

„Sicherheit als Planungsaufgabe am Beispiel Bonn-Buschdorf - Gestaltungsregeln für ein Wohnquartier“

von

**Manfred Maaß
Detlev Schürmann**

Dokument aus der Internetdokumentation
des Deutschen Präventionstages www.praeventionstag.de
Herausgegeben von Hans-Jürgen Kerner und Erich Marks im Auftrag der
Deutschen Stiftung für Verbrechensverhütung und Straffälligenhilfe (DVS)

Zur Zitation:

Manfred Maaß, Detlev Schürmann: Sicherheit als Planungsaufgabe am Beispiel Bonn-Buschdorf -
Gestaltungsregeln für ein Wohnquartier, in: Kerner, Hans-Jürgen u. Marks, Erich (Hrsg.),
Internetdokumentation des Deutschen Präventionstages. Hannover 2013,
www.praeventionstag.de/Dokumentation.cms/2305



Vortrag:

Dipl.-Ing. Manfred Maaß
Städt. Obervermessungsrat
Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt
Stadthaus, Berliner Platz 2, 53111 Bonn
mailto: Manfred.Maass@bonn.de

KHK Detlev Schürmann M.A.
Kriminalkommissariat
Kriminalprävention/Opferschutz
Polizeipräsidium Bonn
mailto: Detlev.Schuermann@polizei.nrw.de



Familienfreundlichkeitsprüfung

Die Küchen-/Wohnzimmerfenster sollen in ausreichender Größe in Richtung Spielfläche der Kinder orientiert werden (Aufsicht).

Sichere und fußläufige Erreichbarkeit von Kindergarten, Schule und Geschäften.

Bei der Anlage von Spielflächen, Grünflächen aus Sicherheitsaspekten keine hohen Hecken (nur Bäume) anpflanzen.

Empfehlungen der Polizei

Einen Wohn-/Arbeitsbereich (z.B. die Wohnküche/Sekretariat) möglichst zur Straße hin ausrichten, um die Einsehbarkeit der Straße von der Wohnung aus zu ermöglichen.

Die fußläufige Nähe und sichere Gestaltung der Wegeverbindungen zu Infrastruktureinrichtungen erhöht die soziale Kontrolle.

Die Standortauswahl von Spielplätzen soll die Sichtnähe zu Wohnungen, die Einsehbarkeit und gefahrlose Erreichbarkeit berücksichtigen.

Kriminalprävention durch Umweltgestaltung

1. Erreichbarkeit und Zugang der (Wohn-) Anlage
2. Standort/Ausrichtung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen
3. Übersichtlichkeit, Orientierung und optische/akustische Wahrnehmbarkeit
4. Nutzung und Belebung des Quartiers
5. Ausstattung und Unterhalt der Siedlung

1. **Übersichtlichkeit, Orientierung und optische/akustische Wahrnehmbarkeit**

...stärken die Bewegungs- und Selbstsicherheit im Raum und reduzieren Versteckmöglichkeiten.

Anderen Passanten ist es möglich, das Geschehen wahrzunehmen, bei Bedarf zu intervenieren bzw. bei Angriffen auf Personen und/oder Sachen Hilfe einzufordern.

Umgekehrt erhöhen sie für einen motivierten Täter das Entdeckungs- und Ergreifungsrisiko und mindern so den Nutzen aus seiner Tat.

2. Nutzung und Belebung des Quartiers

...steuern die Intensität von Identifikation und Sozialkontrolle und nehmen so Einfluss auf die Gelegenheit zu einer Straftat.

Mehrgenerationenwohnen sowie eine gemischte Nutzung des Quartiers (wohnen, arbeiten, einkaufen, ausgehen) ermöglichen eine tageszeit- und wochentagsübergreifende Belebung des öffentlichen Raumes.

Dieses steigert Sozialkontrolle und wirkt sich positiv auf das Sicherheitsgefühl aus.

3. Erreichbarkeit und Zugang der Wohnanlage

... haben Einfluss auf das Entdeckungsrisiko, die Anreise- und Fluchtmöglichkeiten, das Angriffsziel, sowie die Beuteerwartung und dessen Abtransport.

4. Standort /Ausrichtung von Gebäuden, Anlagen und Einrichtungen

... können eine natürliche Überwachung durch die Bewohner/Nutzer ermöglichen, wenn z.B. die Zugangsbereiche gegenüberliegender Gebäude sich einsehen lassen.

5. Ausstattung und Unterhalt der Siedlung

...sind wesentliche Merkmale zum Erhalt und Unterstützung der Nachhaltigkeit der vorgenannten Empfehlungen.

Sie dienen der Sicherung von Sachen gegen Beschädigung, Wegnahme und unbefugter Benutzung und beugen Vandalismus vor.



Anlage 1

Bebauungsplan Nr. _____

Checkliste für die städtebauliche Kriminalprävention

1. Grundsätzliche Empfehlungen zur Verbesserung der Struktur

- Die Planung allgemeiner Wohngebiete (WA), besond. bzw. Mischgebiete (MI) sollte gegenüber monostrukturellen auch reine Wohngebiete darstellen – angestrebt werden
- Bautypenmischung. Beschränkung der Geschosshöhen der Wohneinheiten, die durch einen Eingang erschlossen werden
- Die Grundversorgung der Bevölkerung durch eine Vielfalt an Dienstleistungsangeboten im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich ist wünschenswert.
- Die fußläufige Nähe und sichere Gestaltung der Wohnbereiche erhöht die soziale Kontrolle
- Mischung unterschiedlicher Grundstücksgrößen
- Mischung unterschiedlicher Geschosshöhen und –verteilung
- Prüfung der Verkehrsberuhigung und –vermeidung in Wohnstraßen und Tempo 30-Zonen.
- Integration des sozialen Wohnungsbaues.
- Berücksichtigung generationenübergreifender Bedürfnisse

2. Wohnumfeld

Grün-, Frei- und überbaubare Flächen

- Herstellen von guter und ausreichender Bebauungsdichte
- Öffentliche begehbare Räume.
- Berücksichtigung eines ausreichenden Platzes für öffentliche Gebäude sowie die Vorgabe der Höhe von höchstens ca. 80 cm und mindestens ca. 100 cm
- Grundstückseinriedungen/Sichtschutzmaßnahmen oder öffentlichen Bereichen sollte die Höhe von einem Meter nicht überschreiten
- Klare Abgrenzung öffentlicher Flächen durch Hecken, Einfriedungen und untere Bepflanzung

3. Infrastruktur

- Anbindung des Plangebietes an Bundesautobahn
- Überprüfung der Erreichbarkeit des Plangebietes über zielführende, sog. Wirtschaftwege.
- Prüfung der Zulassung von Dienst- und Belegschaften in öffentlichen Bereichen
- Die Zulassung von Kultureinrichtungen sollte geprüft werden.

4. Öffentliche Verkehrsflächen

- Gemeinsame Erschließung von Pkw, Fußgänger und Radfahrer
- Gute Beleuchtung des Verkehrsraumes
- Möglichst Verzicht auf Über- und Unterführungen
- Erschließung möglichst über Stichstraßen
- Öffnung von Sackgassen für Fußgänger

5. Tiefgaragen und Parkhäuser

- Ausreichende und konstante Beleuchtung in allen Bereichen vorsehen.
- Tiefgaragen und deren Zugänge mit graffitiresistenten und abwaschbaren Farben anlegen.
- Gestaltung durchbrochener Fassadenelemente mit Tageslichteinfall.
- Einrichten von Notrufeinrichtungen und Überwachungsanlagen.
- Anbringen von sichtbaren Hinweisschildern und Gehmarkierungen zur Orientierung der Wegführung.
- Schaffung überschaubarer Areale und Vermeidung von toten Ecken.
- Einrichtung von Frauenparkplätzen in der Nähe von Ein- und Ausfahrten und Gewährleistung der Überwachung.
- Einbindung von Einzelhandels- und Dienstleistungsgeschäften mit heller Glasfront im Anschluss an Tiefgaragenparkplätze.

