlassen. Ein Baugebot wird es nicht geben. Das Plangebiet liegt bei hochsommerlichen Wetterlagen nicht im Wirkungsbereich übergeordneter Kaltluftbewegungen. Die zwischen den Siedlungsbereichen Hamm und Bilk vorliegende nordorientierte</p>	

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Luftbewegung wird von der Planung nicht beeinflusst.	
<p>Es wird erklärt, dass die Petition "Rettet Hamm" unterstützt wird, weil das Planungsamt mit dem aktuellen Bebauungsplan-Entwurf den mit den Bürgern seit 2015 in vielen Gesprächen mühsam erarbeiteten Kompromiss (= aufgelockerte, dörfliche Wohnbebauung, angeordnet zu Wohnhöfen mit maximal ZWEI Vollgeschossen) mit der nun festgelegten Gebäudehöhe und Baudichte klar untergräbt bzw. ignoriert. Bei der jüngsten Vorstellung des Entwurfs wurde die Gebäudehöhe den Eigentümern nicht hinreichend erklärt und erst nach Prüfung durch einen Fachmann wird nun deutlich, dass mit den Vorgaben First- und Traufhöhe 2 Vollgeschosse und ZWEI Teilgeschosse im Dach möglich sind und die Gebäude damit die bestehende Straßenrandbebauung z. T. überragen. Bei der Baudichte werden nun anstatt mehrheitlich Doppelhäusern auch Reihen-, Ketten- und insbesondere Mehrfamilienhäuser geplant, was zu erheblich mehr Wohneinheiten als abgestimmt führt. Dies ist ein absoluter Vertrauensbruch und nicht zu akzeptieren! Nicht zuletzt auch mit Blick auf die künftige Fläche "östlich Hinter der Böck".</p>	<p>Der Bebauungsplan sieht eine aufgelockerte Bebauung, überwiegend aus Einzel- und Doppelhäusern vor. Lediglich die beiden nördlichen Wohnhöfe könnten optional auch mit Kettenhäusern oder Reihenhäusern bebaut werden, da diese Bauformen zu dem angedachten kleinräumigen, introvertierten Wohnhof städtebaulich passen. Zudem sind in zentraler Lage drei kleinteilige Mehrfamilienhäuser vorgesehen, in denen sozial geförderter Wohnungsbau realisiert werden soll. Das ist im Hinblick auf den benötigten Wohnungsmix im Plangebiet notwendig und sinnvoll. Die Gebäudehöhen werden grundsätzlich begrenzt auf max. 2 Vollgeschosse. Um die Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung zu erhöhen werden zudem die Trauf- und Firsthöhe, unter Beachtung der o.g. Ausnahmeregelung, auf maximal 6,5 m und maximal 11 m reduziert. Der Bebauungsplan ermöglicht damit Gebäude mit zwei Vollgeschossen, einem Dachgeschoss, das kein Vollgeschoss ist und einem Dachboden; also Gebäude die für Hamm typisch sind und sich damit in die Umgebung einfügen. Die Neubebauung ist sogar tendenziell etwas niedriger als die straßenbegleitende Bestandsbebauung. Darüber hinaus werden je Gebäude, ausgenommen die Mehrfamilienhäuser, die Wohneinheiten auf 2 begrenzt. Damit werden auch nicht mehr Wohneinheiten gebaut als bislang kommuniziert. Grundsätzlich spiegelt die städtebauliche Konzeption des Bebauungsplanes das wieder, was mehrheitlich von den Bürger*innen gewünscht wurde.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass eine Änderung der ursprünglichen Pläne ohne weitere Einbeziehung der Bevölkerung hintenrum durchzuführen doch nicht rechtens sein kann.</p>	<p>Die Pläne wurden im Laufe des Planungsprozesses, insbesondere aufgrund der Anregungen aus der Bevölkerung im Rahmen der durchgeführten</p>	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Öffentlichkeitsbeteiligungen, mehrfach geändert und angepasst und der Öffentlichkeit, entsprechend den Regelungen des Baugesetzbuches, wieder vorgestellt.	
Es wird angemerkt, dass auf Dauer die Bevölkerung schrumpfen wird und dann haben wir alles zugebaut, statt Luftschneisen und Grün zu erhalten.	Düsseldorf hat einen angespannten Wohnungsmarkt. Das bestehende Angebot von Einfamilienhäusern ist relativ überschaubar. Die Nachfrage besteht aber. Das Plangebiet ist städtebaulich gut dafür geeignet ein entsprechendes Angebot unter Berücksichtigung der klimarelevanten Belange vorzusehen.	
Es wird angenommen, dass mit der Planung der komplette Garten verschwindet und damit nicht mehr genutzt werden kann.	Die Neuplanung liegt in einem Bereich der planungsrechtlich als Außenbereich nach § 35 Baugesetzbuch beurteilt wird. In diesem Bereich sind Privatgärten eigentlich planungsrechtlich unzulässig. Im Rahmen des Planverfahrens wurde mit den Eigentümern grundstückbezogen besprochen, welche rückwärtigen Grundstücksteilbereiche in die Neuplanung mit einbezogen werden sollen. Das Ergebnis dieser Gespräche bildet auch die Grundlage des Umlegungsverfahrens. Eine vollständige Überplanung eines Privatgartens hat es nicht gegeben.	
Es wird angemerkt, dass keine weiteren Bürogebäude und Hotels benötigt werden. Es sollen auch keine Eigentumswohnungen entstehen, die über Airbnb an Touristen vermietet werden.	Die Planung sieht weder Bürogebäude noch Hotels vor. Der Bebauungsplan hat keinen Einfluss darauf, wie mit dem neuen Wohnraum umgegangen wird.	
Es wird angemerkt, dass jeder Neubau schon längst möglichst CO2 neutral und nachhaltig erfolgen sollte. Verpflichtende Fassadenbegrünung, entsiegelte Freiflächen, Wärmepumpe und Solarflächen, bestenfalls autofrei. Eine Nachfrage nach einer autofreien, nachhaltig gebaut und betriebenen Wohnbebauung wäre sicher sehr hoch und würde den Stadtteil auch deutlich weniger belasten.	Grundsätzlich sind das die richtigen Themen für eine Quartiersentwicklung. Nicht alles kann allerdings im Bebauungsplan abschließend geregelt werden, wie z.B. der CO2 neutrale Neubau. Begrünungsmaßnahmen, wie auch die Fassadenbegrünung, sind im Bebauungsplan festgesetzt. Auch sind nicht überbaubare Grundstücksflächen und Versickerungsflächen, also Freiflächen, festgesetzt. Für ein autofreies Quartier bedarf es einer guten Anbindung an den	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	öffentlichen Nahverkehr. Die ist in Hamm leider bisher nicht geben. Von daher kommt ein solches Quartier in Hamm bislang nicht in Frage.	
Es wird angemerkt, dass ein Dorfpark als Ort der Begegnung, die Dorfgemeinschaft und ein schönes Miteinander stärkt.	Das kann die Planung auch leisten. Der große Anger im zentralen Bereich eignet sich dafür im Besonderen.	
Es wird angemerkt, dass der Zustand der Brücken die Planung nicht zulässt.	Das Plangebiet wird über keine Brücke erschlossen. Hinweis: Die überörtliche Erschließung der Rheinbrücken ist in gesonderten Verfahren behandelt.	
Es wird angemerkt, dass Düsseldorf schon eine schlechte Luftqualität hat und diese durch die Planung weiter verschlechtert wird. Darüber hinaus sorgen offene Feuer am Rhein und die Schifffahrt auf dem Rhein für erhöhte Emissionsbelastungen im Plangebiet.	Die Luftqualität wird durch die Planung nicht verschlechtert. Die zusätzlichen Immissionen durch den Mehrverkehr sind irrelevant. Die maßgebliche Immissionsbelastung für Hamm resultiert aus der städtischen Hintergrundbelastung. Offene Feuer am Rhein und die Schifffahrt sorgen nicht für derartige Immissionen, dass gesunde Wohnverhältnisse nicht gegeben sind.	
Es wird angemerkt, dass man aus Klimaschutzgründen gegen den Bau weiterer Ein-/Zweifamilienhäuser sei. Energetisch nicht sinnvoll und uneffiziente Bodennutzung. Wenn Bau, dann 6-Familienhäuser, dafür weniger.	Die vorgeschlagene Bebauungsstruktur wurde mehrheitlich von den Bürger*innen in diversen Öffentlichkeitsbeteiligungen abgelehnt.	
Es wird angemerkt, dass die neue Bebauung auf weitere 1000 Einwohner schließen lässt.	Wenn beispielsweise 100 neue Wohneinheiten entstehen und jede Wohneinheit aus 3,5 Personen besteht, kann eher von 355 zusätzlichen Einwohnern ausgegangen werden.	
Es wird angemerkt, dass es wichtiger sei eine Einkaufsmöglichkeit zu schaffen als einen Wohnpark zu errichten.	Derzeit wird die Ansiedlung eines Lebensmittelgeschäftes mittels eines Bieterverfahrens in zentraler Lage von Hamm vorangetrieben.	
Es wird angemerkt, dass der Stadtentwässerungsbetrieb im Rahmen der Behördenbeteiligung in seiner Stellungnahme den fehlenden rechnerischen Nachweis hinsichtlich der ausreichenden Dimensionierung der Versickerungsflächen anmahnt. Es ist nicht ersichtlich, ob dieser Nachweis in der Zwischenzeit erbracht wurde.	Die Stellungnahme des Stadtentwässerungsbetriebes wurde zur Behördenbeteiligung im Rahmen des Planungsprozesses abgegeben und gibt eine Momentaufnahme wieder. Das Versickerungskonzept wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie parallel zum Bebauungsplanverfahren konkretisiert. Nach der Behördenbeteiligung wurde im	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	weiteren Planungsprozess der abschließende rechnerische Nachweis hinsichtlich der ausreichenden Dimensionierung der Versickerungsflächen erbracht.	
In der Begründung wird der Überflutungsschutz der Neubebauung höher gewichtet als der Schutz der umgebenden Bestandsbebauung	Da sich die Neuplanung in einer leichten Senke befindet, muss der Bebauungsplan sicherstellen, dass die Neubauten bei Starkregen nicht überflutet werden. Deshalb werden für die Erdgeschosse der Neubauten Festsetzungen zur Höhenlage getroffen. Festsetzungen zur Höhenlage für die Bestandsbebauung machen nachträglich keinen Sinn zumal die Bebauung auch nicht in einer Senke liegt. Eine Gefährdung für die Bestandsbebauung durch die teilweise Aufschüttung kann ausgeschlossen werden.	
Es wird angemerkt, dass die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern, hier die Wirkung Mensch auf die anderen Schutzgüter, im Umweltbericht fast durchweg negativ bewertet wurden und dennoch die Planung weiterverfolgt wird. Das Defizit zwischen der ökologischen Wertigkeit des Bestandes und der Planung zu Lasten des Bestandes wird kritisch gesehen.	<p>Natürlich hat die Planung Auswirkungen auf die im Umweltbericht beschriebenen Schutzgüter. Der Mensch greift hier in ein vorhandenes Ökosystem ein, indem neuer Wohnraum geschaffen wird. Von daher ist es nicht verwunderlich, dass der Eingriff des Menschen für die übrigen Schutzgüter eher negativ zu bewerten ist. Das heißt dann aber nicht automatisch das mit diesem Ergebnis das Bebauungsplanverfahren einzustellen ist. Aufgabe der Stadtplanung ist es, die unterschiedlichen Planungsbelange untereinander und gegeneinander abzuwägen. Es ist insbesondere zu beurteilen, ob die Auswirkungen der Planung die Erheblichkeitsschwelle überschreitet und welche Maßnahmen im Bebauungsplan getroffen werden, um den Auswirkungen entgegenzuwirken.</p> <p>Bei der vorliegenden Planung kann festgehalten werden, dass die Erheblichkeitsschwellen nicht überschritten werden und zusätzliche Maßnahmen zur Kompensation, wie z.B. mit dem Versickerungs- und Begrünungskonzept, vorgenommen werden.</p> <p>Zudem wurde im Hinblick auf den ökologischen Eingriff eine</p>	







Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	naturschutzrechtliche Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung vorgenommen, um die Eingriffe der Planung auszugleichen.	
<p>Es wird ein Baugebot gefordert, um die Auswirkungen der Bauphase für die Anwohner zu verkürzen. Es wird ein Zeitraum von drei Jahren vorgeschlagen. Dieses ist umso mehr geboten als die Stadt ja die Schaffung des Wohnraums für erforderlich hält.</p> <p>Ein Baugebot würde zudem der Grundstücksspekulation entgegenwirken.</p>	<p>Ein Baugebot stellt einen erheblichen Eingriff in das Eigentumsrecht dar. Da es sich hier um einen Angebotsbebauungsplan handelt und die Grundstücke sich überwiegend in Privatbesitz befinden, ist diese Maßnahme nicht verhältnismäßig.</p> <p>Grundsätzlich handelt es sich hier um Baustellen für Einfamilienhäuser, also nicht um Großbaustellen. Die negativen Auswirkungen für die Anwohner sind daher begrenzt.</p> <p>Die Gefahr der Grundstücksspekulation ist aufgrund der Eigentumssituation relativ gering.</p>	
<p>Es wird bemängelt, dass die Anzahl der geplanten Wohneinheiten unklar ist und dass diverse Zahlen in der Öffentlichkeit diskutiert werden. Auch die Anzahl der sozial geförderten Wohneinheiten ist unklar.</p>	<p>Die genaue Anzahl der Wohneinheiten steht noch nicht fest, da die Neuordnung der Grundstücke noch nicht abgeschlossen ist und damit auch die Anzahl der Grundstücke noch nicht feststeht. Es wird von 60-100 Wohneinheiten ausgegangen. Der städtebauliche Entwurf, der dem Bebauungsplan zugrunde liegt, sieht ca. 85 Wohneinheiten vor.</p> <p>Auf den Flächen, für die der Bebauungsplan den sozial geförderten Wohnungsbau vorsieht, können bis zu 40 Wohneinheiten realisiert werden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass das Verkehrsgutachten von 100 Wohneinheiten für das Plangebiet ausgeht. Tatsächlich sieht die Planung aber ca. 140 Wohneinheiten vor. Die Aussagen des Gutachtens sind daher wenig belastbar.</p>	<p>Im Gutachten ist mit 100 Wohneinheiten für das Plangebiet eine realistische Annahme getroffen worden.</p> <p>Die Aussage des Gutachtens ist, dass selbst bei einer Wohnbaulandentwicklung im östlichen Baublock mit zusätzlichen 200 Wohneinheiten (insgesamt also 300 Wohneinheiten), die Verkehre über die bestehenden Straßen leistungsfähig abgewickelt werden können.</p>	
<p>Es wird bemängelt, dass die Umsetzung der im Verkehrsgutachten vorgeschlagenen Verbesserungen der Verkehrsführungen erst in Betracht kommen, wenn auch der östliche Baublock entwickelt wird. Wieso</p>	<p>Es handelt sich hierbei um optionale Maßnahmen, die für die Wohnbaulandentwicklung beider Baublöcke keine zwingende Vorgabe sind. Perspektivisch wird geprüft inwieweit die Umsetzung einzelner Maßnahmen sinnvoll ist.</p>	







Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
werden die Maßnahmen nicht schon heute vorgenommen?		
Es wird angezweifelt, dass die Besucherstellplätze im Straßenraum nachgewiesen werden können. Bereits heute besteht ein Parkchaos. Die angedachten 20 Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum sind nicht ausreichend.	In den neuen Planstraßen werden in der nachfolgenden Straßenplanung ausreichende Besucherstellplätze für die Neubebauung eingeplant.	
Es wird die Rechtmäßigkeit der Schaffung eines Öko-Ausgleichskontos bezweifelt. Dieses zeigt das Unvermögen der Gesetzgebenden, die offensichtlich und allen Ernstes der Ansicht sind, dass eine negative Umweltbeeinflussung (z.B. zusätzliche Bodenversiegelung wie in Hamm vorgesehen) durch eine ohnehin bereits vorhandene Versickerungsfläche z.B. auf einem Acker irgendwo (Fuhrkamp-Ost), das Schutzgut „Natur als Ganzes“ aufrechterhält. Stringent könnte es nur sein, wenn wegen Neu-Versiegelung zeitgleich Alt-Versiegelungen entfernt bzw. renaturiert wird.	Oberstes Ziel ist es, die Eingriffe bereits im Plangebiet durch geeignete Maßnahmen, wie z.B. das Anlegen von Versickerungsflächen, auszugleichen. Allerdings ist dieses nicht immer vollständig möglich. Im Sinne des Umweltschutzes wird dann die fehlende ökologische Wertigkeit außerhalb des Plangebietes ausgeglichen. In diesem Fall wird für die ökologische Aufwertung auf das Ökokonto Fuhrkamp-Ost zurückgegriffen. Die Entsiegelung und die Renaturierung von Flächen sind grundsätzlich geeignete Maßnahmen. In welcher Form der Ausgleich geschaffen wird ist nicht vorgegeben.	
Der Eingriff in die Natur wird bemängelt. Dieser ist vermeidbar, wenn die Planung nicht fortgeführt wird und stattdessen andere Alternativflächen überplant werden.	Die Schaffung von neuem Wohnbauland geht in der Regel mit Eingriffen in die Natur einher. Auch auf Alternativflächen wäre dieser Eingriff gegeben. Es geht in der Stadtplanung darum in einem Abwägungsprozess zu beurteilen, ob die Planung grundsätzlich sinnfällig und auch unter Umweltgesichtspunkten verhältnismäßig und vertretbar ist. Dieser Abwägungsprozess wurde mit einem positiven Ergebnis durchgeführt.	
Es wird angemerkt, dass die Aussage im Umweltbericht, es handele sich bei den intensiv genutzten gartenbaulichen Flächen um Flächen mit geringer ökologischer Wertigkeit, falsch ist. Die Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung zeigt ja, dass die ökologische Wertigkeit der Ist-Situation höher liegt als die der Planung.	Die Aussage des Umweltberichtes ist zutreffend. Es handelt sich hier um Flächen mit geringer ökologischer Wertigkeit. Die ökologische Wertigkeit von intensiv genutzten Privatgärten weist nur eine noch geringere Wertigkeit auf.	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird angemerkt, dass die Versickerungsflächen aufgrund damit einhergehender Mücken- und Geruchsbelästigung entfallen sollten.	Die Stadt ist gesetzlich verpflichtet bei erstmaliger Baurechtschaffung das Niederschlagswasser ortsnah dem Wasserkreislauf zuzuführen. Dieses wird über die Versickerungsflächen sichergestellt. Mücken- und Geruchsbelastungen können ausgeschlossen werden, da es sich hierbei nicht um Wasserflächen handelt.	
Es wird angemerkt, dass die Grundstücke über die Stadt verkauft werden sollen, damit jedem der Erwerb eines Grundstücks ermöglicht wird.	Die Grundstücke befinden sich überwiegend in Privatbesitz. Im Rahmen des Umlegungsverfahrens wird den Eigentümern auch angeboten Grundstücke an die Stadt zu verkaufen. Enteignungen sind nicht vorgesehen. Inwieweit die Stadt zukünftig Grundstücke anbieten kann, zeigt sich nach Abschluss des Umlegungsverfahrens.	
Es wird gefordert, dass keine Einbahnstraße Auf der Böck als Ausfahrt aus dem Plangebiet vorgesehen wird.	Bislang ist eine solche Maßnahme nicht vorgesehen.	
Eine Einbahnstraßenregelung für den Aderkirchweg wird abgelehnt, da dies zu einem Verkehrskollaps in Hamm führen würde. Dann stünde nur noch die Fährstraße als Zufahrt nach Hamm zur Verfügung.	Eine Einbahnstraßenregelung für den Aderkirchweg ist bislang nicht vorgesehen.	
Es wird angemerkt, dass besser in den Stadtteilen gebaut werden sollte in denen höhere Hochhäuser gewohnt und erlaubt sind. Damit einher gehen günstigere Mieten und weniger Flächenverbrauch, was gut für das Klima ist	Eine städtebauliche Entwicklung findet auch in anderen Stadtteilen statt. Dort werden u.a. auch Hochhäuser gebaut. Das bedeutet aber nicht, dass in Hamm nicht gebaut werden darf. In Düsseldorf muss auch, in einem vertretbaren Rahmen, ein Angebot für Einfamilienhäuser gemacht werden. Dafür eignet sich der Stadtteil Hamm und insbesondere das Plangebiet sehr gut.	
Es wird angefragt, ob es bezüglich des Bebauungsplanes Westlich Hinter der Böck (03/007) auch eine Hochrechnung bzw. eine Prognose, die Bevölkerungsdichte (Einwohnerzahl in Düsseldorf) betreffend gibt? In Deutschland wird die Bevölkerungszahl bis zum Jahr 2050 auf knapp 69 Millionen zurückgehen.	Wie sich die Einwohnerzahl in Deutschland und Düsseldorf entwickeln wird, ist offen. Wenn es keinen Zuzug von außen geben wird, ist ein deutlicher Bevölkerungsrückgang sicher. Dieser Rückgang wird sich in den verschiedenen Regionen Deutschlands unterschiedlich niederschlagen. Düsseldorf als attraktiver Wohn- und	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Damit wird sie etwa 14 Millionen unter dem heutigen Stand liegen, das wird sich auch in Düsseldorf/Hamm bemerkbar machen. Inwiefern ist diese Tatsache bei dieser großen Bebauung berücksichtigt?</p>	<p>Arbeitsstandort wird hiervon weniger stark betroffen sein. Bei einer Zuwanderung aus dem Ausland wird Düsseldorf aufgrund der Attraktivität mehr profitieren als andere Regionen. Aus demographischen Gründen auf das Plangebiet zu verzichten macht vor diesem Hintergrund keinen Sinn. Da für Einfamilienhäuser in Düsseldorf eine Nachfrage besteht und das Angebot begrenzt ist, hat der Bebauungsplan seine städtebauliche Berechtigung.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass in der Begründung vom 25.04.2024 zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/007 „Westlich Hinter der Böck“ die Betrachtung und Bewertung von Auswirkungen des Bebauungsplans auf den Bestand und die Anwohner der eng bebauten Fährstraße östlich des Aderkirchwegs fehlt und der dortigen örtlichen Verhältnisse. Dies ist noch zu prüfen.</p>	<p>Das Verkehrsgutachten und das Schallgutachten haben die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung geprüft und bewertet mit dem Ergebnis, dass aufgrund des geringen Mehrverkehrs keine wesentlichen Auswirkungen für die Umgebung zu erwarten sind.</p>	 
<p>Schlicht falsch ist die Behauptung, dass durch die Abpollerung des heutigen Stichwegs Auf den Steinen die Fährstraße nicht durch zusätzliche Verkehre belastet werde (S. 14, Abs. 1). Ein Blick auf die Karte des Verkehrskonzepts (Bild 7, IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH, 2021) beweist das Gegenteil: Zusätzliche Verkehre, ausgelöst durch die geplante Bebauung, entstehen via „Hinter der Böck“ auf die Fährstraße östlich „Hinter der Böck“ und auf die Fährstraße östlich des Aderkirchwegs.</p>	<p>Die Fährstraße weist auf dem Abschnitt westlich Hinter der Böck bis Hammer Dorfstraße / Auf den Steinen im Vergleich zum Bereich östlich Hinter der Böck sowie Aderkirchweg einen engeren Straßenquerschnitt auf. Dieser Abschnitt der Fährstraße muss mit Realisierung des Baugebietes insgesamt nur eine äußerst geringe Menge an Neuverkehren aufnehmen. Durch die Abpollerung wird darüber hinaus vermieden, dass zusätzlicher Gegenverkehr auf der Fährstraße, zwischen Hammer Dorfstraße und westlich Hinter der Böck, entsteht. Grundsätzlich handelt es sich hierbei um eine verkehrliche Maßnahme, die nicht Gegenstand der Festsetzungen des Bebauungsplanes ist.</p>	 
<p>In der Begründung vom 25.04.2024 zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/007 wird darauf hingewiesen, dass diese sich auf das vorliegende Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2021 (IGS Ingenieurgesellschaft Stolz mbH) beziehe. Das Verkehrsgutachten jedoch arbeitet u.a. mit veralteten Daten aus dem Jahr 2017 für den</p>	<p>Die Verkehrszählungen sind in 2017 nach den Vorgaben der Landeshauptstadt Düsseldorf auf Basis der Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen innerhalb der repräsentativen Zählzeiträume erfolgt. Ab 2020 ist infolge der Auswirkungen</p>	 



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Durchgangsverkehr und teilweise mit nicht belegten Daten. Die angeführte Erhebung der Verkehrsmengen, die nach Angabe des Gutachtens von Seiten der Stadt Düsseldorf zur Verfügung gestellt wurde, wird nicht konkretisiert. Die Daten und darauf basierenden Empfehlungen sind daher nicht nachvollziehbar; neben der fehlenden Quellenangabe fehlen u.a. auch Angaben zum Datum/Zeitraum/Zeitpunkte etc. der ggf. durchgeführten Messungen der Erhebung. Insofern ist insgesamt nicht nachvollziehbar, dass in der Begründung zum B-Plan Entwurf Nr. 03/007 derartige Daten einfach übernommen und zur Grundlage von Argumentationen und Entscheidungen gemacht werden.</p>	<p>der Corona-Pandemie eine Abnahme der Verkehrsmengen eingetreten. Aktuelle Vergleichszahlen des umliegenden Verkehrsnetzes zeigen auf, dass die Verkehrsmengen heute insgesamt immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau liegen. Die von coronabedingten Faktoren noch unbeeinflussten Verkehrszahlen aus 2017 sind daher weiterhin als Grundlage geeignet, das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Zuge des Bebauungsplanes hinreichend genau abzubilden.</p>	
<p>In der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf Nr. 03/007 wird mitgeteilt, eine Verbesserung der Verkehrsabwicklung auf dem umliegenden bestehenden Straßennetz könne durch neue Verkehrsführungen erzielt werden. Diese Maßnahmen seien aber „erst dann sinnvoll, wenn auch der Blockinnenbereich östlich der Straße Hinter der Böck zu Wohnbauland entwickelt worden ist“ (Kapitel 6.5, letzter Absatz). Das ist nicht plausibel. Hier erfolgt eine zeitliche Verschiebung der Entscheidung mit der Folge eines Abwägungsdefizits. Das Verkehrsgutachten dagegen spricht eine Variantenempfehlung aus (S. 23). Diese ist jedoch nicht schlüssig.</p>	<p>Es handelt sich hierbei um optionale, verkehrliche Maßnahmen, die für die Realisierung des Plangebietes und eine umfeldverträgliche Aufnahme der Neuverkehrsmengen nicht zwingend erforderlich sind. Ob und welche optionalen Maßnahmen zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden, ist zum jetzigen Zeitpunkt offen und für das Bebauungsplanverfahren nicht relevant.</p>	
<p>Für die im Kapitel 5.3 aufgeführte Behauptung, dass „Verkehre, inklusive der Neuverkehre, über das bestehende Straßennetz leistungsfähig abgewickelt“ werden können, fehlt ein Nachweis. Dem Begegnungsfall zweier Linienbusse oder Linienbus/LKW - aber teilweise auch Linienbus / PKW - ist jedenfalls auf der dicht bebauten Fährstraße (östlich des Aderkirchwegs) nicht Rechnung getragen. Auf der Fährstraße westlich des Aderkirchwegs existiert keine</p>	<p>Die Fährstraße weist auf dem Abschnitt östlich Aderkirchweg bis zum Ende der zusammenhängenden Bebauung eine ausreichende Fahrbahnbreite auf, um die nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen erforderlichen Begegnungsfälle, unter Berücksichtigung des Linienbusverkehrs, zu gewährleisten.</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Buslinie. Aufgrund der Verkehrsmengen von der Mittelinsel der Fährstraße bis zum Aderkirchweg können diese nur durch Anhalten und damit verbundenem Ausweichen aneinander vorbeifahren. Die negativen Auswirkungen auf die Anwohner sowie die Belange des Fußverkehrs und ÖPNV wurden nicht betrachtet.</p>		
<p>Es wird angemerkt, dass die Verkehrszahlen zum Durchgangsverkehr aus 2017 stammen und damit veraltet sind. Der Verkehr in Hamm hat nach 2017 deutlich zugenommen, teilweise wegen zusätzlicher Bebauung (Nachverdichtung Baulücken, darunter Mehrfamilienhäuser und 2. Reihe) in Hamm, aber auch wegen des vermehrten Schleichwegverkehrs ausgehend vom Südring (B1) über den Aderkirchweg und die Fährstraße östlich des Aderkirchwegs zur Völklinger Straße sowie umgekehrt. Hier wird seit der Änderung der Beschilderung an der Abfahrt von der Südbrücke bzw. Batterieweg das Durchfahrtsverbot nicht mehr beachtet. U.a. wurde in diesem Zusammenhang ein auffälliges Wechselverkehrszeichen (Tafel mit Prismentechnik zur Anzeige des Durchfahrtsverbots) entfernt, das offensichtlich mehr Wirkung zeigte als die jetzige unauffällige Beschilderung. Die Änderung der Beschilderung erfolgte erst nach 2017. Der Presse nach fehlt der Polizei das Personal für Kontrollen. Dies alles hat Auswirkungen auf den dicht bebauten Teil der Fährstraße östlich des Aderkirchwegs.</p>	<p>Die Verkehrszahlen aus 2017 sind weiterhin als Grundlage geeignet, das zu erwartende künftige Verkehrsaufkommen im Straßennetz nach Realisierung des Plangebietes hinreichend genau abzubilden. Die unzureichende Wirkung des bestehenden, temporären Durchfahrtsverbotes im Bereich Aderkirchweg / Rampe Südring wurde bereits im Gutachten basierend auf der Verkehrserhebung 2017 festgestellt. Zur Reduktion der Durchgangsverkehre werden daher unabhängig vom Bebauungsplanverfahren geeignete, verkehrliche Maßnahmen geprüft. Diese sind jedoch nicht Voraussetzung für die Umsetzung des Bebauungsplanes.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Bewertung des Straßenquerschnitts der Fährstraße östlich des Aderkirchwegs fehlerhaft ist (Kap.3.4.1). Mit Bezug auf Bild 12 erfolgt die Klassifizierung der Fährstraße zwischen Völklinger Straße und Aderkirchweg als „örtliche Einfahrtsstraße“, deren</p>	<p>Örtliche Einfahrtsstraßen bzw. dörfliche Hauptstraßen können nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen auch durch geschlossene Bebauung charakterisiert sein. Die Fährstraße bildet zwischen Völklinger Straße und Aderkirchweg eine Hauptverkehrsstraße mit Linienbusverkehr. Zur Anzeige der Ortseingangssituation und</p>	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Querschnitt entsprechend dem Trennungsprinzip gestaltet sei und einen Schutzstreifen für den Radverkehr aufweise. Das Foto ist irreführend. Es zeigt nur den unbebauten Abschnitt der Fährstraße. Der bebaute Abschnitt wird weder fotografisch dargestellt noch inhaltlich behandelt. Dieser ca. 260 m lange, beidseitig bebaute Abschnitt der Fährstraße bindet östlich an die Kreuzung mit dem Aderkirchweg an. Hier liegt eine dichte geschlossene Bebauung vor, die dem Wohnen dient. Die Klassifizierung dieses Abschnitts als „örtliche Einfahrtsstraße“ ist nicht nachvollziehbar.</p>	<p>Geschwindigkeitsdämpfung gilt auf dem Abschnitt mit geschlossener Bebauung ab der Mittelinsel vor Haus-Nr. 154 / 161 Tempo 30. Aufgrund der Tempo-30-Regelung wird der Radverkehr auf dem bebauten Abschnitt im Mischverkehr ohne Schutzstreifen geführt. Die zu erwartenden Verkehrsmengen können sowohl auf dem unbebauten, als auch auf dem angebauten Abschnitt der Fährstraße mit geschlossener Bebauung umfeldverträglich aufgenommen werden. Es ist richtig, dass für den bebauten Teil im Bericht zur Verkehrsuntersuchung kein separates Foto aufgenommen wurde. Dieses Detail hat auf die Aussagekraft des Gutachtens jedoch keine Auswirkung.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass der östlich des Aderkirchweg anbindende, beidseitig bebauten Abschnitt der Fährstraße bereits im Bestand" eine Verkehrsbelastung von rd. 4.100 Kfz/24h auf (Tab. 1) aufweist. Zukünftig soll sich das Verkehrsaufkommen um 25% auf rd. 5.100 Kfz/24h erhöhen (Tab.7). Ob dieses Verkehrsaufkommen bei diesem - neben der dichten Bebauung – zudem durch eine Vielzahl von Grundstückszufahrten (Stellplätze I Garagen) sowie Parkplatznot im Übrigen geprägten Abschnitt mit ausreichender Verkehrsqualität „abgewickelt“ werden kann, wurde nicht untersucht. Somit fehlt es zu den Auswirkungen der Bebauungsplanung auf diesen Abschnitt an einer Abwägungsgrundlage. Auch wenn lediglich die Auswirkung der Realisierungsstufe 1 mit 317 Kfz/24h (s. u.) zusätzlich auf rd. 4.400 Kfz/24h (Tab. 6) zugrunde gelegt wird, fehlt die Betrachtung zu den Auswirkungen.</p>	<p>Dieser Straßenabschnitt wurde im Gutachten in Kapitel 3.2 untersucht. Nach den Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen können die erwarteten Verkehrsmengen von der Fährstraße umfeldverträglich aufgenommen werden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Ermittlung des Neuverkehrsaufkommens unplausibel ist. Die Annahmen zur Verteilung der (Neu-)Verkehre des Baugebiets West</p>	<p>Der Verkehrsgutachter hat in Abstimmung mit dem Amt für Verkehrsmanagement die Verteilung der Neuverkehre auf der Grundlage vorhandener</p>	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>im derzeitigen Straßennetz gemäß Bild 7 (Kap. 3.2) sind nicht plausibel. Der Schwerpunkt der Verkehre (überwiegend PKW, vgl. Tab 2) erfolgt zu den Hauptverkehrszeiten. Der Anteil der Kfz, der morgens den Weg zunächst nach Süden und dann westwärts Richtung Neuss auf die Südbrücke nehmen wird, dürfte marginal sein (max. 10% des Quellverkehrs). Die übrigen Kfz, die morgens nach Süden oder Osten fahren, werden die Rampe „Batterieweg“ zum Südring (B 1) meiden, da diese unmittelbar in den hier bestehenden morgendlichen Stau stadteinwärts führt. Schneller ist hier der Weg über die Fährstraße und die Völklinger Straße zu deren großer Kreuzung mit dem Südring. Somit wird der Verkehrsanteil über die Fährstraße in der Realisierungsstufe 1 deutlich über den in Tab. 3, Querschnitt 2 und 3, V 1.0 ausgewiesenen 317 Kfz/24h liegen. Der Verkehrsanteil über die Fährstraße bei Realisierung der Varianten V 1.1, V 1.1a und V 1.2 der Realisierungsstufe 1 des Erschließungskonzeptes (Kap. 4) wird gegenüber der Bestandnetz-Variante V 1.0 noch weiter ansteigen. Eine Nutzung des künftig verkehrsberuhigten Aderkirchweges (5 Engpässe) durch morgendlichen Quellverkehr aus dem Baugebiet West zum verstaute Südring ist schlichtweg abwegig. Von den kalkulierten 143 Kfz/24h (nur Quellverkehr!) über die Querschnitte 7 und 8 des Aderkirchweges (Tab. 4) werden mehr als 100 stattdessen den Weg über Fährstraße und Völklinger Straße nehmen. Das Neuverkehrsaufkommen auf der Fährstraße östlich des Aderkirchweges aus dem Baugebiet West wird somit deutlich über 400 Kfz/24h liegen, nicht - wie im Gutachten aufgeführt - bei 317 Kfz/24h.</p>	<p>Verkehrserhebungsergebnisse sowie auf Erfahrungswerte ähnlich gelagerter Projektgebiete vorgenommen. Vor diesem Hintergrund ist nicht zu befürchten, dass die Annahmen des Gutachtens unrealistisch sind. Zudem ist das zu erwartende Neuverkehrsaufkommen im Rahmen des Bebauungsplanes insgesamt gering, sodass selbst eine Verschiebung der angesetzten Verteilung zu keiner Änderung der gutachterlichen Kernaussage für die Fährstraße führen wird.</p>	
<p>Das im Verkehrsgutachten ermittelte, prognostizierte zukünftige Verkehrsaufkommen ist nicht nachvollziehbar. Im Gutachten wird</p>	<p>Die zur Abschätzung des zukünftigen Verkehrsaufkommens verwendeten, spezifischen Ansätze sind der für diese Verfahren gängigen und anerkannten</p>	 