6. Bahnhöfe und Haltestellen –

- Für fußläufige Erreichbarkeit von Einrichtungen und Haltestellen sorgen.
- Ausleuchten und Überschaubarkeit des Raumes mit durchsichtigen Außenwänden gewährleisten.
- Straßenbegrünung in der Nähe von Haltestellen auf max. 80 cm begrenzen.
- Getrennte Zu- und Abgänge anlegen.
- Notruf-, Überwachungs- und Kommunikationseinrichtungen einplanen.
- Umgehende Beseitigung von Müll, Beschädigungen und Graffiti.
- Positionierung von Informationstafeln und Fahrkartenselbstbedienungsgeräten an übersichtlichen Stellen.

7. Unterführungen und Tunnel

- Einsehbarkeit und vandalismusresistente Ausleuchtung von Ein- und Ausgangsbereichen sowie des Durchganges gewährleisten.
- Möglichst gerade Linienführung, ansonsten Installation von Spiegeln und Vermeidung von dunklen Ecken und Nischen.
- Installation von Notruf- und Video-Überwachungsanlagen.
- Für übersichtliche und gut ausgeleuchtete Beschilderung sorgen.
- Ein- und Ausgänge behinderten- und kindgerecht gestalten, wie z.B. Rampe für Rollstühle und Kinderwagen.
- Wände mit graffitiresistenten Materialien versehen.

Die Erstellung dieser Checkliste erfolgte anhand nachfolgender Quellen:

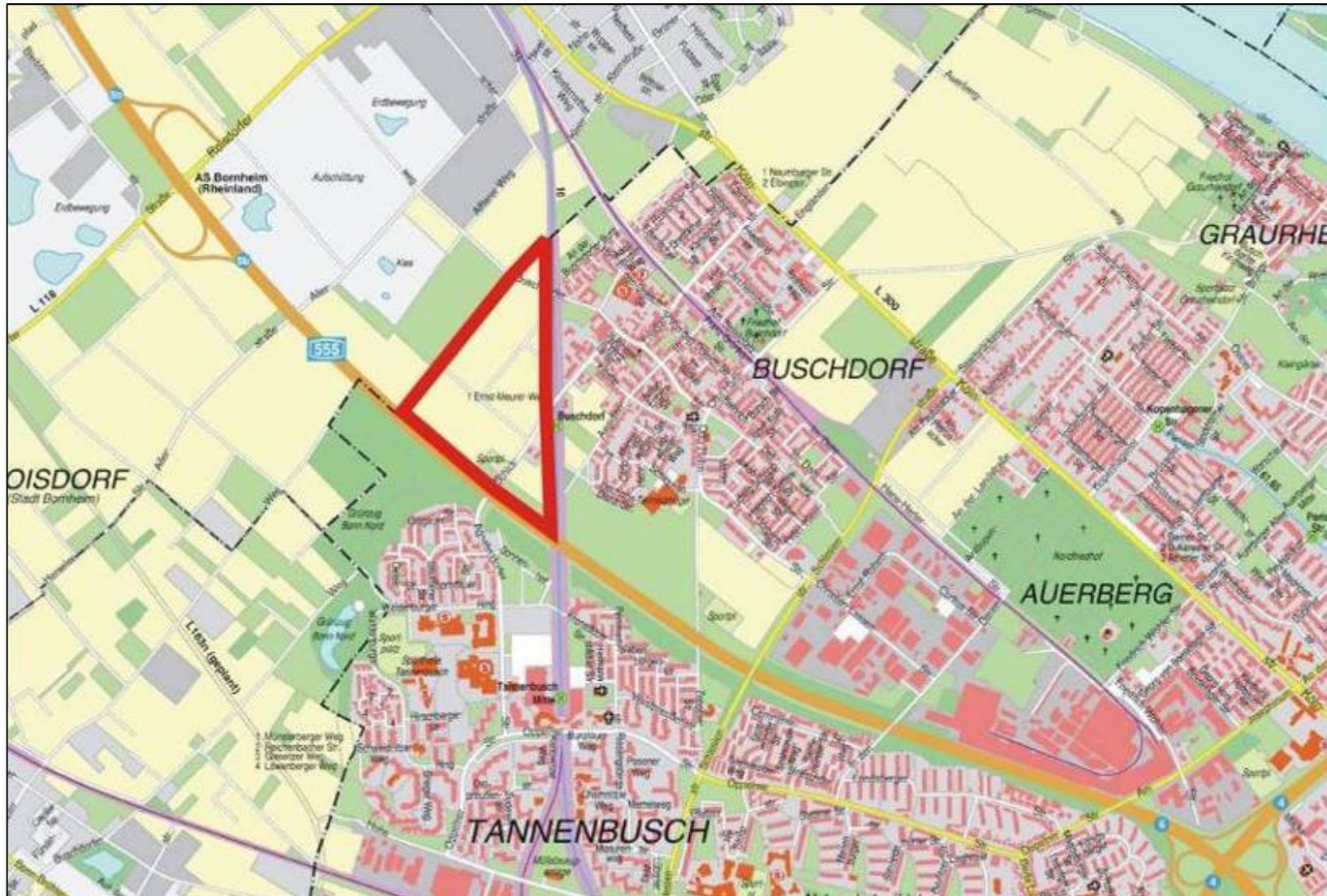
- Städtebau und Kriminalprävention – Herausgeber: Städtebau und Kriminalprävention Rheinland-Pfalz des Landes (ProPK) 2003
- Städtebau und Kriminalprävention Rheinland-Pfalz des Landes (ProPK) 2003
- Berücksichtigung von Sicherheitsbelangen für die Stadtplanung, Gleichstellungsbeauftragte, Der Landrat, Dokumentation der Fachtagung am 10.03.2005
- Detlev Schürmann - Master of Criminology & Police Science

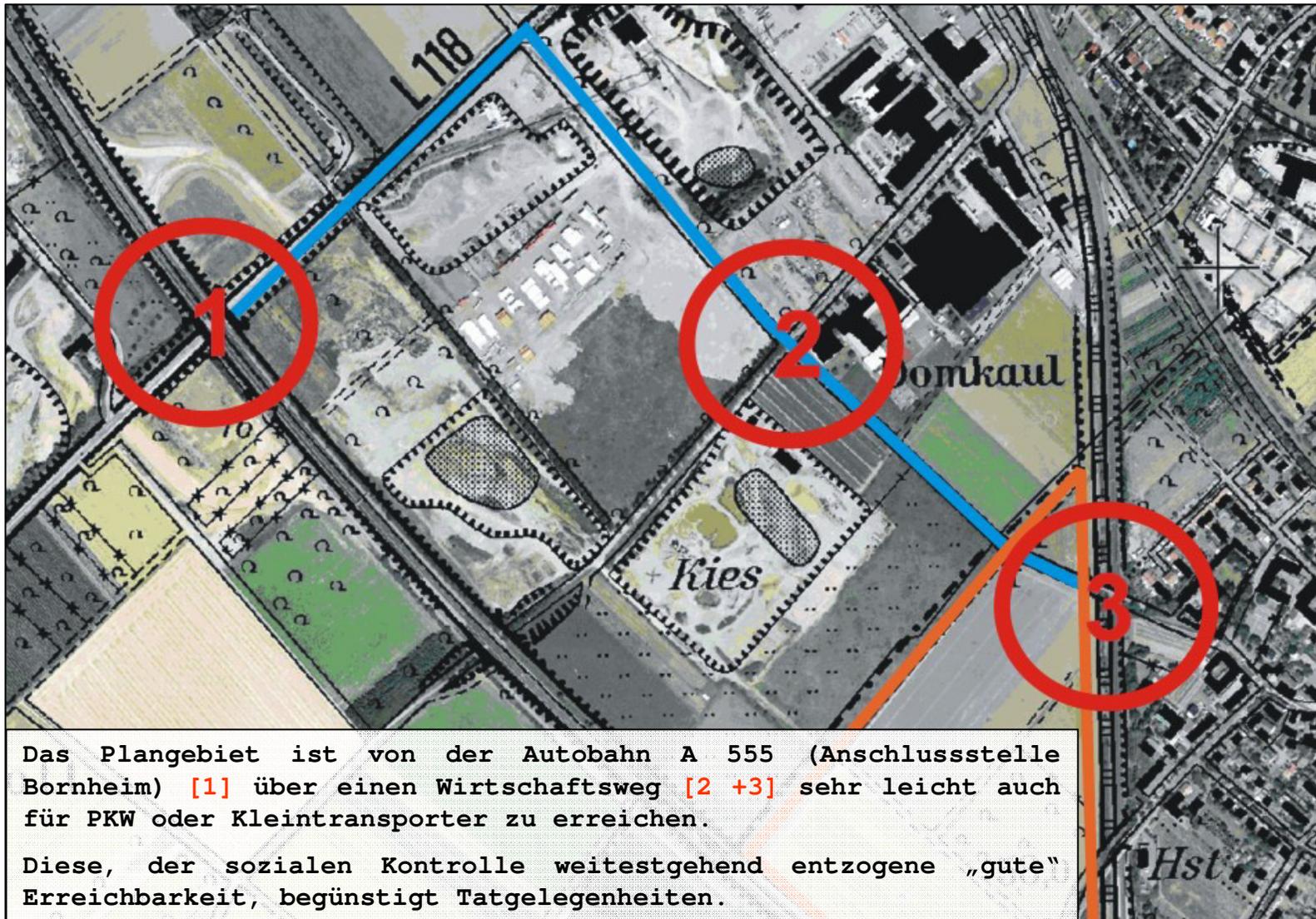
Detlev Schürmann - Master of Criminology & Police Science - 53332 Bornheim, Feldstraße 12 - mailto: ds@344.de

© 2007/08/09 Detlev Schürmann

Plangebiet im Bonner Norden

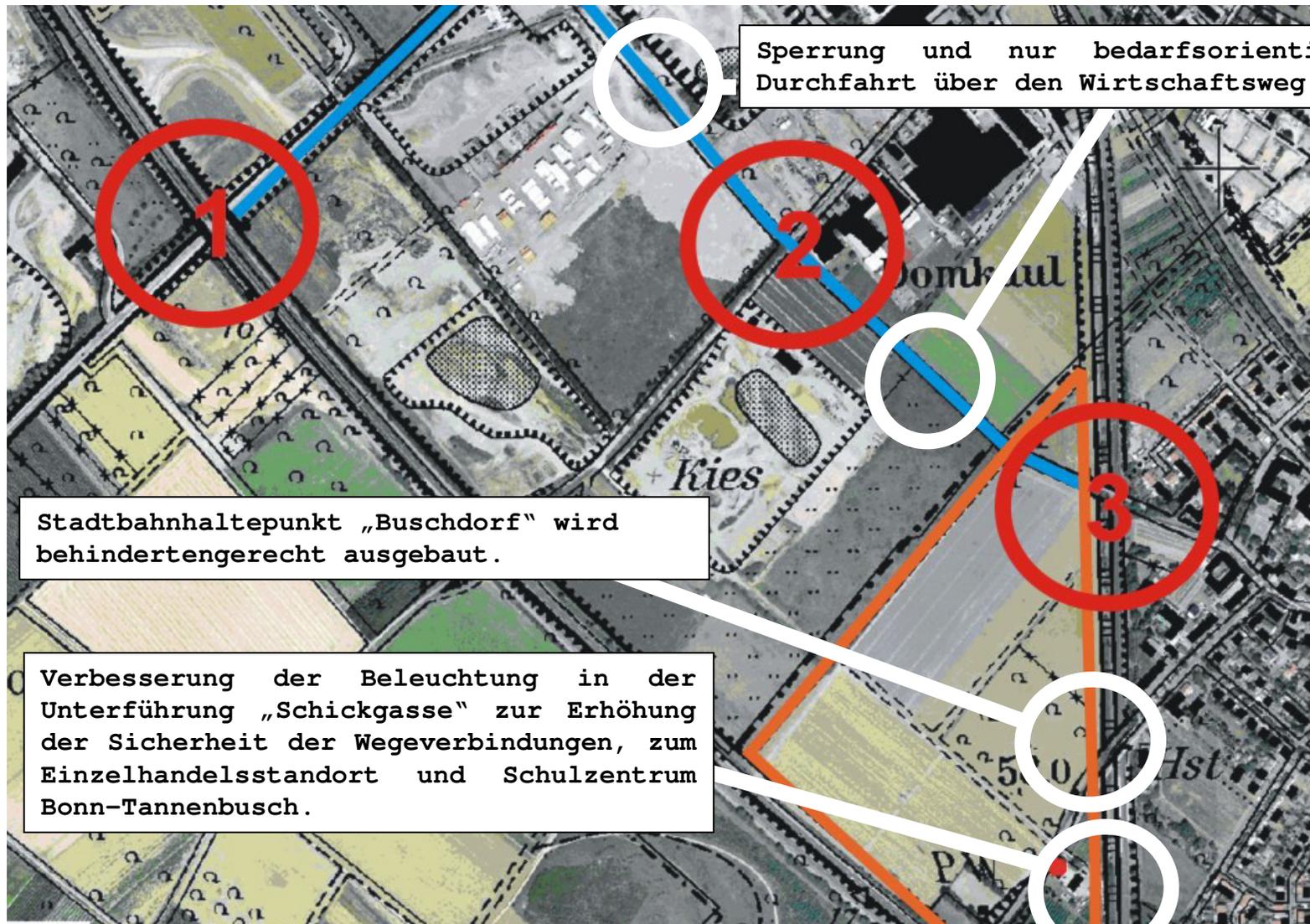
BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘





Empfehlungen zur Verkehrsanbindung

BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘



BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘



BEBAUUNGSPLAN 7325-14 „IM ROSENFELD“



Spielplätze befinden sich nicht in Sichtnähe zu Wohnungen, sind nicht einsehbar und schlecht erreichbar.

Monostrukturierte Gebiete, wie „Reine Wohngebiete“, begünstigen tageszeitliche Abwesenheit von Personen und bieten so Tatgelegenheiten.

Gleiche Grundstückszuschnitte verleiten zum Bau von Gebäuden mit vergleichbaren Wohnungszuschnitten und verhindern so eine altersgemischte Siedlungsstruktur.