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>ohne weitere konkrete Angaben verwiesen auf das Literaturverzeichnis [1] und [2]. Angaben, welche dieser Quellen welchen Ermittlungen zugrunde gelegt wurde, fehlen; ebenso die Angabe von z.B. Seitenzahlen der Quellen. Unabhängig davon sind die „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen" aus dem Jahre 2010, mithin bereits 14 Jahre alt. Es erschließt sich auch nicht, wie es zu dem Ansatz von 3,8 Wegen je Einwohner und Tag kommt. Der Anteil der Kfz-Nutzung wurde mit 60% „abgeschätzt" und ist ebenfalls nicht plausibel nachvollziehbar.</p>	<p>Fachliteratur sowie repräsentativen, statistischen Daten entnommen. Für den Anteil der Kfz-Nutzung wurde ein im Vergleich zu zentrumsnäheren Stadtteilen erhöhter Ansatz von 60 % zugrunde gelegt.</p>	
<p>Das Verkehrsgutachten verwendet Daten zu „Derzeitigen Verkehrsbelastungen" (S. 2ft) als Basis für darauf aufbauende Untersuchungen, ohne hierfür eine exakte Quelle anzugeben. Der Hinweis „von Seiten der Stadt Düsseldorf" ist unzureichend. Insofern sind die von der IGS hier ermittelten Hochrechnungen (Tabelle 1) und Lage der Knotenpunkte und Querschnitte (Bild 3) nicht nachvollziehbar und nicht überprüfbar.</p>	<p>Die Verkehrszählungen sind in 2017 nach den Vorgaben der Landeshauptstadt Düsseldorf auf Basis der Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erfolgt. In Düsseldorf wird der tägliche Verkehr als 16-Stunden-Wert von 06 Uhr bis 22 Uhr erhoben. Für die Verarbeitung der Zahlen im Gutachten wird dann eine Umrechnung in die Einheit Kfz/24h vorgenommen. Dies entspricht der üblichen Vorgehensweise bei verkehrstechnischen Untersuchungen.</p>	
<p>Der Knotenpunkt Völklinger Straße/Fährstraße wurde nicht konkret betrachtet und auch in der Begründung zum Bebauungsplan nicht berücksichtigt.</p>	<p>Der Knotenpunkt wurde im Verkehrsgutachten ausführlich betrachtet und auch in der Begründung berücksichtigt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass eine Betrachtung und Bewertung der Verkehrsbelastung in den Hauptverkehrszeiten nicht erfolgt ist. Lediglich bei der - nach Quell- und Zielverkehr differenzierten - Betrachtung des Durchgangsverkehrs wird auf die 4 Spitzenstunden referenziert (Bild 4, „Kfz/24h"), allerdings auf Basis veralteter Daten aus dem Jahr 2017. Das Neuverkehrsaufkommen hingegen wird gleichmäßig über 24 Stunden gemittelt (Kfz/24h). Auch</p>	<p>Die dem Gutachten zugrunde liegenden Verkehrszahlen wurden im Auftrag der Stadt, s.o., erhoben und sind als Grundlage für das Gutachten geeignet. Die Verkehrsbelastung im Gutachten als Tagesverkehrsmenge anzugeben, ist eine gängige Vorgehensweise. Für die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der betroffenen Knotenpunkte wird darüber hinaus die maßgebliche Spitzenstundenbelastung herangezogen, die auch erhoben und für das zukünftige Verkehrsaufkommen jeweils berechnet</p>	





Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>die Angabe zur „derzeitigen“ Verkehrsbelastung erfolgt gleichmäßig über 24 Stunden gemittelt (Tab. 1 – Kfz/24h). Besonders belastend für Anwohner ist der Verkehr in den Hauptverkehrszeiten. Dennoch erfolgt hierzu weder eine Betrachtung zum „derzeitigen“ Verkehrsaufkommen in diesen Spitzenzeiten noch zum Neuverkehrsaufkommen. Somit fehlt es auch hier an einer Abwägungsgrundlage zu den Auswirkungen der Bebauungsplanung. Wann die in Bezug genommene Erhebung der Verkehrsmengen erfolgte, ist nicht nachvollziehbar, da eine Quellenangabe fehlt. Ob diese Erhebungen lediglich stichprobenhaft oder repräsentativ über einen längeren Zeitraum erfolgt sind, bleibt offen. Anzumerken ist, dass in den letzten sieben Jahren eine umfangreiche Nachverdichtung der Wohnbebauung (Baulücken / zweite Reihe) im Ortsteil Hamm erfolgt ist, die zusätzliche Quell- und Zielverkehre zur Folge hatte.</p>	<p>wurde (vgl. Kapitel 5 des Gutachtens). Mögliche Baulückenschließungen haben aufgrund der geringen neuen Wohneinheiten keinen relevanten Einfluss auf die Aussagen des Gutachtens.</p>	
<p>Das Verkehrsgutachten empfiehlt bei allen Varianten und selbst unabhängig davon eine verkehrsberuhigte Gestaltung des Aderkirchwegs. Dies vorausgesetzt, wird das Verkehrsaufkommen östlich des Aderkirchwegs auf dem bebauten Teil der Fährstraße in jedem Fall größer sein als in den Tabellen angegeben. Jede(r) KFZ-Fahrer(in) wird vermeiden, über den verkehrsberuhigten Aderkirchweg in den Stau auf den Südring (B1) zu fahren. Diese Verkehre (Neu und aktueller Bestand) sind der Fährstraße zuzuschlagen. Diese Betrachtung fehlt. So ist die Höhe des Verkehrsaufkommens schließlich auch im „Fazit“ (S. 43) des Gutachtens nicht bestimmt. Es wird eingeräumt, dass bei Realisierung der Baugebiete sich auf den Straßenzügen ein „unverhältnismäßig hohes Verkehrsaufkommen“ ergeben könne</p>	<p>Das Gutachten hält fest, dass das bestehende Straßennetz grundsätzlich eine ausreichende Leistungsfähigkeit aufweist, um die im Zusammenhang mit dem Bebauungsplan entstehenden Neuverkehre aufzunehmen. Die daneben entwickelten Varianten können optional dazu beitragen, die Verteilung der Verkehre zu verbessern, sie stellen jedoch keine Voraussetzung für die Realisierung des Baugebietes dar. Das Gutachten hat darüber hinaus festgestellt, dass im Bestand vorwiegend am Aderkirchweg zu den Spitzenstunden ein nicht zu vernachlässigender Anteil an Durchgangsverkehren auftritt, dem mit einer verkehrsberuhigten Gestaltung des Straßenabschnittes entgegengewirkt werden könnte. Eine Entlastung des Aderkirchweges vom Durchgangsverkehr würde gleichzeitig zu einer verkehrlichen Entlastung der</p>	 




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>(S. 43) und sodann die Varianten 1 a (Realisierungsstufe 1) bzw. 2.2 oder 2.3 (Realisierungsstufe 2) empfohlen. Dies hilft jedoch wegen der überproportionalen Verkehrsführung auf die Fährstraße östlich des Aderkirchwegs nicht weiter. Zugleich wird darauf verwiesen, dass sich gegebenenfalls „bereits nach Realisierung des westlichen Baugebiets weitere Erkenntnisse hinsichtlich der Verteilung des Verkehrsaufkommens" ergeben. Eine Verkehrsberuhigung auf dem Aderkirchweg wird jedoch in jedem Fall empfohlen. Derartige Aussagen erscheinen für die geplante zukünftige Realisierung des Bebauungsplans sehr vage.</p>	<p>Fährstraße östlich Aderkirchweg führen. Eine verkehrliche Optimierung wird zur Entlastung der Anlieger in Hamm geprüft, diese Prüfung steht jedoch nicht im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Bebauungsplan.</p>	
<p>Es wird angezweifelt, dass das Verkehrsgutachten eine ausreichende Abwägungsgrundlage für die Auswirkungen der Planung auf die Umgebung bietet.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, dass das Verkehrsgutachten zur Bewertung der Verkehrssituation und den Auswirkungen der Planung nicht geeignet ist.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass laut Verkehrsgutachten die Straße Hinter der Böck ungeeignet für die zusätzliche Nutzung durch das Plangebiet ist und ausgebaut werden muss, wozu in vielen Bereich kein Platz ist. Alternativ können die Verkehrswege nur durch ein Einbahnstraßenkonzept umgewandelt werden. Dieses bringt aber noch ganz andere Probleme mit sich. Insbesondere wenn irgendwo in den anderen schmalen Straßen wieder einmal eine Durchfahrt blockiert ist, steht keine Ausweichroute zur Verfügung. Es liegt kein konkretes Konzept für den Ausbau der Straße vor. Müssen dazu Grundstücke angekauft bzw. ggfs. enteignet werden? Wird ein Einbahnstraßensystem etabliert? Diese Punkte hätten seit Beginn des Verfahrens im Jahr 2013 problemlos geklärt und ausgearbeitet werden können. Diese Chance wurde aber trotz fortwährender Nachfragen der Bürgerschaft zu einem Verkehrskonzept nicht genutzt. Es wurde immer wieder auf das</p>	<p>Das Verkehrsgutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die prognostizierte, zusätzliche Verkehrsmenge von der Straße Hinter der Böck aufgenommen werden kann. Das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist in der Realisierungsstufe 1 (Baugebiet Westlich Hinter der Böck) für eine Wohnstraße als sehr gering und perspektivisch in der Realisierungsstufe 2 (Baugebiet Beiderseits Hinter der Böck) mit maximal 1750 Kfz/24 h immer noch als gering einzustufen. Optional werden im Gutachten mögliche, verkehrsregelnde Maßnahmen behandelt, um die Aufenthaltsfunktion der Straße zu fördern und die Verteilung der Verkehre zu optimieren. Daneben wird seitens der Stadt Düsseldorf entlang der Straße Hinter der Böck im Rahmen von Neubauvorhaben eine punktuelle Aufweitung des Straßenquerschnittes zugunsten zusätzlicher, öffentlicher Besucherparkstände sowie für das Anlegen eines Gehweges geprüft. Auf diese Weise soll zum einen ein Beitrag</p>	




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>anstehende Verkehrsgutachten hingewiesen, aber das ist nur eine Bestandsaufnahme. Eine daraus resultierende Planung mit allen Informationen zu den benötigten Flächen existiert bisher nicht. Somit haben die Bürger keinen transparenten und vollumfänglichen Einblick, welche ganzheitlichen Auswirkungen das Plangebiet für sie bedeutet.</p>	<p>zur Sortierung des ruhenden Verkehrs, zum anderen die Verkehrsverhältnisse für Fußgänger verbessert werden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Lärmwerte im Bereich des Plangebietes tagsüber nicht den für Wohngebiete typischen und erforderlichen Werten entsprechen, sondern denen eines Gewerbegebietes. Nachts sieht es nicht viel besser aus. Der Lärm von Gewerbe, Freizeit und Schifffahrt ist dafür verantwortlich. Bei diesen Rahmenbedingungen kann heute kein Wohngebiet mehr geplant werden. Die Lärmbelastung durch die Brücke/Bundesstraße wurde in Ihrer Planung nicht berücksichtigt. Der Verkehr lärmt den ganzen Tag. Nachts können Fenster nicht geöffnet werden da die Straßenbahn ab 5 Uhr morgens den Schlaf stört.</p>	<p>Das für den Bebauungsplan erarbeitete Schallgutachten hat alle für das Plangebiet relevanten Lärmarten (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Schiffslärm) untersucht. Als Konflikt wurden die Verkehrslärmimmissionen vom Südring beurteilt. Daher wurden bei der Bestandsbebauung im südlichen Teilbereich Festsetzungen zum Schallschutz gegen Verkehrslärm getroffen. Für die Neuplanung sind keine Überschreitungen ermittelt worden. Weitere Regelungsbedarfe zum Lärm bestehen nicht. Die Planung eines Allgemeinen Wohngebietes ist aus immissionsschutzrechtlicher Sicht verhältnismäßig.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass eine im Dialogverfahren und in jeder Befragung unter den Hammer Bürgern immer wieder mit sehr großer Mehrheit geforderte maximal 1,5 geschossigen Einfamilienhausbebauung im Planungsverfahren weitestgehend ignoriert wurde. Selbst eine für eine 2,5 geschossige Bebauung erforderliche Gebäudehöhe von ca. 9,5 m war den Planern nicht ausreichend und es wurde gegen alle Widerstände der Bürgerschaft eine maximal 12 m hohe Firsthöhe definiert. Auch Gebäudetiefen von bis zu 18 m sind in Hamm nicht typisch und widersprechen dem Wunsch einer sehr großen Mehrheit der Hammer Bürger. Die Akzeptanz des Planungsentwurfs in der Hammer Bevölkerung ist daher</p>	<p>In den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde mehrheitlich eine 1,5 bis max. 2,5 geschossige Bebauung gefordert. Dieser Forderung kommt der Bebauungsplan nach. Es ist max. eine 2,5 geschossige Bebauung möglich, 1,5 geschossige Gebäude können auch errichtet werden. Grundsätzlich wurde in den Öffentlichkeitsbeteiligungen mehrheitlich eine individuelle Bebauung gefordert. Für eine individuelle Bebauung sind aber auch Baufreiheiten erforderlich. Diesen baulichen Freiheiten wird mit 2 Vollgeschossen und Baufelder von teilweise 18 m Tiefe entsprochen. Das im Dialogverfahren thematisierte „Fischerhaus“ als Gebäudetyp ist damit z.B. möglich. Um die Akzeptanz der Planung in der Bevölkerung zu erhöhen werden die Trauf- und Firsthöhe, unter Beachtung</p>	 







Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>sehr gering und der soziale Frieden gerät in Gefahr. Eine derart massive Innenraumbebauung ist für mich nicht akzeptabel und verschlechtert meine persönliche Lebensqualität in erheblichem Masse. Die Interessen und Belange der Anwohner wurden im Planungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt.</p>	<p>der o.g. Ausnahmeregelung, auf maximal 6,5 m und maximal 11,0 m reduziert.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass auch die Karten zur allgemeinen Stadtklimaanalyse nur bis zu einer räumlichen Analyse von 10 m erstellt wurden. Die Gebäude im Plangebiet sind aber 2 m höher zulässig.</p>	<p>Die 10 m beziehen sich nicht auf die untersuchte Gebäudehöhe. Vielmehr beträgt die horizontale räumliche Auflösung der Analysekarte 10 m. Es handelt sich hierbei also um eine Angabe zur Genauigkeit der Kartendarstellung. Zulässige/unzulässige Gebäudehöhen lassen sich hieraus nicht ableiten.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Grünflächen hinter den Bestandsgebäuden sehr unregelmäßig verteilt sind. Teilweise sind die Neubauten sehr dicht an den Bestand Hinter der Böck geplant. Es wird eine gerechtere Verteilung der Grün- und Freiflächen gefordert. Ein ausreichender Abstand zwischen der neuen und der bestehenden Bebauung ist zwingend erforderlich. Ein Mindestabstand von 40 Metern, wie im ursprünglichen Kompromiss vorgesehen, sollte eingehalten werden, um die Privatsphäre der Anwohner zu wahren und die negativen Auswirkungen der neuen Bebauung auf die umliegenden Wohnhäuser zu minimieren. Die derzeitige Planung lässt dies jedoch völlig außer Acht.</p>	<p>Dieser Umstand liegt in der Tatsache begründet, dass die Bestandsgrundstücke im Bereich Hinter der Böck eine geringere Tiefe aufweisen als beispielsweise die Bestandsgrundstücke im Bereich Auf der Böck. Daran kann der Bebauungsplan nichts ändern. Planungsrechtlich relevante Auswirkungen der heranrückenden Neubebauung auf die Bestandsbebauung Hinter der Böck sind aufgrund der geringen baulichen Höhe und Dichte der Neubauten und der großzügigen Abstände zwischen den Gebäuden nicht gegeben. Eine Vergrößerung der Abstände zwischen den Gebäuden ist auch vor dem Hintergrund einer städtebaulich sinnvollen Nutzung der Neubaugrundstücke nicht zielführend, zumal die Grundstücke dann deutlich tiefer und damit auch teuer werden würden. Auch das städtebauliche Konzept aus dem Dialogverfahren sah eine Bebauung entlang der Grundstücksgrenzen der Bestandsbebauung vor. Der jetzige Entwurf stellt hinsichtlich der subjektiven Beeinträchtigungen keine Verschlechterung dar.</p>	
<p>Im Bereich Hinter der Böck sind Wohnhäuser geplant, die mit ihrer</p>	<p>Die hier angesprochenen Bestandsgebäude haben eine</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Firsthöhe die Häuser an der Straße überragen werden. Dies führt nicht nur zu einer unverhältnismäßigen Verdichtung, sondern auch zu einem massiven Eingriff in die optische und räumliche Struktur des Stadtteils.</p>	<p>Firsthöhe von 12,50 m bis 12,80 m. Damit weisen die Neubauten mit bislang maximal 12,0 m (jetzt maximal 11,0 m) sogar eine etwas geringere Firsthöhe auf.</p>	
<p>Es wird angemerkt dass kleine Einfamilienhäuser mit Flachdach einem Dorfcharakter entsprechen nicht aber 12 m Hochhäuser</p>	<p>In den Öffentlichkeitsbeteiligungen wurde mehrheitlich das Satteldach als Dachform gewünscht und das Flachdach abgelehnt. Gebäude mit 12 m hohem First sind für Hamm sehr typisch. Damit fügen sich auch die Neubauten in die städtebauliche Umgebung ein.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass sowohl das städtische Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz, wie auch das LANUV das Planungsgebiet als schützenswert bewertet. Beide Behörden empfehlen: „Das Planungsgebiet liegt in einer sehr relevanten Frischluftschneise und eine Bebauung behindert die Kaltluftbildung und die Luftströmung und ist deshalb zu vermeiden.“</p>	<p>Das LANUV hat im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens keine Stellungnahme abgegeben. Daher ist eine solche Aussage auch nicht getätigt worden. Die Bezirksregierung hat eine Stellungnahme abgegeben und keine Bedenken geäußert. Auch das Amt für Umwelt- und Verbraucherschutz hat in seinen Stellungnahmen nicht gefordert, dass eine Bebauung des Plangebietes zu vermeiden ist. Vielmehr zielt die Aussage der Vermeidung einer Bebauung auf die südöstlich von Hamm liegenden landwirtschaftlichen Freiflächen ab, die sich zwischen Hamm und Volmerswerth/Flehe erstrecken. Auf diesen Flächen soll eine Ausweitung der Siedlungsfläche zugunsten der Kaltluftproduktion und der Kaltluftverteilung vermieden werden. Zu diesen Flächen gehört das Plangebiet aber gerade nicht, da es sich bei dem Plangebiet um eine integrierte Fläche des Stadtteils Hamm handelt.</p>	
<p>Es wird eine gesetzeskonforme Ausführung und Gleichbehandlung in der Planung und Ausführung gefordert. Es wird bemängelt, dass die gefundenen Kompromisse im Bauplan nicht zu finden sind, da man in der letzten Phase nur noch mit den Grundstückseigentümern des Baugebiets kommunizierte und deren Interesse verfolgt hat. Das Planungsamt hat sich in den letzten</p>	<p>Der Bebauungsplan wird gesetzeskonform aufgestellt. Dieses gilt insbesondere für die gesetzlichen Anforderungen zur Beteiligung der Öffentlichkeit. Für den Bereich der Neuplanung bedarf es eines intensiveren Abstimmungsprozesses als für den Bereich der Bestandsbebauung. Deshalb hat es in der Vergangenheit mit den Eigentümer*innen des Blockinnenbereichs einen noch</p>	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Monaten laut den Aussagen der Verwaltung und mehrerer Grundstückseigentümer intensiv mit ca. 31 Grundstückseigentümern zu dem Planungsgebiet abgestimmt und so deren Wunschlösung erarbeitet. Als direkter Anlieger wurde ich nicht kontaktiert und sehe so das Gleichbehandlungsprinzip verletzt.</p>	<p>intensiveren Austausch gegeben, als mit den Anwohnern der Bestandsbebauung. Im Übrigen sind teilweise die Anwohner der Bestandsbebauung auch Eigentümer*in im Blockinnenbereich. Der gefundene Kompromiss einer aufgelockerten dörflichen Bebauung mit max. 2,5 Geschossen und Satteldach wird im Bebauungsplan planungsrechtlich gesichert. Die unterschiedlichen Planungsstände wurden in diversen Öffentlichkeitsformaten den Bürger*innen vorgestellt. Eine Verletzung des Gleichbehandlungsprinzips ist damit nicht gegeben. Vielmehr gingen die Beteiligungsformate für die Öffentlichkeit deutlich über die gesetzlichen Anforderungen hinaus.</p>	
<p>Der Bedarf an neuen Wohnungen wird in Frage gestellt da laut Bericht in der Rheinischen Post vom 27.06.24 die Bevölkerungszahl schrumpft. Laut zitiertem Gutachten in NRW um 260.000 Einwohner und in Düsseldorf um 0,4 % auf 618 000 Einwohner. Damit geht auch die Wohnungsnachfrage entsprechend zurück.</p>	<p>Wie sich die Einwohnerzahl tatsächlich entwickelt, ist nicht abschließend klar. Neben der Überalterung der Bevölkerung haben Zuwanderung und Haushaltsgrößen einen wesentlichen Einfluss auf die Wohnungsnachfrage. Bislang ist eher von einem steigenden Wohnungsbedarf auszugehen. Dieses gilt insbesondere auch für das Einfamilienhaus, für das in Düsseldorf nur ein geringes Angebot aber eine deutliche Nachfrage besteht.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass kurz- bis mittelfristig unverhältnismäßig wenig Wohnraum zu unverhältnismäßig hohen Kosten aufgrund der mangelnden Eignung und Infrastruktur entstehen.</p>	<p>Die Planung stellt den Konsens dar, der mit den Bürger*innen vereinbart wurde. Natürlich wird mit einem Einfamilienhausgebiet relativ wenig Wohnraum auf einer relativ großen Fläche generiert. Daher muss im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens die Verhältnismäßigkeit abgewogen werden. Dieses ist im vorliegenden Bebauungsplanverfahren geschehen. Da eine Nachfrage nach Einfamilienhäusern in Düsseldorf besteht, aber nur begrenzte Angebote vorhanden sind, wird der bestehende Bedarf mit dem Bebauungsplan bedient.</p>	 
<p>Die sehr hohe Verkehrs- und Immissionsbelastung wird durch den angedachten Weg aus dem</p>	<p>Es handelt sich hierbei um einen Fuß- und Radweg, der den Blockinnenbereich mit dem Rhein</p>	 




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Planungsgebiet auf die Straße „Auf der Böck“ weiter gesteigert. Der Weg kreuzt die Straße Auf der Böck die teilweise sehr schmal ist, nur 320 cm – trotzdem Gegenverkehr Fahrradverkehr in beiden Richtungen sowie Fußgänger aufnehmen muss – ohne Gehweg oder Radweg. Gerade die Stelle wo der neue Weg einmünden soll ist ein ständiger Gefahrenherd. Der Weg wird eine weitere nächtliche Immissionsquelle werden, vor allem durch herumlungende Personen, die heute schon sehr viel im Bereich des Hammer Deiches vorhanden sind. Die Stelle wird auch häufig genutzt zu Liebes Treffen in Fahrzeugen. Wir müssen häufig am Morgen die Spuren beseitigen.</p> <p>Der Hauptgrund für diese Verbindung ist, dass die Kinder der Bewohner des Planungsgebietes leicht an den Rhein und in Kontakt mit den Kindern der Bestandsbewohner kommen sollen.</p> <p>Aus Sicht von Eltern gibt es kein größeres Risiko, als wenn Kinder durch nicht einsehbare Nebenwege einfach und unbeaufsichtigt an den Rhein kommen können. Für die Kinder, der mir in Hamm bekannten Familien war der Rhein stets eine No-Go Area aufgrund der großen Anziehungskraft des Wassers und der lebensgefährlichen Strömung.</p>	<p>verbindet. Erhöhte Immissionsbelastungen verursacht ein derartiger Weg nicht.</p> <p>Der Hauptgrund für den Weg ist nicht, dass Kinder der Neuplanung mit Kindern der Bestandsplanung schneller in Kontakt kommen können. Die Schaffung von Wegeverbindungen zur Vernetzung eines Plangebietes mit der Umgebung ist grundsätzlich eine wichtige städtebauliche Aufgabe und wird auch in der vorliegenden Planung durch zwei Fuß- und Radwege umgesetzt.</p> <p>Grundsätzlich kann der Weg an den Rhein so gestaltet werden, dass eine Gefahrenstelle im Einmündungsbereich Auf der Böck ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Das Kinder über diesen Weg schneller an den Rhein und damit einer Gefahrenquelle ausgesetzt werden, ist kein Argument gegen den Weg.</p> <p>Vielmehr ist hier die Aufsichtspflicht der Eltern gefragt.</p>	
<p>Da das Baugebiet Westlich Hinter der Böck nur einen kleinen Teil der zukünftigen Planung ausmacht wird eine Vorlage oder Diskussion über das gesamte Gebiet von Völklinger Straße bis zum Rhein bzw. Plockstraße bis Brückenauffahrt gefordert.</p>	<p>Es geht bei diesem Planverfahren nur um den in der Planzeichnung dargestellten Geltungsbereich. Darüberhinausgehende Planungen sind derzeit nicht vorgesehen und können daher auch nicht diskutiert werden.</p>	 
<p>Es wird 20% sozial geförderter und 20% preisgedämpfter Wohnungsbau gefordert.</p>	<p>Die geforderten Prozentwerte stammen aus einer alten Fassung des Handlungskonzeptes Wohnen und sind nicht mehr maßgebend. Die hier getroffenen Festsetzungen zum sozial geförderten Wohnungsbau basieren auf der Grundlage des Düsseldorfer Baulandmodells.</p>	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass der Aderkirchweg und andere Straßen nicht gesperrt oder geändert werden. Stattdessen sollen vor der Unterführung sowie Auffahrt auf den Südring „Blitzer“ aufgestellt werden. Die Fahrrechte (6-10 Uhr / 15-19 Uhr) sind ohne Ausnahme für Anlieger, sodass dies problemlos machbar ist.</p>	<p>Zur Umsetzung der Bauleitplanung sind keine verkehrlichen Maßnahmen im Bestandsstraßennetz erforderlich. Unabhängig vom Bebauungsplanverfahren werden jedoch verkehrliche Maßnahmen geprüft, die zu einer Reduzierung des Durchgangsverkehrsaufkommens beitragen können. Welche Maßnahmen konkret zu welchem Zeitpunkt umgesetzt werden, steht noch nicht fest.</p>	
<p>Es wird gefragt, inwiefern bei dem derzeitigen Verkehrskonzept die mögliche Bebauung des östlichen Baublocks berücksichtigt wurde. Die dem Verkehrsgutachten zugrundeliegenden Verkehrszahlen aus 2013 sind veraltet. Der Planungshorizont für die Südbrücke läuft parallel zur Neubebauung.</p>	<p>Das Verkehrsgutachten berücksichtigt auch schon eine mögliche Bebauung des östlichen Baublocks. Die Verkehrszahlen stammen nicht aus 2013. Vielmehr sind die Verkehrszählungen in 2017 nach den Vorgaben der Landeshauptstadt Düsseldorf auf Basis der Empfehlungen für Verkehrserhebungen der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen erfolgt. Ab 2020 ist infolge der Auswirkungen der Corona-Pandemie eine Abnahme der Verkehrsmengen eingetreten. Aktuelle Vergleichszahlen des umliegenden Verkehrsnetzes zeigen auf, dass die Verkehrsmengen heute insgesamt immer noch unter dem Vor-Corona-Niveau liegen. Die von coronabedingten Faktoren noch unbeeinflussten Verkehrszahlen aus 2017 sind daher weiterhin als Grundlage geeignet, das zu erwartende Verkehrsaufkommen im Zuge des B-Plangebietes Hinter der Böck hinreichend genau abzubilden. Der Planungshorizont der Südbrücke ist für das Planverfahren nicht relevant.</p>	
<p>Es wird angefragt, ob wegen des Kanalanschlusses noch immer die Absicht besteht, dass Gelände um 1 Meter anzuheben.</p>	<p>Um die Kanäle der Planstraßen an den Kanal in der Straße Hinter der Böck anschließen zu können, müssen die Planstraßen eine Höhenlage von 37,0 m ü. NHN aufweisen. Das gesamte Plangebiet muss nicht angehoben werden. Die Gartenbereiche können auf dem heutigen Höhenniveau verbleiben.</p>	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird die in Teilen vorgesehene Verbreiterung der Straße Hinter der Böck kritisiert, die einen Eingriff in die anliegenden Grundstücksverhältnisse darstellt. Es wird auf eine spezielle Einfahrt verweisen, die nur aus einer Fahrtrichtung für LKW und Anhänger nutzbar ist. Eine Verbreiterung der Fahrbahn würde diese Situation verschärfen und die Zufahrtsmöglichkeiten weiter einschränken.</p>	<p>Die in Teilen vorgesehene Verbreiterung der Straße Hinter der Böck soll gerade perspektivisch dazu beitragen die Verkehrssituation zu verbessern. Eine damit einhergehende Einschränkung von Zufahrten auf die Grundstücke kann ausgeschlossen werden.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass insbesondere samstags und abends diese Einfahrt häufig von Falschparkern von der gegenüberliegenden Straßenseite zugeparkt wird. Dies liegt daran, dass viele Besucher des nahegelegenen Naherholungsgebiets am Rhein ihre Fahrzeuge unrechtmäßig abstellen. In solchen Fällen wird die betroffene Grundstücksfläche zur LKW Abstellung genutzt, bis das Ordnungsamt eingreift. Andernfalls würde die blockierte Einfahrt zu erheblichen Verzögerungen führen und die Straße unnötig blockieren.</p>	<p>Es ist nicht ersichtlich, wie sich eine Verbreiterung der Verkehrsfläche negativ auf die Verkehrssituation auswirken soll. Mit der Verbreiterung entsteht vielmehr zusätzliche Fläche für die Verkehrsteilnehmer, was zu einer verbesserten Verkehrssituation führt. Die Falschparker Problematik ist nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass eine Verbreiterung der Fahrbahn zudem sinnlos erscheint, da in der neu entstehenden Straße sofort Parkraum geplant ist. Diese Planung würde den Verkehrsfluss nicht verbessern, sondern durch die zusätzlichen Parkplätze eher behindern.</p>	<p>Die in Teilen vorgesehene Verbreiterung der Straße Hinter der Böck soll gerade perspektivisch dazu beitragen die Verkehrssituation zu verbessern.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass die neureichen Mitbürger die alten Bürger verdrängen, die sich die horrenden Mieten nicht mehr leisten können.</p>	<p>Ein Bebauungsplan hat keinen Einfluss auf die Höhe der Mieten. Ein Faktor für hohe Mieten ist das Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage. Mit der Schaffung von neuem Wohnbauland kann diesem Missverhältnis begegnet werden.</p>	 
<p>Es wird angemerkt, dass nach Aktenlage bislang nicht ermittelt wurde, welche Auswirkungen die Bauleitplanung auf die gegenwärtige bauliche Nutzung des Grundstücks, namentlich die Wohnnutzung im nördlichen Grundstücksbereich und die landwirtschaftliche Nutzung im südlichen Grundstücksbereich hat.</p>	<p>Die Auswirkungen der Planung auf das fragliche Grundstück sind bekannt. Die Planung führt nicht zu einer unverhältnismäßigen Beeinträchtigung der nördlichen Wohnnutzung, da die Planung nicht in den Geltungsbereich des nördlich angrenzenden Bebauungsplanes Nr. 5174/014 eingreift, in dem die Wohnnutzung liegt. Die südliche gartenbauliche</p>	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Nutzung muss im Zuge der Realisierung des Bebauungsplanes eingestellt werden. Die Aufgabe ist verhältnismäßig, da an der Nutzung keine wirtschaftlichen Existenzen hängen.	
<p>Es wird die weitere Nutzung der Wohnungen im nördlichen Bereich des Grundstücks gefährdet gesehen, sollte der Bebauungsplan in der vorliegenden Form beschlossen und die Umlegung wie beabsichtigt durchgeführt werden. Denn die nördliche Grenze des Plan- und Umlegungsgebietes verläuft mitten durch die vorhandene Stellplatzanlage. Von heute neun Pkw-Stellplätzen blieben künftig bestenfalls noch drei Pkw-Stellplätze übrig. Nach der Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) vom 28.08.2019 ist für die insgesamt fünf Wohnungen mit einer Wohnfläche von jeweils mehr als 40 m² und mittlerer ÖPNV-Lagegunst indes mindestens ein Stellplatz je Wohneinheit bauordnungsrechtlich notwendig.</p> <p>Es fehlen also perspektivisch mindestens zwei Stellplätze, mit der Folge, dass für mindestens zwei Wohnungen ein genehmigungskonformer Zustand nicht mehr gewährleistet werden kann und überdies die bauordnungsrechtlichen Anforderungen nicht mehr eingehalten werden können. Die fehlenden Stellplätze können auch nicht anderweitig auf dem Grundstück unseres Mandanten hergestellt und nachgewiesen werden. Insoweit ist zu bedenken, dass je Wohnung auch mindestens zwei Fahrradabstellplätze mit einer Größe von jeweils mindestens 1,5 m² nachweisen muss. Die Fläche zwischen dem Hofgebäude und dem ersten Pkw-Stellplatz ist aber gerade einmal etwa 40 m² groß, mithin also nicht ausreichend</p>	<p>Grundsätzlich greift die Planung nicht in den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 5174/014 ein, der die Rechtsgrundlage für die Wohnnutzung bildet. Der Bereich der Neuplanung ist derzeit nach § 35 Baugesetzbuch zu beurteilen. Hier sind nur privilegierte Nutzung zulässig, nicht aber Stellplätze für eine Wohnnutzung. Dementsprechend sind die erforderlichen fünf Stellplätze innerhalb des Bebauungsplanes Nr. 5174/014 nachzuweisen. Dieser Nachweis kann aufgrund der vorhandenen Platzverhältnisse auch dort erfolgen. Für die Herstellung der beiden Stellplätze sind nicht einmal zusätzliche Kosten verbunden, da der gesamte Hofbereich bereits asphaltiert ist. Gleiches gilt für evtl. erforderlichen Fahrradstellplätze. Damit ist die Gefahr einer Nutzungsuntersagung wegen des fehlenden Stellplatznachweises nicht gegeben. Die Satzung der Landeshauptstadt Düsseldorf über die Herstellung von Stellplätzen und Garagen sowie von Abstellplätzen für Fahrräder nach § 48 Bauordnung NRW (Stellplatzsatzung) ist allerdings anzuwenden bei Errichtung, Nutzungsänderung und Änderung von baulichen Anlagen, die einen Stellplatzbedarf auslösen. Ein Verschieben der Plangebietsgrenze um 15 m nach Süden ist nicht erforderlich.</p>	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>dimensioniert um neben den Fahrradabstellplätzen auch noch zwei Pkw-Stellplätze à 5,00 m x 2,45 m unterzubringen.</p> <p>Es muss bei einem Vollzug des Bebauungs- und Umlegungsplanes also ganz konkret mit einer Nutzungsuntersagung gerechnet werden.</p> <p>Es wird die Auffassung vertreten, dass sich dieser planbedingte Konflikt sachgerecht letztlich nur dadurch lösen lässt, dass die Plangebietsgrenze um mindestens 15 m weiter nach Süden verschoben wird.</p>		
<p>Es wird angemerkt, dass der Entwurf des Bebauungsplanes eine sachgerechte Bewältigung des Konflikts zwischen den städtebaulichen Zielen einerseits und dem Interesse am Erhalt des bestandsgeschützten Gewächshauses vermissen lässt. Das Gewächshaus ist völlig intakt, langfristig verpachtet und erzielt entsprechende Einnahmen, die verlorengingen, sollte der Bebauungsplan in der vorliegenden Form als Satzung beschlossen und vollzogen werden. In diesem Zusammenhang wird für die Abwägung auch zu berücksichtigen sein, dass perspektivisch der Eigentümer die landwirtschaftliche Fläche, ggf. im Nebenerwerb, nutzen könnte. Bei seinen dahingehenden Überlegungen spielt auch der Umstand eine Rolle, dass die Landeshauptstadt Düsseldorf beschlossen hat, den Großmarkt als öffentliche Einrichtung zum Ende dieses Jahres aufzulösen. Es ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt völlig unklar, wie sichergestellt werden soll, dass die bestandsgeschützte landwirtschaftliche bzw. erwerbsgärtnerische Nutzung des Gewächshauses bzw. der südlichen Grundstücksflächen auch in Zukunft fortgeführt werden kann – und wo. Ganz offensichtlich geht die Landeshauptstadt Düsseldorf davon aus, dass diese Nutzung nach Inkrafttreten des Bebauungsplanes und Bestandskraft des</p>	<p>Bei dem fraglichen Grundstück handelt es sich um eine relativ schmale und lange Grundstückspartzeile, auf der im südlichen Teilbereich ein langes schmales Gewächshaus steht. Dieses wird nicht vom Eigentümer genutzt, sondern ist an einen externen Gartenbaubetrieb verpachtet. In den vergangenen Öffentlichkeitsbeteiligungen und auch bei den Gesprächen mit Grundstückseigentümern und Gartenbaubetrieben wurde wiederholt die Aussage getätigt, dass die gartenbauliche/landwirtschaftliche Nutzung im diesem Blockinnenbereich aufgrund der Kleinteiligkeit keine Zukunft hat. Der Bebauungsplan sieht für den Blockinnenbereich eine sinnfällige städtebauliche Wohnbaulandentwicklung vor, die fast ausnahmslos von den Eigentümern mitgetragen wird. Nur für das fragliche Grundstück besteht vom Eigentümer eine abweichende Meinung. Dieses Grundstück ist aber für eine sinnvolle Wohnbaulandentwicklung wichtig und wurde deshalb auch in die Planung einbezogen. Aus folgenden Gründen ist eine fehlerhafte Abwägung nicht festzustellen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Bereitstellung von Wohnungsbau hat ein hohes Gewicht angesichts des angespannten Wohnungsmarktes, in der Umsetzung werden Eigentumsrechte berücksichtigt. 	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen






Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Umlegungsplanes eingestellt wird. Jedenfalls lässt sich dem städtebaulichen Konzept nichts dafür entnehmen, dass es im Umlegungsgebiet auch künftig für eine erwerbsgärtnerische bzw. landwirtschaftliche Nutzung geeignete Fläche geben wird, die unserem Mandanten ersatzweise zugeteilt werden könnte. Dass dies nicht das Ergebnis einer gerechten Abwägung der widerstreitenden öffentlichen wie privaten Belange sein kann, dürfte auf der Hand liegen. Die Bauleitplanung blendet das schutzwürdige Interesse am Erhalt des Gewächshauses und der landwirtschaftlich nutzbaren Flächen völlig aus.</p>	<p>2. Es liegt kein Härtefall vor, da von der Nutzung des Gewächshauses keine Existenzen abhängen. Dieses gilt sowohl für den Eigentümer als auch für den Pächter. 3. Eine wirtschaftliche Verschlechterung tritt für den Eigentümer durch die Planung nicht ein, da der südliche Grundstücksteil von Ackerland zu Bauland umgewandelt wird.</p>	
<p>Es ist daher vor diesem Hintergrund geboten, das Grundstück insgesamt aus dem Plan- und auch dem Umlegungsgebiet herauszunehmen. Im Hinblick auf die ausgeübte bauliche Nutzung und die Integration dieses Grundstücks in den Betrieb der Pächterin erscheint es evident sachwidrig, die Grenzen des Grundstücks zu verändern und ihm die Möglichkeit einer landwirtschaftlichen Nutzung gänzlich zu entziehen. Da die Bauleitplanung für das Gebiet „Westlich Hinter der Böck“ auf den gewachsenen und vor allem genehmigten Bestand Rücksicht nehmen muss, kann erwartet werden, dass die künftigen Festsetzungen dieses Bebauungsplans die bereits vorhandene bauliche bzw. betriebliche Nutzung unverändert lassen. Alles andere wäre offensichtlich abwägungsfehlerhaft, zumal keinerlei Absicht besteht, die landwirtschaftliche bzw. erwerbsgärtnerische Nutzung einzustellen.</p>	<p>Die Herausnahme des Grundstücks aus der Planung ist nach Abwägung aller relevanten Belange nicht geboten. Der Betrieb des Pächters ist mit der Aufgabe des Gewächshauses nicht gefährdet.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass aufgrund der Teilung des Plangebiet "Beiderseits Hinter der Böck" in 2018, formell ein neues Plangebiet "Westlich Hinter der Böck" entstanden ist. Für dieses Plangebiet wurde jedoch nie eine Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß §3 (1) BauGB durchgeführt. Der</p>	<p>Für den Bereich des Plangebietes wurden in der Vergangenheit zwei frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligungen und ein öffentliches Dialogverfahren durchgeführt, um die Meinung der Bürger*innen abzufragen. Dass sich im Laufe eines</p>	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen





Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Beschluss der Bezirksvertretung 03 im August 2024 zum Ausschluss einer frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit war somit nicht zulässig. Durch dieses nicht BauGB konforme Verfahren, ist die rechtliche Grundlage für den möglichen Beschluss des Plangebietes durch die Stadtführung entfallen und das Verfahren kann so nicht weiterverfolgt werden.</p>	<p>Bebauungsplanverfahrens Geltungsbereiche ändern oder auch erst definiert werden, ist in einem Planverfahren normal. Zum Zeitpunkt einer frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung ist die Abgrenzung des Geltungsbereiches nicht erforderlich. Wichtig ist nur, dass für den Bereich des heutigen Plangebietes frühzeitig die Meinung der Öffentlichkeit abgefragt wurde. Das ist hier mehrfach geschehen. Grundsätzlich muss die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung keine formellen Kriterien erfüllen. Ein Verstoß gegen die Vorgaben des Baugesetzbuches zum Bebauungsplanverfahren ist nicht vorhanden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass umliegende Straßen ausgebaut und die Kanäle und sonstige technische Infrastruktur ertüchtigt werden müssen. Diese Baumaßnahmen führen zu enormen Kosten und zu erheblichen Beeinträchtigungen für die Anwohner und ist insgesamt nicht tragbar. Darüber hinaus führen die Baumaßnahmen zu weiterer Lärmbelästigung und Straßensperrungen, was für die Gewerbebetriebe dort nicht zumutbar ist.</p>	<p>Die Kanäle und die sonstige Infrastruktur in den umliegenden Straßen müssen nicht ertüchtigt werden. Auch steht im Rahmen der Realisierung des Neubaugebietes kein Ausbau der umliegenden Straßen an. Daher fallen hier auch keine zusätzlichen Kosten an. Nur die Planstraßen werden zur Erschließung des Blockinnenbereichs neu gebaut. Die Kosten dafür werden auf die dortigen Grundstückseigentümer umgelegt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass durch die Umlegung im Rahmen des Bebauungsplanes die Erschließung des Grundstücks nicht mehr möglich sein wird. Die Erschließung des Grundstücks erfolgt bisher über ein Flurstück, dass im Rahmen der Umlegung zu einem bebaubaren Grundstück wird. Insbesondere die Wasserversorgung, die Stromversorgung und Telekommunikationsversorgung des Grundstückes erfolgte bislang über die betroffene Wegeparzelle. Da im Rahmen der Umlegung die Wegeparzelle dem neu geschaffenen und bebaubaren Grundstück zugeschlagen wird, ist die Versorgung des Grundstücks nicht mehr gegeben und gesichert. Die Erschließung des</p>	<p>Der Bebauungsplan sichert über ein Geh-, Fahr- und Leitungsrecht die Erschließung des fraglichen Grundstückes. Im Rahmen des Umlegungsverfahrens und der nachfolgenden Erschließungsplanung ist auch zukünftig die Erschließung des Grundstückes sichergestellt.</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen






Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Bestandsgebäudes und des Grundstücks ist damit nicht mehr gesichert. Dieser Sachverhalt ist zu würdigen.		
Es wird angemerkt, dass die von der Verwaltung bereitgestellten 3D-Visualisierungen unzureichend sind, da sie stark optimiert wurden, um ein günstigeres Bild des Bauvorhabens zu vermitteln. Die Realität der Bebauung könnte erheblich von diesen Darstellungen abweichen. Eine umfassende Rundflug-Visualisierung, wie sie von der Bürgerinitiative „Rettet Hamm für Düsseldorf“ bereitgestellt wurde, bietet ein realistisches Bild der möglichen Auswirkungen und sollte in die Entscheidungsfindung einfließen.	Die Visualisierungen der Stadt geben ein realistisches Bild hinsichtlich der planungsrechtlich zulässigen Gebäudehöhen und der Gebäudetypen wieder. Es ist gerade die Visualisierung der Bürgerinitiative „Rettet Hamm“ die eine falsche Darstellung des planungsrechtlich zulässigen wiedergibt. Die hier gezeigte geschlossene Bebauung ist z.B. planungsrechtlich unzulässig. Und auch die Gebäudehöhen der geplanten Bebauung, die weitgehend unter den Höhen der Bestandsgebäude liegen, sind nicht korrekt dargestellt.	 

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Es wird angefragt wie, wo und wann das Plangebiet erschlossen werden soll.	Die Neuplanung wird über eine Hauptzufahrt von der Straße Hinter der Böck erschlossen. Wann mit der Erschließung begonnen wird, ist zum heutigen Stand noch nicht abschließend klar.	
Es wird angemerkt, dass durch die erforderliche Bodenanhebung erhebliche Immissionen verursacht werden. Selbst bei der nur hälftigen Anhebung des Plangebietes um 50 cm entsteht ein Bedarf von ca. 25.000 Kubikmeter Erde. Bei 30 t Sattelzügen können von diesen pro Fahrt ca. 15 Kubikmeter Erde transportiert werden. Dies entspricht ca. 1.700 LKW-Fahrten. Dies steht damit überhaupt nicht im Verhältnis zu den von der Verwaltung immer genannten 80 Wohneinheiten. Was diese Menge an LKW-Fahrten für eine so schmale Straße mit kaum vorhandenen Gehwegen, an gefährlichen Verkehrssituationen und Dreck, bedeutet kann sich sicherlich jeder vorstellen.	Es werden nur die Straßenflächen und die Erdgeschossbereiche angehoben. Die Gartenbereiche bleiben auf dem heutigen Niveau. Grundsätzlich sind Baustellenverkehre im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben als temporäre Beeinträchtigung hinzunehmen.	 
Es wird angemerkt, dass die aktuelle Planung eine deutliche Diskrepanz zum Ergebnis des Dialogverfahrens	Das Kernergebnis des Dialogverfahrens war, dass sich eine Mehrheit der Bürger*innen eine	 