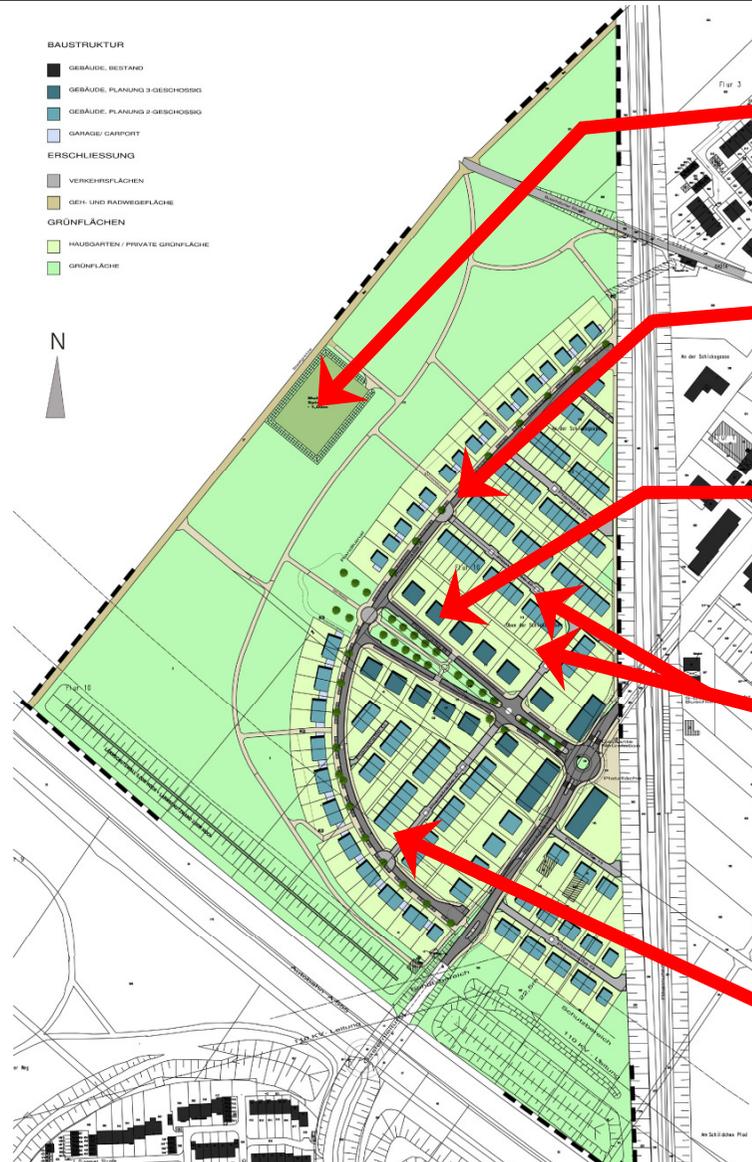
Für PKW nutzbare Doppelschließungen von Baugrundstücken begünstigen unauffälliges Auskundschaften und Tatgelegenheiten.

Grundstücke sollten nicht so angeordnet sein, dass nicht einsehbare Angsträume entstehen. Sammelparkflächen fördern Anonymität.

BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘



BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘



Multifunktionaler Spielplatz im Zentrum der Grünfläche erleichtert die Beaufsichtigung der Kinder.

Das Baugebiet wird als „Allgemeines Wohngebiet“ entwickelt; für das gesamte Gebiet ist eine „Tempo-30-Zone“ geplant.

Einzel-, Doppel- und Reihenhäuser sowie Stadtvillen und Geschosswohnungsbau bieten ein breites Angebot an Bauformen und Wohnungsgrößen für Familien-, Paar- und Singlehaushalte sowie Mehrgenerationenwohnen.

Doppellerschließungen wurden vermieden, jedes Grundstück grenzt nur an eine Verkehrsstraße; die rückseitige Erreichbarkeit der Grundstücke erfolgt über „Dungwege“.

Alle privaten Stellplätze befinden sich auf Hausgrundstücken; Mehrfamilienhäuser erhalten Kellergaragen.

Bonn-Buschdorf - Gestaltungshandbuch - Wohngebiet „Im Rosenfeld“ Allgemeines

STADT.
CITY.
VILLE.
BONN.



BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘

Auftraggeber: Bundesstadt Bonn
Stadtplanungsamt
Berliner Platz 2
53103 Bonn
Bearbeitung: Herr Manfred Maaß und Herr Karl-Peter Haep

Kooperation: Polizeipräsidium Bonn
Städtebauliche Kriminalitätsprävention
Königswinterer Straße 500
53227 Bonn
Bearbeitung: Herr Detlev Schürmann, M.A.

Auftragnehmer: H+B Stadtplanung GbR
Dillenburger Straße 75
51105 Köln
Bearbeitung: Herr Stefan Haase und Frau Freia Fahrenholtz

Bearbeitungsstand: April 2013

Inhaltsverzeichnis

- 1. Einleitung
 - 1.1 Anlass und Ziel
 - 1.2 Methodik
 - 1.3 Der Stadtteil Bonn-Buschdorf
- 2. Grün- und Beleuchtungskonzept
- 3. Verkehrskonzept
- 4. Energiekonzept
- 5. Gender-Aspekte

Gender-Hinweis

Aufgrund der besseren Lesbarkeit wird in dem vorliegenden Leitfaden auf die zusätzliche Nennung des weiblichen Geschlechts bei Personen verzichtet und nur die (vermeintlich) maskuline Form verwendet. Selbstverständlich richten sich die Inhalte auch an alle Personen weiblichen Geschlechts.

Grün- und Beleuchtungskonzept

Grünkonzept

Die an das Baugebiet angrenzende Grünfläche ist Teil des Grünzugs Bonn-Nord und dient sowohl als Abschluss des Wohngebietes als auch Übergang zum Landschaftsraum. Im Zuge des Regionale 2010-Projektes „Grünes C“ wurde ein Gestaltungskonzept für den nördlichen Teil des Grünzuges erarbeitet. Neben der Verbesserung der **Naherholungsfunktion** sowohl für das neue Wohngebiet als auch für den bestehenden Ortsteil Buschdorf ist geplant, innerhalb des Grünzuges sämtliche ökologische Ausgleichsmaßnahmen für die Eingriffe des Wohngebietes in Natur und Landschaft unterzubringen. Die Untergliederung des Grünzuges erfolgt durch die Wegeföhrung („Link“ des Grünen



9

Cs) parallel zur neuen Siedlungskante sowie durch Anlegen mehrerer Pflanzflächen. Entlang des 3,0 m breiten Weges wird eine **Sitzecke mit Bänken, Informationstafel zum „Grünen C“ sowie Fahrradständern** angeordnet. In dem Grünzug sollen zudem der bisher an der Schickgasse befindliche Bolzplatz sowie ein Kinderspielplatz untergebracht werden.

Der Sportbereich wird im Norden des Grünzuges als multifunktionale Spielfläche sowohl für Basket- als auch für Fuß- und Volleyballspiele angelegt.

Um Geräuschbelastungen zu vermeiden, die von dort ausgehen können, soll die eigentliche Spielfläche mindestens 0,5 m unterhalb des Geländeniveaus angelegt werden. In Verbindung mit einem umgebenden Lärmwall von rund 1,0 m Höhe wird eine Gesamtabschirmhöhe von ca. 1,5 m erreicht.

In der Verlängerung der Haupteerschließungsachse des Wohngebietes entsteht ein so genannter Quartiersplatz mit wassergebundener Decke und Sitzgelegenheiten sowie als Baumitor angelegten Baumpflanzungen, die den Eingang zum Grünzug markieren. Zwei weitere kleine Wege föhren vom Wohngebiet in den Grünzug und schließen an den Hauptweg an.

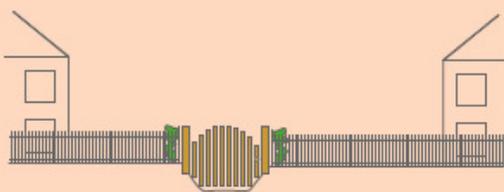
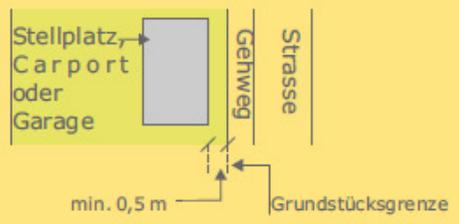
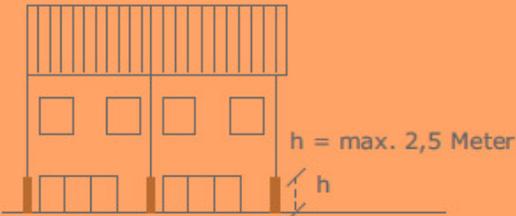
Südllich an den Quartiersplatz grenzt der neue Kinderspielplatz mit einer Vielzahl unterschiedlicher Spielgeräte. Neben einem Kletterfelsen mit Kriechröhren, Rutsche und Kletternetz werden u.a. Schaukeln, Einbau-Trampoline sowie eine Sandspielfläche mit Wipp-Tieren realisiert. Ergänzt werden diese Geräte durch Sitzbänke und Fahrradständer. **Der Spielplatz wird aus Sicherheitsgründen eingezäunt.**



Unterschiedliche Pflanzflächen runden das Ensemble des Grünzuges ab. Neben Wiesenflächen und Streuobstwiesen werden Blüh- und Farbfelder (Mohn, Phazelia und Sonnenblumen als rotes, blaues und gelbes Farbfeld) angelegt. Im gesamten Grünzug sind zudem diverse Laubbaumpflanzungen vorgesehen.



BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘

Erläuterung	Skizze	Foto
<p>Aus Sicherheitsgründen wird empfohlen, die an die Hausgärten angrenzenden Dungwege zu den öffentlichen Verkehrsflächen (jeweils an ihren Anfangs- bzw. Endpunkten) mittels eines abschließbaren Tores als Zugangsberechtigung zu sichern.</p>	<p>Abb.: Dungwege</p> 	 <p>Ein nicht verschlossener Dungweg bietet tatgeneigten Personen die Möglichkeit, ungesehen in private Gärten und Wohnungen einzudringen.</p>
<p>Stellplätze, Carports oder Garagen sind so anzuordnen, dass ein seitlicher Abstand von mindestens 0,5 Meter zu öffentlichen Verkehrsflächen eingehalten wird. Die so entstehenden Flächen sind zu begrünen. Zudem sind die Seitenwände von Garagen und Carports zu begrünen. So wird eine Beeinträchtigung des öffentlichen Raumes vermieden.</p>	<p>Abb.: Stellplätze, Carports und Garagen</p> 	 <p>Beispiel für eine von der öffentlichen Verkehrsfläche abgerückte Garage.</p>
<p>Sicht- und Wetterschutzwände dürfen eine Höhe von 2,5 Metern über Geländehöhe nicht überschreiten. Dadurch wird ein gewisses Maß an Einsehbarkeit gewährleistet, was ggf. tatgeneigte Personen davon abhält, sich auf fremde Grundstücke zu begeben.</p>	<p>Abb.: Höhe Sicht- und Wetterschutzwände</p> 	 <p>Beispiel für Sichtsicherheitswände.</p>

Eine gute Ausleuchtung ist zur Erhöhung der subjektiven und objektiven Sicherheit der Nutzer und Nutzerinnen erforderlich.

Die Beleuchtungskörper sollten beleuchtungsstark, vandalismusresistent und energiesparend sein.

Es sollte darauf geachtet werden, dass die Beleuchtung mit der Bepflanzung korrespondiert und bei fortgeschrittener Vegetation nicht die Baumkronen von oben beleuchtet werden.

Aus kriminalpräventiver Perspektive wird eine Gesichtserkennung bei Dunkelheit aus 4m Entfernung empfohlen.

Beleuchtungskonzept

Für die Beleuchtung des Wohngebietes und der umgebenden Freiflächen sollte eine einheitliche Leuchtenfamilie verwendet werden.

Als gestalterisch hochwertige Leuchte wird der Lampentyp 9851 der Firma Trilux vorgeschlagen.

Je nach Straßentyp sollte eine unterschiedliche Lichtpunkthöhe gewählt werden. Im Bereich der zentralen Erschließungsstraßen, die im Trennsystem ausgeführt sind, würde sich eine Lichtpunkthöhe von 5,0 m anbieten. **Damit die Leuchten nicht im Bereich der Baumkronen stehen, wodurch die Lichtwirkung vermindert werden würde, sollten die Leuchten jeweils auf der den Bäumen gegenüberliegenden Seite errichtet werden.**



Im Bereich der Wohnwege, die im Mischsystem ausgeführt werden, würde sich eine Lichtpunkthöhe von 4,0 m anbieten.

Bisher ist keine Beleuchtung innerhalb des Grünzuges vorgesehen. Es könnte im Sinne der Sicherheit überlegt werden, den „Link“ (z.B. bis 22 Uhr) zu beleuchten und damit die Nutzung des Grünzuges auch zu den Abendstunden auch im Winterhalbjahr angenehmer zu gestalten. Hier wird ebenfalls die Verwendung des Leuchtentyps Trilux 9851 mit einer Lichtpunkthöhe von 3,0 m vorgeschlagen.

Sollte die Schickgasse, als bestehende Verbindungsstraße zwischen den Stadtteilen Buschdorf und Tannenbusch, im Zuge der Umsetzung des B-Plans „Im Rosenfeld“ neu gestaltet werden, so wird hier der Leuchtentyp Trilux Lumega 700 mit einer Lichtpunkthöhe von 8,0 m bis 10,0 m vorgeschlagen.



Leuchtentyp 9851 der Firma Trilux, der sich auch im Leuchtenkatalog der Stadt Bonn befindet, Quelle: Trilux.



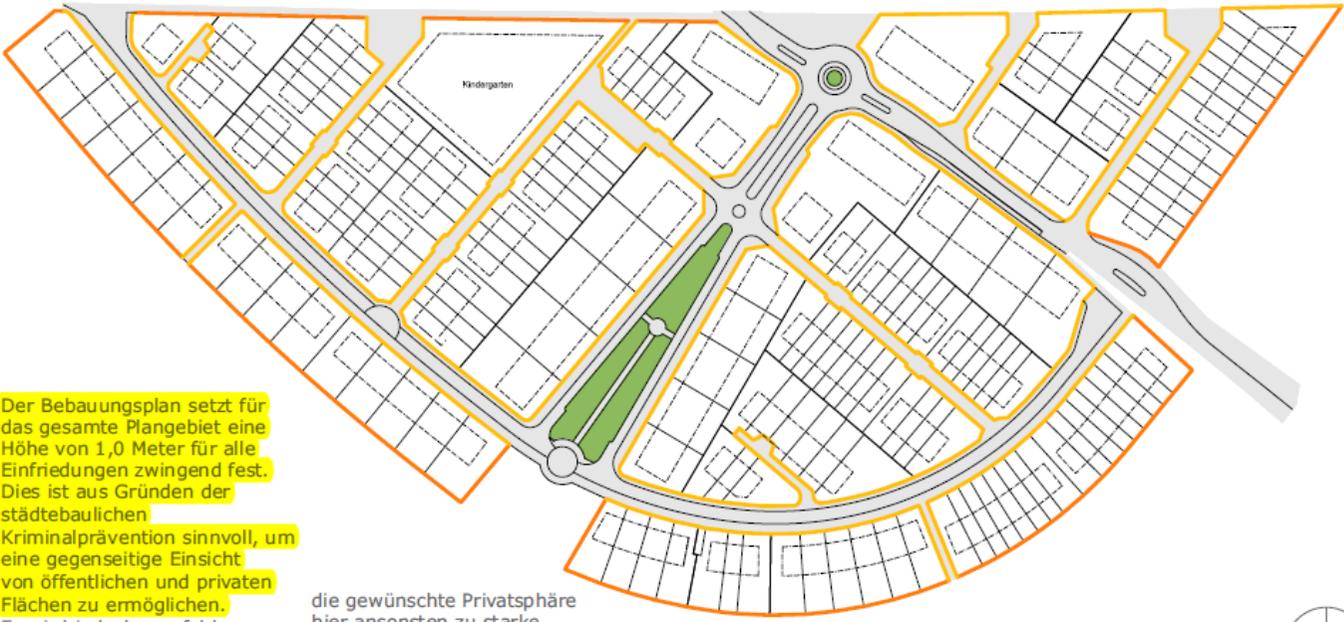
Leuchtentyp Trilux 9851 in Bonn im Baugebiet „In der Grächt“



Leuchtentyp Trilux Lumega 700, zur Verwendung im Bereich der Schickgasse, Quelle: Trilux.

BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘

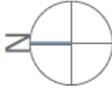
Einfriedungen an öffentlichen Flächen



Der Bebauungsplan setzt für das gesamte Plangebiet eine Höhe von 1,0 Meter für alle Einfriedungen zwingend fest. Dies ist aus Gründen der städtebaulichen Kriminalprävention sinnvoll, um eine gegenseitige Einsicht von öffentlichen und privaten Flächen zu ermöglichen.

Es wird jedoch empfohlen, Grundstücke, die direkt an offene Grünflächen bzw. direkt an einen öffentlichen Weg grenzen, mit einer Einfriedung von 1,5 Meter über Gelände zu diesen Flächen abzugrenzen, da

die gewünschte Privatsphäre hier ansonsten zu starke Einschränkung erfährt. Solche Einfriedungen, die höher als 1,0 Meter über Gelände reichen, könnten über eine Befreiung von den Festsetzungen beantragt werden.



Legende

	Höhe der Einfriedungen max. 1,0 m als Festsetzung
	Höhe der Einfriedungen max. 1,5 m als Empfehlung

13

24

Verkehrskonzept

Äußere Erschließung

Trotz seiner Lage an der Peripherie des Bonner Stadtgebietes verfügt der Ortsteil Buschdorf über eine gute äußere Erschließung. Über die das Plangebiet umgebenden überörtlichen Hauptverkehrsstraßen ist eine Anbindung an die Bonner Innenstadt sowie den benachbarten Ortsteil Hersel der Stadt Bornheim gegeben. In Richtung Osten kann das Plangebiet über die Friedlandstraße und die Kölnstraße verlassen werden. In Richtung Süden stellen die Schickgasse und die Agnetendorfer Straße die Verbindung zur Oppener Straße dar, über die das Stadtzentrum Bonn von Westen her angefahren werden kann. Über den in rund 3 km Entfernung befindlichen Autobahnanschluss Bornheim ist auch das übergeordnete Straßennetz mit den Bundesautobahnen A 555 und 565 schnell zu erreichen.

In Bezug auf den öffentlichen Personennahverkehr verfügt das Plangebiet ebenfalls über eine gute Anbindung. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Plangebiet befindet sich der Stadtbahnhaltepunkt Buschdorf (Linie 16). Diese westlich von Buschdorf verlaufende Stadtbahnlinie stellt eine wichtige ÖPNV-Verbindung zwischen Bonn und Köln dar. Die Fahrzeit nach Bonn-Hauptbahnhof beträgt ca. 6 Minuten, nach Köln Hauptbahnhof gelangt man in ca. 45 Minuten. Des Weiteren ist fußläufig die Bushaltestelle Buschdorf (Linie 630) zu

erreichen. Zudem durchquert die Buslinie 604 (Haltestelle Dellweg) den Ortsteil Buschdorf. Zur Erweiterung des ÖPNV-Angebotes ist darüber hinaus im Rahmen der Verkehrsentwicklungsplanung vorgesehen, die Stadtbahnlinie 63 über Tannenbusch-Mitte hinaus bis nach Hersel zu verlängern, so dass dann für den Ortsteil Buschdorf ein noch besseres ÖPNV-Angebot entsteht.

Über die innerörtlichen Wohnstraßen Buschdorfs kann das überörtliche Radwegenetz (Kölnstraße) einfach erreicht werden.

Innere Erschließung

Die innere Erschließung erfolgt mittels einer Haupterschließungsachse, die von der Schickgasse aus in Richtung Nordwesten in das Innere des Plangebietes abzweigt. Diese, im Einbahnstraßensystem geplante Haupterschließungsachse, schließt einen Anger ein, der die Grünverbindung von der Schickgasse zum Grünzug Bonn-Nord darstellt. Auf diesem Anger ist die Anpflanzung von straßenbegleitenden Laubbäumen vorgesehen.

Am Ende der Hauptachse verzweigt dieser sich in zwei Erschließungsstraßen, die in nördliche bzw. in südliche Richtung verlaufen. Das Ende dieser beiden Straßenzüge bildet jeweils eine Wendeanlage. Von diesen beiden Erschließungsstraßen zweigen kleinere



Quelle: Stadt Bonn



Quelle: Stadt Bonn

Erschließungsstiche ab, die die einzelnen Baufelder erschließen. Diese Straßenzüge münden entweder in **kleinere Wendeanlagen** ein oder werden wieder im Ringsystem auf die Haupteerschließungsstraßen zurückgeführt. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass auch die Wohnstraßen unproblematisch mit entsprechenden Fahrzeugen der Versorgungsbetriebe befahren werden können.

Die Hauptverkehrsachsen bilden zusammen einen geschwungenen Erschließungsbogen, der zum Einen den Siedlungsrand zum Grünzug Bonn-Nord hin eindeutig definiert. Zum Anderen gliedern die Straßenzüge das Wohngebiet in zwei Siedlungsteile. Darüber hinaus gewährleistet dieses spezielle Erschließungssystem, dass nur der eigentliche Anliegerverkehr in die einzelnen Wohngebiete fließt und **kein Durchgangsverkehr** entsteht.

Beide Stränge der von der Schickgasse ausgehenden Haupteerschließungsachse erhalten jeweils einen Querschnitt von 7,5 m Breite bestehend aus Fahrgasse, Längsparkstreifen und Gehweg. Die Fahrgasse weist eine Breite von 3,5 m bzw. 4,5 m in den Kreuzungsbereichen auf, der Gehweg ist 2,0 m breit. Die jeweils auf einer Seite der Fahrgasse angeordneten Parkstreifen für Längsparker bieten mit 2,0 m Breite ausreichend Parkraum für den Besucherverkehr.

Die beiden nach Norden und Süden abzweigenden Haupteerschließungsstraßen gliedern sich in eine 5,0 m breite Fahrbahn und einen 2,0 m breiten Parkstreifen. Zudem sind beidseitig zwei 2,0 m breite Gehwege angeordnet. Die einzelnen Wohnstraßen sollen als Mischflächen mit einer Breite von 5,5 m gestaltet werden.

Das Verkehrsnetz wird durch eine Fuß- und Radwege-Verbindung, die in Nord-/Südrichtung entlang dem Bahndamm der Rheinuferbahn verläuft ergänzt. Sie ist in einer Breite von 3 m als Verkehrsfläche mit der besonderen Zweckbestimmung Fuß- und Radweg festgesetzt. Des Weiteren durchzieht ein Wegenetz für Fußgänger und Radfahrer den geplanten Grünzug.

Ruhender Verkehr

Aufgrund der maßvollen Bebauung und der Bauweise, die hauptsächlich auf die Errichtung von zweigeschossigen Einzel- und Doppelhäusern sowie auf Reihenhäuserzeilen abstellt, ist der ruhende Verkehr **auf den einzelnen Baugrundstücken selbst** innerhalb der überbaubaren Grundstücksflächen, in den seitlichen Abstandsflächen der Häuser sowie in den speziell festgesetzten Flächen für Stellplätze und Carports unterzubringen.