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>zeigt, dessen Kernforderungen nur äußerst unzureichend bzw. gar nicht umgesetzt wurden. Es ist für uns als Bürger nicht nachvollziehbar, warum die Bürgerbeteiligung einfach ignoriert wird. Dies schränkt uns als Bürger schon massiv in unseren Rechten ein. Der Souverän unseres Landes ist das Volk (der Bürger), welcher hier seitens der Stadtverwaltung wohl bewusst übergangen werden soll.</p>	<p>aufgelockerte dörfliche Wohnbebauung, angeordnet als Hofbebauung, mit 1,5 bis max. 2,5 Geschossen vorstellen kann. Der Siegerentwurf hat hierzu ein Beispiel geliefert. Im weiteren Verfahren musste dieser städtebauliche Entwurf aber aufgrund geänderter Flächenverfügbarkeiten und Flächenanforderungen überarbeitet werden. Das aktuell vorliegende städtebauliche Konzept berücksichtigt aber die oben genannten Rahmenbedingungen und nimmt damit den Willen der Bürger*innen auf.</p>	
<p>Es wird angeregt die Verkehrsführung nicht wie im Verkehrsgutachten dargestellt zu ändern. Einbahnstraßen würden stets einige Hammer benachteiligen. Und Verkehrsinseln in kurzen Abständen auf dem Aderkirchweg sind eine Zumutung für jeden Anwohner, Autofahrer und die Umwelt. Der induzierte Verkehr der neuen Bebauung ließe sich - nach Ihren eigenen Berechnungen - problemlos mit dem aktuellen Straßenkonzept bewältigen.</p>	<p>Ob oder welche Verkehrsmaßnahmen zukünftig im Zusammenhang mit einer möglichen Entwicklung des östlichen Baublocks umgesetzt werden, ist zum derzeitigen Stand offen.</p>	
<p>Es werden die rechtswidrigen Durchgangsverkehre vom Südring über den Aderkirchweg Richtung Fährstraße, Völklinger Straße und Hafen angemerkt. Zur Verringerung der Durchgangsverkehre sollten keine Verbotsschilder aufgestellt werden, an die sich keiner hält, sondern es sollten bewegliche Einbahnstraßenschilder oder Blitzanlagen realisiert werden. Im letzteren Fall ergäben sich sogar Einnahmepotentiale für die Hammer Gemeindekasse. Und diese Maßnahmen bedeuteten keine Kollateralschäden für Hammer Bürger.</p>	<p>Mögliche Verkehrsmaßnahmen zur Verminderung des Durchgangsverkehres sind nicht relevant für das Planverfahren.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass auch Reihenhäuser gebaut werden sollen.</p>	<p>Der Bau von Reihenhäusern ist in den beiden nördlichen Wohnhöfen möglich aber nicht vorgegeben.</p>	
<p>Es wird angefragt, wo Stellplätze und Garagen vorgesehen sind.</p>	<p>Der Stellplatznachweis für die Wohneinheiten erfolgt auf den privaten Grundstückflächen innerhalb</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	der überbaubaren Grundstücksflächen. Die Besucherstellplätze werden im öffentlichen Straßenraum (Planstraßen) hergestellt.	
Es wird angemerkt, dass aufgrund der problematischen Verkehrssituation eine Erweiterung des öffentlichen Personennahverkehrs im Bebauungsplan berücksichtigt werden sollte.	Grundsätzlich ist eine Verbesserung der öffentlichen Nahverkehrsanbindung sinnvoll. Allerdings wird die öffentliche Nahverkehrsplanung nicht in einem Bebauungsplan betrieben. Der Bebauungsplan kann lediglich Flächen vorsehen (z.B. Verkehrsflächen), die vom öffentlichen Nahverkehr genutzt werden können.	
Es wird angefragt, wie die gewaltige Hauptzufahrt in das Plangebiet an die wesentlich kleineren bestehenden Straßen angebunden werden kann.	Die Verkehrsfläche der Hauptzufahrt ist deshalb so breit, weil hier neben Fahrbahn und Gehwegen auch ausreichende Besucherstellplätze realisiert werden sollen. Die eigentliche Fahrbahn wird dementsprechend deutlich schmaler ausfallen. Die Anbindung dieser Straße an das bestehende Straßennetz ist unproblematisch.	
Es wird angefragt, wie die bestehenden Straßen im Zuge der Planung verändert und befestigt werden.	Die Straße Hinter der Böck wird im Bebauungsplan in Teilen etwas breiter festgesetzt. Perspektivisch werden hier sukzessive neue Besucherstellplätze hergestellt. Diese Maßnahme ist aber keine zwingende Voraussetzung für die Umsetzung der Planung. Ansonsten werden die bestehenden Straßen erst einmal nicht verändert.	
Es wird angefragt, ob es Planungen für einen sicheren Schulweg gibt.	Die Voraussetzungen für einen sicheren Schulweg sind innerhalb der festgesetzten Verkehrsflächen darstellbar (Hinweis: die eigentliche Schule befindet sich außerhalb des Plangebiets, Die Konkretisierung der Oberflächenplanung erfolgt im Nachgang zur Baurechtschaffung, es ist mit Zwischenzuständen wie Baustraße etc zu rechnen)	
Es wird angemerkt, dass die bestehende Bebauung im Bereich Hinter der Böck unzureichend berücksichtigt wird, was zu unverhältnismäßigen Eingriffen in die bestehenden Grundstücksnutzungen führt.	Der Bebauungsplan berücksichtigt die Bestandbebauung. Es ist nicht ersichtlich, wo die unverhältnismäßigen Eingriffe in die bestehenden Grundstücksnutzungen liegen sollen.	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass bei einer zulässigen Firsthöhe von 12 m die festgesetzte Bezugshöhe von 49,20m über NHN aufgrund der notwendigen Geländeanhebung nur bedingt einhaltbar ist.</p>	<p>Der Bebauungsplan setzt für das Erdgeschoss eine Höhe von 37,20 m über NHN fest. Wenn die max. Firsthöhe mit 49,20 m über NHN festgesetzt ist, lassen sich Gebäude mit maximal 12 m hohem First realisieren.</p>	
<p>Es wird eine schriftliche Bestätigung gefordert, dass eine Beteiligung der Grundstückseigentümer an sämtlichen Erschließungskosten nach § 35 KAG, sowie an den Kosten für heranführende wie auch an den nach Abschluss von Erschließung und Wohnbebauung regulierenden bzw. wiederherstellenden Maßnahmen nicht stattfinden wird.</p>	<p>Erschließungsbeiträge fallen nur für die Grundstücke/Grundstücksteile an, die durch die Planung erstmalig für eine Wohnbebauung neu erschlossen werden. Das sind also die Grundstücke, die im Blockinnenbereich neu gebildet werden. Für die heute schon bebauten Grundstücke/Grundstücksteile fallen keine Erschließungsbeiträge an.</p>	
<p>Ebenfalls wird um schriftliche Bestätigung gebeten, dass die als Baulastträger im Falle von Verunreinigung durch Staub resultierend aus den auf dem Planungsgebiet durchgeführten Arbeiten die Kosten tragen. Selbiges gilt für ggf. entstehende Ansprüche meiner Mieter im Hinblick auf Mietminderung oder Leerstand aus Staub und Lärm.</p>	<p>Derartige schriftliche Bestätigungen werden im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens nicht vorgenommen.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass der politisch begründete Wunsch der Stadtverwaltung nach zusätzlichem Wohnungsbau in diesem konkreten Fall kein akzeptables Argument ist. Die Wohnungen, die hier entstehen sollen werden Millionen kosten, was sich ein kleiner privilegierter Teil der Bevölkerung leisten kann. Und um die geht es bei der Diskussion nicht. Das Problem mit dem bezahlbaren Wohnraum für Familien in Düsseldorf wird dadurch ganz bestimmt nicht gelöst.</p>	<p>In erster Linie geht es bei der Planung darum, eine brachliegende Fläche einer sinnvollen Nachnutzung zuzuführen. Mehrheitlich wurde von den Bürger*innen der Wunsch geäußert die Nachnutzung in Richtung Wohnbaulandentwicklung mit einer aufgelockerten dörflichen Einfamilienhausbebauung zu führen. Diesem Wunsch kommt der Bebauungsplan nach. Natürlich sind Einfamilienhäuser in der Regel nicht die kostengünstigste Wohnform. Dennoch gibt es auch hierfür einen Bedarf in Düsseldorf. Der Bebauungsplan sieht aber auch drei (vier mit der Kita) Mehrfamilienhäuser vor, in denen sozial geförderten Wohnungsbau realisiert werden soll. Der Bebauungsplan löst das Problem mit dem bezahlbaren Wohnungsbau nicht, trägt aber ein Stück zur Lösung des Problems bei.</p>	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird eine Stellungnahme vom Amt für Verkehrsmanagement im Rahmen der Behördenbeteiligung zitiert, die aussagt, dass für die angrenzende Straße Hinter der Böck, die beidseitige Festlegung einer Straßenbegrenzungslinie geprüft werden sollte, um eine langfristige Planungssicherheit für die Optimierung des Straßenquerschnittes, hier insbesondere zur Etablierung eines durchgängigen Gehweges und zur Parkraumsortierung, erlangen zu können. Diese Aussage belegt die problematische Verkehrssituation.</p>	<p>Eine Optimierung des Straßenquerschnitts der Straße Hinter der Böck ist aus verkehrsplanerischer Sicht wünschenswert, aber keine zwingende Voraussetzung für die Realisierung der Planung. Im Bebauungsplan wird die östliche Seite von Hinter der Böck in Teilen etwas verbreitert, um im Rahmen von Neubauvorhaben eine punktuelle Aufweitung des Straßenquerschnittes zugunsten zusätzlicher, öffentlicher Besucherparkstände sowie für das Anlegen eines Gehweges zu prüfen. Dieses passiert aber perspektivisch und sukzessiv.</p>	
<p>Es wird eine Passage aus dem Verkehrsgutachten zitiert: „Die Straße. Hinter der Böck“ ist als klassische Wohnstraße zu charakterisieren. Sie verfügt teilweise über sehr schmale Gehwege und die Fahrbahnbreite ist mit ca. 4,50 m lediglich für den Begegnungsfall Pkw/ Pkw bzw. Pkw/ Müllfahrzeug ausgelegt. Zudem wurden zur Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit Engstellen realisiert. Der vorhandene Straßenquerschnitt ist daher für die Aufnahme weiterer größerer Verkehrsmengen ungeeignet“.</p>	<p>In Kapitel 3.4.2 wird das Verkehrsaufkommen auf der Straße Hinter der Böck bewertet. Die Straße ist ausgelegt für 400 Kfz pro Stunde. Die heutige Kfz Belastung liegt bei 640 Kfz pro Tag und wird auf max. 1.750 Kfz pro Tag steigen. Damit ist klar dargelegt, dass die Straße leistungsfähig ist. Mit der Planung gehen also keine größeren Verkehrsmengen einher, die von der Straße Hinter der Böck nicht aufgenommen werden können.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass kein konkretes Konzept für den Ausbau der Straße vorliegt. Müssen dazu Grundstücke angekauft bzw. ggfs. enteignet werden? Wird ein Einbahnstraßensystem etabliert? Diese Punkte hätten seit Beginn des Verfahrens im Jahr 2013 problemlos geklärt und ausgearbeitet werden können. Diese Chance wurde aber trotz fortwährender Nachfragen der Bürgerschaft zu einem Verkehrskonzept nicht genutzt. Es wurde immer wieder auf das anstehende Verkehrsgutachten hingewiesen, aber das ist nur eine Bestandsaufnahme. Eine daraus resultierende Planung mit allen Informationen zu den benötigten Flächen existiert bisher nicht. Somit haben die Bürger keinen transparenten und vollumfänglichen</p>	<p>Das Verkehrsgutachten belegt, dass die Verkehre inklusive der durch die Planung erzeugten, über die bestehenden Straßen leistungsfähig abgewickelt werden können. Dementsprechend ist ein Ausbaukonzept für die Straßen nicht erforderlich. Das Gutachten beinhaltet aber Verkehrsmaßnahmen zur Optimierung der Verkehrssituation, die optional umgesetzt werden könnten.</p>	


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
Einblick, welche ganzheitlichen Auswirkungen das Plangebiet für sie bedeutet.		
<p>Es wird angemerkt, dass bei einem Bauantrag alle Fakten und rechtlichen Rahmenbedingungen vor der Antragsabgabe geklärt und konkret gelöst sein müssen. Ein späteres Nachplanen wird dabei nicht akzeptiert und der Bauantrag wird nicht bearbeitet, bis alle Details geklärt sind und vorliegen. Die Verwaltung selbst geht hier aber für sich ganz anders vor. Hier werden nur Teilplanungen veröffentlicht und die für die Bürger genauso entscheidende Detailplanung um das Plangebiet existiert nicht. Hier entsteht der Eindruck, dass diese Transparenz überhaupt nicht geboten werden soll, weil sonst sehr schnell ersichtlich würde, dass der Gesamtaufwand zur Erschließung dieses kleinen Plangebietes in keiner sinnvollen Relation zu der Anzahl neuer Wohneinheiten steht.</p>	<p>Der Bebauungsplan gibt „nur“ den baulichen Rahmen für die Bebauung des Plangebietes vor. Gleiches gilt für die verkehrliche Erschließung. Die konkreten Ausführungsplanungen erfolgen nachgelagert. Das heißt: Wie genau z.B. die Gebäude oder der Straßenquerschnitt aussehen, wird zu einem späteren Zeitpunkt konkretisiert. Grundsätzlich muss gewährleistet sein, dass die Vorgaben des Bebauungsplanes umsetzbar sind, auch unter wirtschaftlichen Aspekten im Zusammenhang mit dem Umlegungsverfahren und der Erschließungsplanung. Das ist mit dem vorliegenden Bebauungsplan sichergestellt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Zuwegung zum Plangebiet nicht in ausreichender und typischer Form möglich ist. Die ausschließliche Zufahrt über das einzig mögliche Grundstück im Bereich „Hinter der Böck“ löst erhebliche Probleme für das Umfeld aus.</p>	<p>Die Aussage wird weder durch das Verkehrsgutachten noch durch das Schallgutachten bestätigt.</p>	
<p>Es werden die relevantesten Punkte des Ergebnisses aus dem Dialogverfahren aufgeführt: -Der bestehende Dorfcharakter in sozialer und baulicher Hinsicht soll bei einer Weiterentwicklung bewahrt bleiben. -Die bauliche Entwicklung soll stufenweise und kleinräumig erfolgen. -Innerhalb Hamms soll keine isolierte Siedlung entstehen. -Eine lockere und nicht monostrukturelle Anordnung der Gebäude wird bevorzugt. -Im Blockinnenbereich ist die favorisierte Bebauungsstruktur das Einfamilienhaus. Zum Teil wurde eine Beschränkung auf 1,5 Geschosse gefordert.</p>	<p>Sämtliche Punkte berücksichtigt der Bebauungsplan: Die stufenweise und kleinräumige Entwicklung ist gegeben, da das ursprüngliche Plangebiet „Beiderseits Hinter der Böck“ in einen westlichen und östlichen Teilbereich aufgeteilt wurde. Zunächst wird nur für den westlichen Teilbereich ein Bebauungsplan aufgestellt. Zudem besteht für das Plangebiet kein Baugebot, sodass die Entwicklung sukzessive stattfindet. Eine isolierte Siedlung entsteht deshalb nicht, weil die Vernetzung über Rad- und Fußwege sichergestellt wird. Eine lockere Anordnung der Gebäude als Einfamilienhäuser wird durch die</p>	







Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>-Es sollen Angebote für ein selbstständiges Alten- und Mehrgenerationenwohnen geschaffen werden, um einen Verbleib im sozialen Umfeld zu ermöglichen.</p> <p>-Der Planungsraum soll insgesamt grüner werden.</p> <p>-Die vorhandenen Verkehrsprobleme (belastete Zufahrtsstraßen und Parkdruck) sollen durch die Neuplanung nicht verstärkt, sondern möglichst verbessert werden.</p> <p>Die aktuelle Planung zeigt eine erhebliche Diskrepanz zum Ergebnis des Dialogverfahrens. Die Interessen und Belange der Anwohner wurden im Planungsverfahren nicht ausreichend berücksichtigt. Die Kernforderungen aus dem gemeinsam mit der Verwaltung durchgeführte Dialogverfahren, wurden nur äußerst unzureichend oder gar nicht umgesetzt.</p>	<p>Festsetzung „Einzel- und Doppelhaus“ in Verbindung mit maximal 2 Wohneinheiten pro Gebäude gewährleistet; eine nicht monostrukturelle Anordnung wird durch großzügige Baufelder ermöglicht, die u.a. hinsichtlich der Gebäudestellung Entwicklungsspielräume bietet.</p> <p>Hinsichtlich der Geschossigkeit gab es kein einheitliches Meinungsbild. Neben den 1 ½ Geschossen wurden auch 2 ½ Geschosse gefordert. Insbesondere vor dem Hintergrund, dass auch Alten- und Mehrgenerationenwohnen ermöglicht werden soll, sind 2 ½ Geschosse städtebaulich sinnvoll.</p> <p>Deshalb sind auch 2 Wohneinheiten pro Gebäude zulässig.</p> <p>Dass der Planungsraum insgesamt grüner wird, ist durch die Festsetzung eines Begrünungskonzeptes sichergestellt.</p> <p>Das Verkehrsgutachten zeigt, dass die vorhandenen Verkehrsprobleme durch die Planung nicht verstärkt werden. Zudem wird im Rahmen der Planrealisierung durch Schaffung ausreichender Stellplätze auch im öffentlichen Raum sichergestellt, dass sich die Parkplatzsituation nicht verschlechtert, sondern eher verbessert.</p> <p>Damit sind sämtliche Kernforderungen im Bebauungsplan berücksichtigt. Auf die Interessen und Belange der Bürger*innen wurde umfassend eingegangen.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die vorgeschlagene Planung nicht mit dem lokalen Charakter und der kulturellen Identität des Dorfes Hamm vereinbar ist und diese äußerst negativ beeinflussen wird. Die Anzahl von neuen Wohneinheiten und die durch die schwierigen Rahmenbedingungen des Gebietes, sowie die hohen Baukosten resultierenden Mieten von 20 € pro Quadratmeter oder mehr, werden eine vollkommen andere soziale Struktur an Bewohnern in das Dorf mit seinen intensiven Sozialstrukturen bringen.</p>	<p>Die Planung sieht, wie von den Bürger*innen gefordert, eine Einfamilienhausbebauung vor. Das heißt hier werden zukünftig junge Familien ihr Eigenheim bauen. Mietwohnungen werden wohl nur im Bereich der drei, mit der Kita vier Mehrfamilienhäuser entstehen. Hier sind Wohnungen zu bauen, die sozial gefördert werden können.</p> <p>Wie ein solches Wohngebiet den sozialen Frieden in Hamm sprengen soll, ist nicht nachvollziehbar.</p> <p>Natürlich werden die Einfamilienhäuser alleine aufgrund der</p>	



Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Diese Entwicklung ist schon heute z.B. bei der Luxussanierung des ehemaligen Hochbunkers zu beobachten. Die Bewohner der sehr hochpreisigen Wohnungen sind überwiegend nicht wegen einem Interesse an einem dörflichen Miteinander nach Hamm gezogen, sondern wegen dem Wohnobjekt. Diese neuen Mitbürger haben ein viel geringeres Interesse an einer sozialen Integration in die dörflichen Strukturen als neue Mitbürger in der herkömmlichen Bestandsbebauung. Der eigene soziale Status ist offensichtlich oftmals unvereinbar mit den bodenständigen und trotz oftmals sehr unterschiedlicher Berufe sehr auf Augenhöhe etabliertem Sozialaustausch der etablierten dörflichen Struktur. Der Einfluss des Plangebietes auf die dörfliche Sozialstruktur wurde in keinster Weise berücksichtigt.</p>	<p>Wohnfläche und Grundstücksfläche je Bewohner einen anderen Kostenrahmen als dichtere Bebauungsmöglichkeiten aufweisen. Dies geht aber mit der gewünschten dörflichen Struktur einher. Hieraus lässt sich aber nicht pauschal ableiten, dass die Neubewohner die Dorfgemeinschaft negativ beeinflussen werden. Und erst recht lässt sich daraus nicht ableiten, dass eine solche Planung aus Gründen der Sozialstruktur nicht vorgenommen werden kann.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die Planung gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz verstößt. Dieser Verstoß wird an den städtebaulichen Konzepten von 2016 und 2017 festgemacht, in denen willkürlich Grundstücke und Grundstücksteile in die Planung und damit auch das Umlegungsverfahren einbezogen oder außen vorgelassen wurden ohne auf objektive Kriterien und ohne auf den Bestand Rücksicht zu nehmen.</p>	<p>Bei einer Wohnbaulandentwicklung im Bestand handelt es sich um einen kleinteiligen und langwierigen Planungsprozess. Im Rahmen eines solchen Prozesses ändern sich Konzepte und Geltungsbereiche von Bebauungsplänen und Umlegungsgebieten ganz natürlich. Im vorliegenden Fall führten insbesondere die vielfachen Gespräche mit den Eigentümer*innen im Plangebiet zu Anpassungen in der städtebaulichen Konzeption. In den Gesprächen wurde insbesondere detailliert abgefragt welche Grundstücke/Teilgrundstücke in die Neuplanung und damit auch in das Umlegungsverfahren aufgenommen werden sollen und welche außen vor bleiben sollen. Gerade das ist kein Ausdruck von Willkür, sondern zeugt davon Interessen und Belange der Eigentümer*innen mehrheitlich zu berücksichtigen. Natürlich können nicht immer alle Wünsche Berücksichtigung finden. Solange die Wünsche eine Umsetzung der Planung aber nicht unmöglichen machen oder wesentlich erschweren, wurde diese</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	berücksichtigt. Grundsätzlich führt die Planung bei keinem Grundstück zu unzumutbaren Verhältnissen oder löst den Tatbestand eines Härtefalls aus. Ein Verstoß gegen den Gleichbehandlungsgrundsatz ist aufgrund der intensiven Beteiligungen gerade nicht gegeben.	
Es wird angezweifelt, dass auch mit allen im Plangebiet ansässigen Gartenbaubetrieben gesprochen wurde.	Es wurde mit allen im Plangebiet ansässigen Gartenbaubetrieben gesprochen. Zur Ermittlung der Gartenbaubetriebe hat es eine umfangreiche Recherche auch unter Einbeziehung des Gartenbauverbandes gegeben.	 
Es wird angemerkt, dass die geplante Straßenführung den dörflichen Charakter des Stadtteils vollständig ignoriert. Die Zufahrtsstraße und die Anordnung der Straßen innerhalb des Plangebietes wirken mehr wie die Planung eines Flugplatzes als die eines kleinen, dörflichen Stadtteils. Die Dimensionen und die Gestaltung der Straßen haben nichts mit der historisch gewachsenen Infrastruktur von Kappes Hamm gemeinsam und fügen sich in keiner Weise in das dörfliche Erscheinungsbild ein. Besonders die Zufahrtsstraße ist so gestaltet, dass sie den Charakter des Dorfes völlig zerstört.	Der Bebauungsplan setzt nur die Verkehrsflächen fest. Die eigentliche Straßenplanung erfolgt nachgelagert. Das heißt auch, dass die Gestaltung des Straßenquerschnitts noch nicht feststeht. Durch eine entsprechende Gestaltung des öffentlichen Raumes ermöglicht die Planung sehr wohl einen dörflichen Straßenraumcharakter. Ein Grund warum die Haupteinfahrtsstraße diese Breite aufweist, liegt auch in der ausreichenden Schaffung von Besucherstellplätzen begründet.	 
Es wird angemerkt, dass im südlichen Teil des Plangebietes bereits heute Biotop existieren, die einen wichtigen Lebensraum für zahlreiche Tier- und Pflanzenarten darstellen. Diese ökologisch wertvollen Flächen werden durch die geplante Bebauung zerstört, was zu einem unwiederbringlichen Verlust von Artenvielfalt und natürlichen Lebensräumen führt. Die Biotop sind ein Rückzugsort für heimische Tiere und Pflanzen, die in urbanen Gebieten ohnehin unter Druck stehen. Durch die Zerstörung dieser Flächen wird nicht nur der Lebensraum für zahlreiche Tierarten vernichtet, sondern auch die lokale Biodiversität	Der Bebauungsplan hat sich mit den Themen Biotop und Artenschutz intensiv beschäftigt. Dieses ist im Umweltbericht Teil B der Begründung dokumentiert und basiert insbesondere auf den Aussagen und Erkenntnissen von Artenschutzgutachten und Grünordnungsplan. Im Ergebnis werden durch die Planung keine geschützten Tierarten gefährdet. Zudem wurde eine naturschutzrechtliche Eingriffsbilanzierung durchgeführt, um den erforderlichen ökologischen Ausgleich bestimmen zu können. Dieser Ausgleich findet sowohl im Plangebiet durch entsprechende	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>nachhaltig geschädigt. In Zeiten des Klimawandels und des weltweiten Artensterbens ist es besonders unverantwortlich, bestehende Biotope und grüne Rückzugsräume zu zerstören. Hier wird eine natürliche Ressource, die zum ökologischen Gleichgewicht beiträgt, zugunsten von kurzfristigen Bauprojekten geopfert.</p>	<p>Festsetzungen als auch außerhalb des Plangebietes statt. Mit der Planung finden keine unverhältnismäßigen Eingriffe in Biotope und Artenschutz statt.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass neben den ökologischen und sozialen Argumenten auch erhebliche wirtschaftliche Gründe, gegen die Bebauung des Gebiets „Westlich Hinter der Böck“ sprechen. Die geplante Bebauung stellt nicht nur eine langfristige Belastung für den Stadthaushalt dar, sondern verursacht auch persönlich einen erheblichen finanziellen Nachteil. Die Nachteile sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hohe Kosten für die Erschließung und Infrastruktur. - Unwirtschaftliche Hochwasserschutzmaßnahmen. - Wartung und Pflege der neu geschaffenen Infrastruktur. - Sinkende Immobilienwerte durch Hochwassergefahr. - Belastung für den städtischen Haushalt durch mögliche Schadensersatzforderungen. - persönlicher finanzieller Nachteil durch die geplante Bebauung <p>Es wird eine Überprüfung der Wirtschaftlichkeit des Projektes gefordert.</p>	<p>Im Rahmen des Umlegungsverfahrens muss nachgewiesen werden, dass sich die Neuplanung für die Eigentümer*innen wirtschaftlich abbilden lässt. Diese Kostenberechnung wurde von Seiten der Stadt, mit dem Ergebnis, der wirtschaftlichen Tragfähigkeit durchgeführt.</p> <p>Die Kosten für die Erschließung der Neuplanung tragen die Eigentümer*innen im Blockinnenbereich. Weitere Kosten, wie z.B. der Ausbau der sozialen Infrastruktur und die Wartung und Pflege der neuen Infrastruktur, übernimmt die Stadt.</p> <p>Neue Hochwasserschutzmaßnahmen sind nicht erforderlich, da der Hochwasserschutz bereits sichergestellt ist. Die Hochwassergefahr und damit verbundene sinkende Immobilienpreise sind als gering zu bewerten. Die Gefahr von Schadensersatzanforderungen wird nicht gesehen.</p> <p>Für die Anwohner entsteht durch die Planung kein finanzieller Schaden. Eine Wertminderung der Bestandsbebauung geht mit der Planung nicht einher.</p> <p>Grundsätzlich ist das Neubaugebiet wirtschaftlich tragfähig.</p>	
<p>Im Rahmen des Widerspruchs gegen die geplante Bebauung im Gebiet „Westlich Hinter der Böck“ werden folgende konkrete Forderungen und Anregungen zur Berücksichtigung und Überarbeitung des Bebauungsplans eingebracht:</p>	<p>Zu 1.: Die Forderung erfüllt der Bebauungsplan. Im Umweltbericht Teil B der Begründung wird die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Umwelt und Biotopschutz dargelegt.</p> <p>Zu 2.: Die Forderung erfüllt der Bebauungsplan. Durch die Aufteilung des Plangebietes in einen östlichen</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>1. Einhaltung gesetzlicher Vorgaben zum Umwelt- und Biotopschutz Es ist sicherzustellen, dass der geplante Bau mit den geltenden Umweltschutzgesetzen, wie dem Bundesnaturschutzgesetz und lokalen Naturschutzrichtlinien, übereinstimmt. Besonders im südlichen Teil des Plangebietes existieren bereits Biotope, die als Lebensraum für schützenswerte Tier- und Pflanzenarten dienen. Diese Biotope müssen zwingend erhalten und vor Eingriffen geschützt werden. Ich fordere die Erstellung eines ökologischen Gutachtens, das die Auswirkungen der Baupläne auf Flora und Fauna im Gebiet bewertet.</p> <p>2. Vorschläge für alternative Planungen zum Erhalt des dörflichen Charakters Um den dörflichen Charakter von Kappes Hamm zu bewahren, fordere ich, dass die Bebauung stufenweise und kleinräumig erfolgt, wie es von den Bürgern im Dialogverfahren gefordert wurde. Die Planung sollte sich an der bestehenden Bebauungsstruktur orientieren. Ich rege an, alternative Planungen zu entwickeln, die das bestehende Grün und die Biotope integrieren, beispielsweise durch grüne Dächer, öffentliche Parks und den Schutz bestehender Grünflächen.</p> <p>3. Anfertigung eines aktuellen Verkehrsgutachtens Angesichts der veränderten Straßenführung und des zu erwartenden höheren Verkehrsaufkommens fordere ich die Erstellung eines umfassenden Verkehrsgutachtens. Dieses Gutachten sollte untersuchen, wie die geplanten Zufahrtsstraßen die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit der Anwohner beeinflussen werden. Es sollte auch geprüft werden, inwiefern die Verkehrsführung in das dörfliche Umfeld passt und welche Anpassungen notwendig sind, um eine Überlastung der Straßen zu vermeiden.</p>	<p>und einen westlichen Teil und durch den Verzicht eines Baugebotes wird eine sukzessive/stufenweise Entwicklung sichergestellt. Das Versickerungskonzept und das Begrünungskonzept sichern die ökologische Wertigkeit des Plangebietes.</p> <p>Zu 3.: Das Verkehrsgutachten mit allen für die Planung relevanten Aussagen liegt vor.</p> <p>Zu 4.: Das Schallgutachten mit allen relevanten Immissionsquellen liegt vor.</p> <p>Zu 5.: Die Einbindung von Fachleuten ist im Rahmen der Behördenbeteiligungen und bei der Erarbeitung der Fachgutachten erfolgt. Auch die Bürger*innen sind vielfach im Planungsprozess beteiligt worden.</p> <p>Zu 6.: Die Anwohner*innen sind mehrfach im Planungsprozess beteiligt worden. Deren Interessenslage ist bekannt und in die Abwägung eingestellt worden.</p> <p>Zu 7.: Diese Forderung erfüllt der Bebauungsplan durch Festsetzung von Versickerungsflächen und Begrünungsmaßnahmen.</p> <p>Zu 8.: Diese Forderung erfüllt der Bebauungsplan. Ein Schallschutzgutachten und eine archäologische Sachverhaltsermittlung liegen vor. Der Bebauungsplan setzt eine dörfliche Bebauung planungsrechtlich fest.</p> <p>Zu 9.: Im Rahmen der Behördenbeteiligungen wurde die Planung durch externe Fachleute geprüft.</p>	








Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>4 Untersuchung zur Lärmbelastung und Entwicklung eines Lärmschutzkonzepts Mit der zu erwartenden Zunahme des Verkehrs und der geplanten neuen Bebauung wird zwangsläufig eine erhöhte Lärmbelastung entstehen. Ich fordere daher die Anfertigung eines Lärmgutachtens, das die Auswirkungen auf die Anwohner detailliert untersucht. Zudem ist ein Lärmschutzkonzept zu erarbeiten, das Maßnahmen zur Reduzierung des Verkehrslärms und des Lärms durch Freizeitaktivitäten in der Nähe der Rheinstrände beinhaltet.</p> <p>5. Einbindung von Umweltverbänden und Bürgerinitiativen Um sicherzustellen, dass der Schutz der Natur und die Interessen der Bürger ausreichend berücksichtigt werden, rege ich an, Umweltverbände und Bürgerinitiativen frühzeitig in den weiteren Planungsprozess einzubinden. Diese können wertvolle Expertise im Bereich Naturschutz und nachhaltiger Stadtentwicklung einbringen und dabei helfen, Lösungen zu finden, die den Schutz der Natur und die Bedürfnisse der Bürger in Einklang bringen.</p> <p>6 Befragung der Anwohner zur Unterstützung von nachhaltigen Planungen. Um die Wünsche und Sorgen der Bürger besser in die Planung zu integrieren, schlage ich eine offizielle Befragung der Anwohner vor. Dies würde sicherstellen, dass die Planung den tatsächlichen Bedürfnissen der Anwohner entspricht und diese sich stärker mit dem Ergebnis identifizieren können. Ein Bürgerentscheid könnte ebenfalls in Erwägung gezogen werden.</p> <p>7 Berücksichtigung von Klimaschutz und Nachhaltigkeit in der Planung. Angesichts der Verpflichtungen der Stadt Düsseldorf zur Klimaneutralität wird gefordert, dass die geplante Bebauung nach strengen Nachhaltigkeitskriterien überarbeitet</p>		




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>wird. Dies bedeutet, dass Maßnahmen zur Begrünung, Renaturierung und Versickerung von Regenwasser in die Planung integriert werden müssen. Die Zerstörung von Grünflächen und Biotopen steht im Widerspruch zu den Zielen des Klimaschutzes und sollte dringend überdacht werden.</p> <p>8 Erarbeitung eines umfassenden Planungs- und Lärmschutzkonzepts Ich rege an, die Planungen im Hinblick auf die langfristige städtebauliche Entwicklung und die Bedürfnisse der Anwohner zu überdenken. Dabei sollten visuelle Materialien, wie historische Karten und Fotos, berücksichtigt werden, um den dörflichen Charakter von Kappes Hamm zu erhalten. Ebenso sollte der Erhalt der sozialen Struktur durch maßvolle und nachhaltige Bauprojekte gefördert werden.</p> <p>9 Einbindung von Fachleuten zur Prüfung der Planung Schließlich fordere ich die Einbindung unabhängiger Stadtplaner und Umweltgutachter, die die aktuelle Planung kritisch überprüfen und alternative Vorschläge entwickeln können. Diese Fachleute sollten Lösungen vorschlagen, die sowohl den ökologischen Anforderungen gerecht werden als auch den dörflichen Charakter und die soziale Struktur von Kappes Hamm bewahren.</p>		
<p>Es wird angeregt die Fährstraße ab Auf der Böck bis zur Kapelle als Einbahnstraße vorzusehen.</p>	<p>Gemeint ist wohl der Abschnitt zwischen Hinter der Böck und Kapelle. Zur Umsetzung des Bebauungsplanes sind keine verkehrsplanerischen Maßnahmen erforderlich.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass die neuen Parkplatzflächen sinnvollerweise zwischen der alten und der neuen Bebauung eingeplant werden sollten. Dadurch könnte nicht nur ein funktionaler Puffer zwischen den bestehenden und den neuen Wohngebäuden geschaffen werden, sondern es würde auch zur Wahrung der Privatsphäre der Anwohner beitragen und den Verkehrsfluss sinnvoll lenken.</p>	<p>Stellplätze werden entweder auf den privaten Grundstücksflächen oder als Besucherstellplätze im öffentlichen Straßenraum hergestellt. Eine Stellplatzreihe entlang der bestehenden Grundstücksgrenzen als Puffer zur Neubebauung bedingt eine neue Straße. Dieses ist aufgrund des erhöhten Erschließungsaufwandes aus verkehrsplanerischer Sicht nicht sinnvoll. Auch aus städtebaulicher Sicht stellt eine zusätzliche Straße mit einer Stellplatzreihe entlang der</p>	




Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
	Grundstücksgrenzen keine Verbesserung gegenüber den geplanten privaten Hausgärten dar. Planungsrechtlich relevante Auswirkungen der heranrückenden Neubebauung auf die Bestandsbebauung Hinter der Böck sind aufgrund der geringen baulichen Höhe der Neubauten und der großzügigen Abstände zwischen den Gebäuden nicht gegeben.	
Es wird angemerkt, dass im Plangebiet nicht 80 Wohneinheiten, sondern eher 150 Wohneinheiten entstehen, da davon auszugehen ist, dass sämtliche Eigentümer das Baurecht voll ausschöpfen werden. Es ist nicht zu verstehen, warum mit einem unrealistischen Minimum an Wohneinheiten sämtliche Abschätzungen der Infrastruktur durchgeführt wurden. Es wird dazu aufgefordert sämtliche Abschätzungen mit realistischen „worst-case“-Abschätzungen der Anzahl von Wohneinheiten durchzuführen! Es drängt sich hier der Verdacht auf, dass hier bewusst untertrieben wurde, damit das Vorhaben für die Anwohner realisierbar und sinnvoll erscheint.	Im Neubaugebiet sind in erster Linie Einfamilienhäuser vorgesehen. Hier bauen sich also vorrangig junge Familien ihr Eigenheim kostenoptimiert nach deren Bedarf. Es handelt sich bei den Gebäuden also nicht um klassische Renditeobjekte. In erster Linie wird pro Gebäude eine Wohneinheit realisiert werden. Da aber auch Mehrgenerationen Wohnen möglich sein soll, wird auch vereinzelt eine Einliegerwohnung realisiert werden. Es kann in der Summe also von etwa 100 Wohneinheiten ausgegangen werden. Diese Annahme ist realistischer als die Annahme von durchgehend zwei Wohneinheiten pro Einfamilienhaus. Laut Aussage des Verkehrsgutachtens könnten aber selbst 150 Wohneinheiten leistungsfähig über das bestehende Straßennetz abgewickelt werden.	 
Die im Gutachten getroffenen Annahmen zu den Straßen und die Beurteilung, dass die bestehenden Straßen eine leistungsfähige Verkehrsabwicklung gewährleisten, wird angezweifelt.	Das Verkehrsgutachten ist von einem anerkannten Verkehrsplanungsbüro erarbeitet worden und vom Amt für Verkehrsmanagement als zuständiges Fachamt freigegeben worden. Die Richtigkeit der Annahmen und Beurteilungen wird aus fachlicher Sicht nicht bezweifelt.	 
Es wird angezweifelt, dass der bereits ausgelastete Mischwasserkanal in der Straße Auf der Böck die additive Belastung aufnehmen kann.	Das Neubaugebiet wird nicht an den Kanal Auf der Böck angeschlossen.	
Es wird der Bau einer neuen Verbindungsstraße zwischen Hinter der Böck und Aderkirchweg angeregt. Damit kann eine ausreichende Erschließung für das Neubaugebiet vorab sichergestellt werden.	Diese Straße ist für die Realisierung des Neubaugebietes nicht erforderlich.	 