Für den Bereich der **dreigeschossigen Bebauung** setzt der Bebauungsplan in der Regel die Unterbringung des ruhenden Verkehrs **in Tiefgaragen** fest. Durch die zwingende Unterbringung des ruhenden

Verkehrs in Tiefgaragen können darüber hinaus großzügige Freiflächen im Bereich der Mehrfamilienhäuser erhalten und damit ein Beitrag zur Durchgrünung des Baugebietes geleistet werden.

Durch eine entsprechende Dimensionierung der Verkehrsflächen kann der öffentlichen Stellplatzverpflichtung innerhalb des Straßenraumes nachgekommen werden, so dass auch für Besucher und Lieferverkehre ein ausreichendes Stellplatzangebot zur Verfügung steht. Die Haupteerschließungsstraße, die den Grünanger einschließt, nimmt auf jeder der beiden Einbahnstraßen jeweils einseitig Längsparkplätze auf. Ebenso sind auf der nach Norden und Süden in die beiden Siedlungsteile abzweigenden **Hauptverkehrsachsen einseitig Längsparkplätze** angeordnet. Weitere öffentliche Stellplätze sind inmitten der Wohngebiete zu finden. Zwischen den Stellplatzflächen wird der Straßenraum durch Baumpflanzungen sowohl auf der Haupteerschließungsachse als auch im Bereich der davon abzweigenden Erschließungsstraßen gegliedert und durchgrünt.

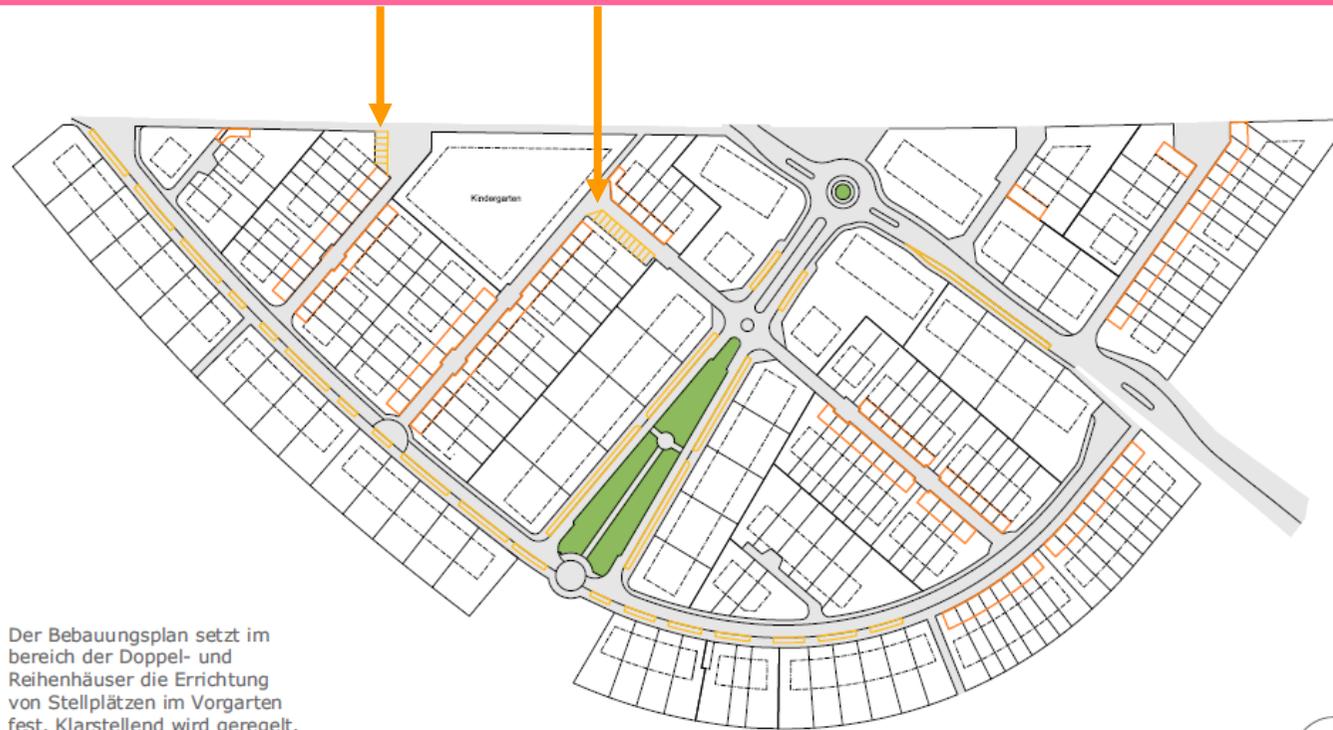
Stellplätze und Carports

Die Besucherparkplätze sollten möglichst als „Querparken“ geplant werden. Bei auf der Fahrbahn längs abgestellten Kraftfahrzeugen fällt eine tatgeneigte Person, auch bei Dunkelheit, die im Vorbeigehen auf einem parallel verlaufenden Gehweg flüchtig in den Fahrzeuginnenraum (auf der Suche nach möglichem Diebsgut) schaut nicht auf.

Bei Quer- und Schrägstellplätzen muss ein potentieller Täter um die Kraftfahrzeuge herum- bzw. zwischen ihnen hindurchgehen. Dieses Verhalten ist auffällig und erhöht das Entdeckungsrisiko bei einem Kraftfahrzeugdelikt.

Bei der Ausgestaltung der Besucherparkplätze sollte für freie Sicht (Bepflanzung) und ausreichende Beleuchtung gesorgt werden, da sich ansonsten Personen verstecken können.

Stellplätze und Carports



Der Bebauungsplan setzt im Bereich der Doppel- und Reihenhäuser die Errichtung von Stellplätzen im Vorgarten fest. Klarstellend wird geregelt, dass neben der Errichtung von Stellplätzen in diesen Bereichen auch Carports errichtet werden können. Diese können über eine Befreiung von den Festsetzungen beantragt werden.

Legende
Flächen für private Stellplätze und Garagen
Besucherstellplätze



Gender-Aspekte

Die Bundesstadt Bonn und das Polizeipräsidium Bonn arbeiten seit 2005 im Bereich städtebaulicher Maßnahmen intensiv zusammen. Ausgehend von der gesetzlichen Verpflichtung zur **Berücksichtigung von Geschlechtergerechtigkeit, Demographie und Integration in der Bauleitplanung** führt das Planungsamt bei der Aufstellung von Bebauungsplänen eine Familienfreundlichkeitsprüfung durch. Die dort angeführten Prüfpunkte zeigten Übereinstimmungen mit den Empfehlungen der Polizei zur Kriminalprävention.

Nach der **Familienfreundlichkeitsprüfung** sollen bei der Anlage von Spielflächen und Grünflächen aus Sicherheitsaspekten keine hohen Hecken (nur Bäume) angepflanzt werden. **Die Polizei empfiehlt** bei der Standortauswahl von Spielplätzen die



Beispiel eines Wohnhauses mit zur Straße und orientierten Wohn- und Arbeitsräumen.

15

Sichtnähe zu Wohnungen, die Einsehbarkeit und gefahrlose Erreichbarkeit berücksichtigen. Ergänzend sollten Küchen- bzw. Wohnzimmerfenster in Richtung der Spielflächen der Kinder orientiert werden, um die Möglichkeit der Kinderbeaufsichtigung während der Hausarbeit zu schaffen. Die Polizei empfiehlt zudem, Fenster eines Wohn-/Arbeitsbereiches (z.B. Wohnküche/Sekretariat) möglichst zur Straße hin auszurichten, um die Einsehbarkeit der Straße von der Wohnung aus zu ermöglichen. So wird einem Unberechtigten signalisiert, dass er sich nicht ungesehen dem Gebäude nähern kann. Die Umsetzung dieser Maßnahmen trägt dazu bei, dass sowohl öffentliche als auch private Flächen gegenseitig einsehbar und überschaubar sind und unlauteren Absichten kein Raum geboten wird. Folglich wurden bei der Entwurfsplanung baurechtliche Qualitätsmerkmale sowie Ergebnisse kriminologischer Forschung und langjährige kriminalpräventive Fachberatung berücksichtigt.