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass die Vermietung von Eigentum im Rahmen der Bauphase nur schwer bzw. unmöglich ist. Wer möchte schon in so einer Umgebung leben? Unser Eigentum wird massiv entwertet.</p>	<p>Eine Entwertung der umgebenden Bestandsbebauung durch die Neuplanung ist nicht gegeben. Mögliche temporäre Beeinträchtigungen durch Baustellen sind von den Anwohnern hinzunehmen. Es ist nicht realistisch, dass heutige Bewohner*innen aufgrund von Beeinträchtigungen durch Baustellen ihre Mietverträge kündigen und wegziehen.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass der geplante Bebauungsplan für die Bestandsbebauung über weite Bereiche die Festlegung der gleichen maximalen Gebäudehöhe vorsieht, unabhängig davon wie hoch die reale Gebäudehöhe aktuell ist. Bei der maximal möglichen Gebäudetiefe wird jedoch für alle Grundstücke eine am aktuellen Ist-Zustand orientierte maximale Bautiefe definiert. Sollte die Flächennutzungsplanänderung und der Bebauungsplan trotz der zahlreichen und erheblichen Widersprüche beschlossen werden, fordere ich aus dem Gleichbehandlungsgrundsatz, für unser Grundstück eine maximale Bebauungstiefe im Bebauungsplan gemäß meinem Nachbarn und die Einbeziehung des gesamten Vorgartens, wie bei den anderen Nachbargrundstücken.</p>	<p>Die vorhandene straßenbegleitende Bebauung wird grundsätzlich bestandsorientiert festgesetzt. Dieses gilt sowohl für die Gebäudehöhe als auch für die überbaubaren Grundstücksflächen. Bestandorientiert heißt nicht, dass jede Gebäudekubatur exakt festgesetzt wird. Im Bebauungsplan wird dieses weder für die Gebäudehöhen noch die Gebäudeflächen vorgenommen. Um die Bestandssicherung aber für alle Gebäude sicherstellen zu können musste in Teilen eine individuelle Abgrenzung der Baufelder vorgenommen werden, so auch für den Nachbarn. Daraus lassen sich aber keine Rechtsansprüche Dritter ableiten. Vielmehr ist das Ausdruck der vorhandenen heterogenen dörflichen Bebauung. Der Gleichbehandlungsgrundsatz ist gewahrt, weil alle Gebäude im Bestand gesichert werden. Die Vorgärten wurden beim Bestand wo vorhanden bewusst nicht als überbaubare Grundstücksfläche festgesetzt, um hier den Versiegelungsgrad aus ökologischer und klimatischer Sicht zu minimieren.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass nach der textlichen Festsetzung zur Planzeichnung Nr. 2 zum Bebauungsplanentwurf Stellplätze und Garagen außerhalb der überbaubaren Grundstücksfläche unzulässig sind. Dies führt im Zusammenhang mit der durch eine blaue Linie kenntlich gemachten überbaubaren Grundstücksfläche dazu, dass unsere im Vorgarten befindliche</p>	<p>Neu zu errichtende Stellplätze sind im gesamten Plangebiet außerhalb der überbaubaren Flächen unzulässig. Also sowohl im Bereich des Neubaugebietes als auch für den Bestand. Die Festsetzung wurde getroffen, um den Versiegelungsgrad auf den Grundstücken perspektivisch zu verringern. Diese Maßnahme ist aus ökologischen und klimatischen Aspekten sinnvoll und insgesamt</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Garagenzufahrt und unser vorhandener Stellplatz unzulässig werden. Dies ist nicht akzeptabel. Die Nutzung und der Wert unseres privat genutzten Grundstücks würden dadurch erheblich verschlechtert werden. Wir berufen uns auf Bestandsschutz und wehren uns gegen den Entzug der legalen Nebenanlagen.</p>	<p>verhältnismäßig. Auf vorhandene Stellplätze hat diese Festsetzung zunächst keinen unmittelbaren Einfluss, diese genießen auch zukünftig Bestandsschutz. Mit Rechtskraft des Bebauungsplanes sind diese Stellplätze weiter legal und müssen nicht beseitigt werden.</p>	
<p>Es wird angefragt, wie der Lkw Verkehr über die Straße auf der Böck geführt wird.</p>	<p>Im Rahmen der Realisierung des Neubaugebietes wird es keine verkehrslenkenden Maßnahmen geben.</p>	
<p>Es wird darum gebeten das 12 m tiefe Baufenster an der Stelle, an der die Versickerungsmulde im nördlichen Teil endet, wieder um mindestens zwei Meter, also auf 14 Meter – noch besser auf 15 oder 16 Meter- zu erhöhen, da in diesem Bereich keine Abstände zur Versickerungsmulde und zu Bäumen mehr erforderlich sind.</p>	<p>Die Verbreiterung des Baufensters auf 14 m wie im südlichen Teilbereich kann vorgenommen werden.</p>	
<p>Es wird angemerkt, dass im Grünordnungsplan (GOPIII) Die Bäume mit den Nummern 93 (271), 94 (272) und 96 (274) als Verlust gekennzeichnet sind und gefällt werden sollen. Die Bäume mit den Nummern 95 (273), 97 (275) und 98 (276) sind im Bebauungsplan als „zu erhalten“ eingetragen. Hierzu ist folgendes anzumerken: Die Bäume Nr. 94, 95, 96 und 97 bilden eine stark ineinander gewachsene Baumgruppe. Wenn Sie aus dieser Gruppe die Nr. 94 und Nr. 96 entnehmen, bleiben Nr. 95 und Nr. 97 als ‚halbe Bäume‘ zurück. Sowohl Baum Nr. 95 als auch Nr. 97 haben durch den Sturm Ela im Jahr 2014 große Sturmschäden erlitten und große Äste verloren. Baum Nr. 98 hat in den letzten Jahren viele große Äste verloren, vermutlich aufgrund der langen Trockenperioden in den letzten Sommern. Aus meiner Sicht ist dieser Baum zumindest ‚angeschlagen‘. Es ist fraglich, ob er weitere trockene Sommer überstehen wird.</p>	<p>Die Entnahme der Bäume beruht auf der Annahme, dass zur Erstellung der Versickerungsmulden nicht unerhebliche Schädigungen am Baumbestand v.a. im Wurzelbereich zu erwarten sind. Durch diese erwartete Schädigung wird voraussichtlich die Bruch-oder Standfestigkeit nicht mehr dauerhaft gewährleistet werden. Die aufgenommenen Bäume wurden im Erhebungsjahr 2022 alle - mit Ausnahme der Vogelkirsche (Baumnummer 271) - als erhaltenswürdig bewertet worden. Eine Begehung am 28. Oktober 2024 bestätigt diese Aussage. Die Bäume zeigen sich alle in einer guten Vitalität und ohne große nennenswerte Beeinträchtigungen. Da die Bäume auf einem Privatgrundstück stehen, ist eine vollumfängliche Betrachtung, v.a. im Stammfußbereich, bisher nicht möglich gewesen. Die Gesamt-Beurteilung der Vitalität und der Kronen war allerdings vollumfänglich möglich.</p>	









Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort
<p>Bitte prüfen Sie, ob die Bäume Nr. 95 und 97 nach Entnahme der Bäume 94 und 96 noch als erhaltenswert eingestuft werden können, bevor die endgültige Eintragung in den Bebauungsplan erfolgt. In der Begründung zum Bebauungsplan-Entwurf Seite 45 heißt es: Im Ergebnis werden im B-Plan 21 Bäume zeichnerisch und textlich als zu erhalten festgesetzt und sind bei Abgang durch Neupflanzung zu ersetzen. Sollten die als zu erhalten festgesetzten Bäume Nr. 95, 96 und auch 98 nach der Entnahme der übrigen Bäume oder durch zukünftige Trockenheitsschäden nicht mehr stabil sein, stellt sich die Frage, wer die Kosten für die Neupflanzung bei Abgang trägt, wenn im Vorfeld schon klar ist, dass die Bäume beschädigt sind. Dies ist von besonderem Interesse für den zukünftigen Eigentümer.</p>	<p>Nach einer Teil-Entnahme von eng stehenden Bäumen zeigen die verbleibenden Bäume unter Umständen einen einseitig ausgebildeten Kronenhabitus. Die meisten Baumarten bilden jedoch nach der Entnahme von Nachbarbäumen eine vollständige Krone neu aus, auch bei zurückliegenden ELA-Schäden. Der Konkurrenzdruck ist nicht mehr vorhanden und durch das neu gewonnene ‚Platzangebot‘ wird in den kommenden Jahren eine natürliche Krone neu ausgebildet. Meist ist nach ein paar Jahren Standzeit der Verlust der Nachbarkrone nicht mehr erkennbar. In der Regel können vitale Bäume an einem baumgerechten Standort auch mehrere Trockenjahre überstehen, ohne dass nennenswerte Einschränkungen in der Verkehrssicherheit (z.B. sicherheitsrelevante Totholzbildung, Verlust der Bruch- und Standsicherheit und ähnliches etc.) zu erwarten sind. Nach den letzten beiden Vegetationsperioden 2023 und vor allem 2024 sind die meisten Trockenheitsdefizite in Wuchs und im Bodenwasserhaushalt ausgeglichen, so dass mit keinen nennenswerten weiteren trockenheitsrelevanten Baumausfällen zu rechnen ist (ausgenommen Rot-Buchen in waldähnlichen Beständen). Da ein Teil der Bäume planerisch festgesetzt werden soll, erscheint es sinnvoll nur Bäume festzusetzen, die mittel- und langfristig vital zu erhalten sind. Hierzu gehören auch die Bäume mit der Baumnummer 273, 275 und 276. Nach Erlangung der Rechtskraft des Bebauungsplans liegt die Kostenregelung zu möglichen Nach- und Ersatzpflanzungen bei dem/der (heutigen/zukünftigen) Eigentümer*in. Inwieweit Sonderregelungen mit der Stadt Düsseldorf vereinbart werden können, muss außerhalb des Bauleitplanverfahrens geprüft werden.</p>


Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird bemängelt, dass in der Begründung der Hinweis steht, dass die Neubebauung mit der Unteren Denkmalbehörde abzustimmen ist. Die Forderung der Unteren Denkmalbehörde nach Abstimmung der Bebauung ist nicht nachvollziehbar, da dieselbe Behörde den denkmalrechtlichen Umgebungsschutz beim Bau des überdimensionalen Mehrfamilienhauses auf dem nördlich angrenzenden Flurstück mit einer Höhe von 16,50 Metern nicht verletzt sah und die denkmalrechtliche Genehmigung erteilt hat. Die Genehmigung wurde von der Unteren Denkmalbehörde erteilt, obwohl ihr ein unabhängiges, denkmalrechtliches Gutachten vorlag, dass sehr wohl die Verletzung des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes durch den Neubau festgestellt hat. Dieser Neubau fügt sich in keiner Weise, weder optisch noch in seinen Dimensionen, in die denkmalrechtlich geschützte Umgebung ein. Dieses Mehrfamilienhaus liegt direkt angrenzend an einem Denkmal und zwischen den weiteren Denkmälern Kapellchen und Bruderhaus. Die Forderung der Unteren Denkmalbehörde, nun Einfluss auf die zukünftige Bebauung des Flurstücks 80 nehmen zu wollen, ist in keiner Weise nachvollziehbar. Die zukünftig mögliche Bebauung ist laut dem vorliegenden Bebauungsplanentwurf erstens von den Baudenkmalern weiter entfernt als das denkmalrechtlich genehmigte Mehrfamilienhaus und es besteht keine Sichtbeziehung. Zweitens ist die zukünftige Bebauung auf die Höhe von 12,00 Metern beschränkt, also 4,50 Meter niedriger, als das bereits denkmalrechtlich genehmigte Mehrfamilienhaus mit seinen 16,50 Metern Höhe. Da die Auflage, eine zukünftige Bebauung mit der Unteren Denkmalbehörde abstimmen zu müssen einen Nachteil für die</p>	<p>Die rechtlichen Vorgaben zum Denkmalschutz müssen im Bebauungsplan berücksichtigt werden. Dementsprechend bleibt der Hinweis zur denkmalschutzrechtlichen Abstimmung Bestandteil der textlichen Festsetzungen. Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die zuständigen Denkmalbehörden die zukünftigen Neubauten aus denkmalschutzrechtlicher Sicht ablehnen werden.</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen


Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
zukünftigen Eigentümer darstellt, wird angeregt diese Maßgabe zu streichen.		
Es wird angeregt zu prüfen, ob der Einsatz eines Kleinbusses oder Taxibusses in Hamm möglich ist, der die engen Straßen in Hamm passieren kann und nach Bedarf in geringer Taktfrequenz die S-Bahn Station und die Haltestelle der 706, mit dem Plangebiet ‚Westlich Hinter der Böck‘ verbindet und darüber hinaus die bestehende Grundschule und den bestehenden und zukünftigen Kindergarten und den Zugang zur Haltestelle 709 anfährt.	Grundsätzlich ist die Optimierung der öffentlichen Nahverkehrsanbindung eine wichtige Aufgabe und wird auch perspektivisch in Hamm weiter zu prüfen sein.	
Es wird angefragt, warum kein Verkehrskonzept erstellt wird.	Es liegt ein Verkehrsgutachten mit optionalen Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit der umliegenden Straßen vor.	
Es wird angefragt, wann die Straßen und Grünanlagen gebaut werden.	Ein konkreter Zeitplan liegt bislang noch nicht vor.	
Es wird angefragt, wie der Verkehr während der Bauphase gelenkt wird.	Mögliche verkehrslenkende Maßnahmen während der Bauphase sind nicht Gegenstand des Bebauungsplanverfahrens.	
Es wird angefragt, warum die Planungshinweiskarte des Amtes für Umwelt und Verbraucherschutz ignoriert wird.	Die Planungshinweiskarte wird nicht ignoriert. Die Hinweise in der Stellungnahme des Umweltamtes zur Behördenbeteiligung, die auf der Planungshinweiskarte fußt, sind in der Planung berücksichtigt.	
Die Pläne zeigen nahezu keine öffentlichen Grünflächen. Dies erscheint in Zeiten des Klimawandels nicht akzeptabel. Die Stadt Düsseldorf propagiert seit einigen Jahren z.B. Mikro-Wälder. Solche sollten unbedingt in die Fläche integriert werden, ebenso wie öffentliche Grünflächen.	Mit den Versickerungsflächen und dem Begrünungskonzept sind wirksame Klimaanpassungsmaßnahmen im Bebauungsplan getroffen worden. Zudem wurde der erhaltenswerte Baumbestand im Plangebiet festgesetzt. Von weiteren öffentlichen Grünflächen wurde zugunsten der Schaffung von Wohnbauland verzichtet.	
Ein starker Zuzug von Familien mit Kindern ist zu erwarten. Ein gesonderter Spielplatz im Bauplangebiet sollte daher selbstverständlich sein, ggf. auch zur Mitnutzung durch die geplante Kita.	Es ist ein ausreichend großer Spielplatz in unmittelbarer Umgebung an der Fährstraße vorhanden. Ein zusätzlicher Spielplatz im Plangebiet ist daher nicht erforderlich.	
Im damaligen Dialog-Verfahren zu beiden Gebieten (also westlich und östlich Hinter der Bock) gab es	Es wird davon ausgegangen, dass im Blockinnenbereich des vorliegenden Bebauungsplanes ca. 100 neue	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

Stellungnahme / Hinweis	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>eine sinnvolle Einigung zur Erhaltung der dörflichen Kultur und Gemeinschaft Hamms. Ergebnis des Dialog-Verfahrens war eine maximale Anzahl von 300 Wohneinheiten für beide Gebiete zusammen. Der aktuelle Plan erlaubt allein für das Gebiet Westlich Hinter der Böck insgesamt ca. 136 Wohneinheiten. Damit blieben für das zukünftige Baugebiet Östlich Hinter der Böck nur 164 Wohneinheiten übrig, obwohl dieses Gebiet sehr viel größer ist. Es liegt anhand der Größe von Östlich Hinter der Böck nahe, dass dort allein ca. 300 Wohneinheiten geplant werden könnten. Es sollte also unbedingt verbindlich sichergestellt werden, dass der Kompromiss aus dem Dialog-Verfahren (max. 300 Wohneinheiten) eingehalten wird.</p>	<p>Wohneinheiten realisiert werden. Der Blockinnenbereich des östlichen Baublocks ist nicht Gegenstand dieses Bebauungsplanverfahrens. Ein städtebaulicher Entwurf als Grundlage für ein Bebauungsplanverfahren liegt für diesen Bereich nicht vor.</p>	
<p>Die Häuser im Baugebiet sollten sich am üblichen Erscheinungsbild in Hamm orientieren. Neben dem Satteldach sollten Klinker vorgegeben werden. Entsprechende Festlegungen zu Klinkerfassenden und Satteldach sollten daher unbedingt aufgenommen werden.</p>	<p>Als Dachform ist das Satteldach im Bebauungsplan festgesetzt. Auf die Vorgabe von Klinker wird zugunsten der Baufreiheit verzichtet.</p>	

II. B: Behandlung der abwägungsrelevanten Stellungnahmen / Hinweise im Rahmen der beschränkten erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit zum Bebauungsplan-Entwurf. 03/007 – Westlich Hinter der Böck –:

Im Rahmen der beschränkten erneuten Beteiligung wurden zwei Stellungnahmen abgegeben und wie folgt abgewogen:

Stellungnahme / Hinweise	Abwägungsvorschlag bzw. Antwort	
<p>Es wird angemerkt, dass sich mit der vorgenommenen Änderung keine wirkliche Änderung der Planung ergibt, da bei Mehrfamilienhäusern weiterhin die bisherigen Trauf- und Firsthöhen zulässig sind und der Wille der Bürgerschaft hinsichtlich der Reduzierung der Gebäudehöhen damit weiterhin unberücksichtigt bleibt.</p>	<p>Für den Blockinnenbereich ist weitestgehend eine Einfamilienhausbebauung vorgesehen, in der eine Wohneinheit je Gebäude realisiert wird. Für diese Gebäude gelten die neuen Trauf- und Firsthöhen von maximal 6,5 m und 11,0 m. Lediglich für Einfamilienhäuser mit zwei</p>	

Stellungnahme wird:  gefolgt  teilweise gefolgt  nicht gefolgt  zur Kenntnis genommen

	<p>Wohneinheiten (z.B. Mehrgenerationenwohnen) und die möglichen Mehrfamilienhäuser kann zur Schaffung besser nutzbarer Wohnfläche die Ausnahmeregelung für die Trauf- und Firsthöhen angewandt werden.</p> <p>Für den Großteil der Gebäude gelten damit die neuen reduzierten Trauf- und Firsthöhen. Somit wird auch dem Willen der Bürgerschaft Rechnung getragen.</p>	
<p>Es wird sich gegen die Reduzierung der Trauf- und Firsthöhen im Blockinnenbereich ausgesprochen, da hiermit die Möglichkeit der Schaffung attraktiven Wohnraums verloren geht. Zudem wird die Sinnhaftigkeit der Reduzierung angezweifelt, zumal die Höhen der straßenbegleitenden Bebauung beibehalten wird.</p>	<p>Eine wesentliche Forderung der Bürgerschaft ist die Reduzierung der Gebäudehöhen im Blockinnenbereich, damit diese Gebäudehöhen unterhalb der straßenbegleitenden Bebauung bleibt. Mit der jetzt vorgenommenen Reduzierung der maximal zulässigen Trauf- und Firsthöhen auf 6,5 m bzw. 11,0 m soll die Akzeptanz der Bürgerschaft gegenüber der Planung verbessert werden. Die Ausnahmeregelung zu den maximal zulässigen Trauf- und Firsthöhen trägt aber dazu bei, den baulichen Entwicklungsspielraum zur Schaffung gut nutzbarer Wohnfläche zu vergrößern.</p>	