Die Festsetzung des Plangebietes als **Allgemeines Wohngebiet** trägt demnach zur Entwicklung von familien- und altengerechtem Wohnen bei. Im Gegensatz zu einem reinen Wohngebiet sind zusätzlich die Ansiedlung von Dienstleistungsangeboten im wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bereich wie z. B. Schulen,

Tageseinrichtungen für Kinder, Einkaufsmöglichkeiten, Arztpraxen etc. möglich. Diese Anlagen dienen dann nicht nur der wohnortnahen Versorgung mit dem täglich Notwendigen sondern helfen auch den Mobilitätswang zu minimieren. Die Grundversorgung im fußläufigen Bereich erleichtert Familienarbeit und die Vereinbarkeit von Familie und Beruf von



Die Ansiedlung sozialer Einrichtungen, wie z.B. einer Kindertagesstätte fördert kurze Wege und mindert den Mobilitätswang.

Frauen. Weiterhin ermöglicht sie eine längere eigenständige Lebensführung älterer Menschen mit ihrem oft eingeschränkten Mobilitätswang. Alle Hauseingänge „Im Rosenfeld“ müssen barrierefrei sein. **Die Planung unterschiedlicher Gebäudetypen und Wohnungsgrößen ermöglichen Mehrgenerationenwohnen und Wohnen für Single-/Paarhaushalte und Familien.** Die tageszeit- und wochentagsübergreifende Nutzung eines Quartiers steigert durch

Belebung des öffentlichen Raumes die soziale Kontrolle.

Das Wohnen „Im Rosenfeld“ soll dazu beitragen, dass die Bewohner sich mit Ihrem Wohnstandort und -umfeld identifizieren, Verantwortung für „Ihr Rosenfeld“ übernehmen und helfen ein intaktes Ortsbild zu generieren und zu erhalten. Verunreinigungen und Beschädigungen im öffentlichen Raum werden dann von den Bewohnern



Ein transparent gestaltetes Treppenhaus fördert durch die gegenseitige Einsehbarkeit von öffentlichen und privaten Flächen die Sicherheit.

gewöhnlich schneller und umfanglicher der Kommune gemeldet. Diese wiederum kann mit kurzfristiger Wiederherstellung des Quartierbildes durch Reinigung bzw. Instandsetzung dem sog. „Broken-Windows-Effekt“ vorbeugen. **Überschaubare Nachbarschaften helfen anonymen Wohnsituationen vorzubeugen** und die soziale Kontrolle im Quartier zu

steigern. **Fremde Personen fallen eher auf.** Auch die Erschließung von Räumen für Treffpunkte der Bewohner tragen zum Abbau von Anonymität bei. Dieses erhöht das Entdeckungsrisiko tatgeigneter Personen und reduziert so Tatgelegenheiten. Ein ausgewogenes Maß an **sozialer Durchmischung** unterstützt eine wertorientierte/-erhaltende Sozialisation und gibt normgerechte Orientierung. Standort und Stellung von Gebäuden und Anlagen zueinander, die Höhenbegrenzung von Einfriedungen, das Grünanlagen- und



Durch regelmäßigen Rückschnitt der Einfriedungen bleibt die Einsehbarkeit der öffentlichen Flächen erhalten.

Verkehrskonzept sowie die Spiel- und Freizeitbereiche wurden so geplant, dass durch Transparenz, Übersicht, ausreichende Beleuchtung und reduzierte Fortbewegungsgeschwindigkeit ein **Höchstmaß an Wahrnehmung im Quartier** und dessen Umfeld möglich ist. Gleiches

gilt für die Planung des ruhenden Verkehrs. Hier wurde auf zentrale oberirdische Sammelparkplätze verzichtet. **Anwohner stellen Ihre Fahrzeuge in Hausgaragen der Kellergeschosse ab, bzw. parken auf den jeweiligen Hausgrundstücken.**

So können Städtebau und Kriminalprävention mit der gemeinsamen Gestaltung städtischen Raumes sowohl eine hohe Lebens- und Aufenthaltsqualität schaffen und zugleich auf die Sicherheitsbedürfnisse der Wohnbevölkerung Einfluss nehmen.

Schutz vor Einbrüchen

Wohngebäude und Garagen sowie Gewerbeobjekte sollen zum wirksamen Schutz vor Einbrüchen an sämtlichen Zugangsmöglichkeiten mit Einbruch hemmenden Türen, Fenstern, Toren und Verschlusssystemen entsprechend den einschlägigen Empfehlungen der kriminalpolizeilichen Beratungsstellen ausgestattet werden.

Die Beratung ist kostenlos. Weitere Informationen erhalten Sie unter: Tel.: 0228/157676 oder per E-Mail unter: KKKPO.Bonn@polizei.nrw.de

Verfasser: Detlev Schürmann, M.A.

Vielen Dank

BEBAUUNGSPLAN 7325-14 ‚IM ROSENFELD‘



Literatur:

„Sicherheitsaudits für Straßen – 10 Fragen und Antworten“

Hrsg. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer - Juni 2004

http://www.dstgb.de/homepage/kommunalreport/archiv2004/newsitem00942/942_2_7087.pdf

„Sicherheit im Straßenraum – Raumgestaltung und Kriminalprävention“

Hrsg. Verkehrstechnisches Institut der Deutschen Versicherer - April 2004

http://www.dstgb.de/homepage/kommunalreport/archiv2004/newsitem00948/948_2_2836.pdf

„Städtebau und Kriminalprävention – Ein Leitfaden für die polizeiliche Praxis“ 2006

Hrsg. Zentrale Geschäftsstelle Polizeiliche Kriminalprävention der Länder und des Bundes (ProPK)

http://pol.duesseldorf-ika.polizei.nrw.de/stadtebau/stdtebau_und_kriminalpraevention.pdf

„Städtebauliche Kriminalprävention – Was verbirgt sich hinter diesem abstrakten Begriff?“

Schürmann 2008 in: Polizei, Verkehr und Technik – Ausgabe Jan./Feb.

<http://eu.wien.at/urbact/files/schuermann/PTVJanFeb2009.pdf>

Difu-Seminar 27.-28. Mai 2010 BerlinThesenpapier: Detlev Schürmann, M.A.

Neue Sicherheitsanforderungen an die Städte – Probleme, Ursachen, Lösungsansätze

<http://eu.wien.at/urbact/files/schuermann/Difu%20Thesenpapier+Sicherheitsaudit%20DS.PDF>

Bonn Buschdorf, Gestaltungshandbuch – Wohngebiet „Im Rosenfeld“ Hrsg. Stadt Bonn,

Entwurf: H+B Stadtplanung GbR - Stand 04/2013 in Kooperation Polizei Bonn

Planung in Bonn – Geschlechterperspektiven in der Stadtentwicklung

http://www.bonn.de/familie_gesellschaft_bildung_soiales/frauen/planung/index.html

Checkliste für Baugebiete – Kriminalpräventiver Rat Augsburg

http://www.augsburg.de/fileadmin/www/dat/06st/splan_o/BLP/Checkliste_Baugebiete_Kriminalpraeventiver_Rat.pdf

Newman, Oscar (1996) Creating Defensible Space by Oscar Newman, U.S. Department of Housing an Urban Development, Office of Policy

Development and Research; im Internet: <http://www.defensiblespace.com/book.htm>

