Rahmenplan Nord

als integriertes räumliches Entwicklungskonzept für den Bocholter Norden

zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee
gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch

mit Erläuterungen für die Planung des nördlichen und westlichen Straßenringes
von der Dinxperloer Straße bis zur Münsterstraße

Stadt Bocholt
Dezernat für Planen, Bauen und Umwelt
endgültige Beschlussfassung 16.09.2009

mensch BOCHOLT.de grenznah.LÄNDLICH.kulturell.METROPOL

Inhalt

TEIL I
1. Ausgangssituation für den Rahmenplan Nord ... 3
2. Planungsgrundlagen für die Ringplanung im Bocholter Norden / Nordwesten und Nordosten ... 6
2.1 Regionalplanung ... 6
2.2 Flächennutzungsplanung – Linienführung ... 7
- Vergleich großräumiger Linienvarianten für den Straßenring ... 14

2.3 Verkehr/ Verkehrsentwicklungsplanung/ Verkehrsprobleme ... 16
- Räumliche Abschnitte für die weiteren Planungsschritte des West- bzw. Nordringes (Prioritäten) ... 32

2.4 Entwicklungsplan Wohnen / Wohnungsmarktbedarfsprognose ... 35
2.5 Sportentwicklungsplanung / Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting ... 39
TEIL II
3. Bestandsanalyse für den Rahmenplan Nord ... 41
4. Leitlinie und städtebauliche Zielsetzung für den Rahmenplan Nord ... 49
5. Die städtebaulichen Konzepte für die Bildung neuer Siedlungsräume ... 51
5.1 „Der Strich in der Landschaft“ (Variante 1) ... 51
5.2 Wohnen an der Eschkante I (Variante 2) ... 53
5.3 Wohnen an der Eschkante II (Variante 3) ... 54
5.4 Auswahl der Planungsvarianten ... 55
- Städtebau und Nutzungen ... 56
- Wirtschaftlichkeit ... 56
- Verkehr ... 57
- Sportfachliche Bewertung ... 58
- Umweltaspekte / Strategische Umweltprüfung ... 63
- Zusammenfassung ... 69

5.5 Weiteres Vorgehen und Durchführung des Rahmenplanes Nord ... 73
- Mögliche Bauabschnitte ... 76
- Flächenbilanz ... 77
- Kosten und Realisierung ... 77

6. Literatur und Vorschriften ... 79
7. Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit (einschließlich der Bürgerversammlung), der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange für nachfolgende Planungen ... 80
7.1 Verkehrliche Belange ... 80
- Baustraße/ Falkenstraße/ Am Efing ... 80
- Radwege ... 80
- Überholmöglichkeiten auf dem geplanten Ring ... 80
- Baukosten der verschiedenen Varianten des geplanten Ringes ... 80
- Finkenberg ... 81
- Anschlüsse an den Ring / Erhalt vorhandener Wegeverbindungen ... 81
- Anschluss des Hemdener Weges an den Ring ... 81
- Verkehrszunahme durch die Verlagerung des TSV Bocholt ... 81
- Zunehmender Verkehr in den vorhandenen Siedlungsgebieten durch das neue Siedlungsgebiet auf dem Altgelände des TSV Bocholt ... 81
- Erschließung vorhandener Handwerksbetriebe ... 81
- Bemessungsfahrzeuge / Gigaliner ... 82
- Belange Landesbetrieb Straßenbau NRW ... 82

7.2 Immissionsschutz ... 82
- Immissionsschutz an der vorhandene Bebauung Holtwicker Straße und Baustraße ... 82
- Schutzanspruch des Außenwohnbereiches beim Immissionsschutzes ... 82
- Feinstaubbelastung ... 82

7.3 Öffentliche Grünflächen und Spielflächen ... 83
7.4 Bodendenkmalpflege ... 83
7.5 Trinkwasserversorgung der geplanten Siedlungsgebiete ... 83
7.6 Leitungstrassen der Versorgungsträger ... 83
7.7 Altlasten ... 83
- Altgelände TSV Bocholt ... 83
- Radrennbahn ... 83

1. Ausgangssituation für den Rahmenplan Nord

Die Rahmenbedingungen für den Bocholter Straßenverkehr haben sich den letzten Jahren grundlegend geändert. Im Dezember 2006 wurde die B 67 zwischen der Anschlussstelle Dingdener Straße und Rhede für den Verkehr freigeben. Zeitgleich erhielt die B 67 mit dem von der Stadt Bocholt gebauten Südostring eine Verknüpfung mit der Münster Straße. Bereits im Juni 2006 wurde der II. Bauabschnitt des Westringes zwischen Schwanenstraße und Dinxperloer Straße mit dem Westringtunnel eröffnet. Mit diesen umfangreichen Baumaßnahmen ist die Stadt Bocholt ihrem seit Jahrzehnten verfolgtem Ziel der Errichtung eines äußeren Straßenringes ein bedeutendes Stück näher gekommen. Der äußere Ring ist heute zu ca. zweidrittel fertig gestellt.

Die Neuordnung des Straßenverkehrs in Bocholt führt in erheblichen Maße zu verändertem Verkehrsverhalten. Auf vielen Straßen kommt es zu den erwartenden Entlastungen. Hier sind unter anderem die Münsterstraße, die Uhlandstraße, das Westend und der südliche Bereich der Dinxperloer Straße zu nennen. Im Bocholter Norden stellt sich die Situation anders dar. Dass hier eine leistungsstarke Tangente fehlt, zeigt die Belastung einzelner Wohn- und Nebenstraßen. Der motorisierte Individualverkehr sucht sich den Weg über leistungsschwächere Straßen von oder zu den Verknüpfungspunkten Westring und Südostring durch Wohn- und Erholungsgebiete im Bocholter Norden. In einigen Bereichen kommt es daher zu unzumutbaren Mehrbelastungen für die Anwohner.

Dieser Umstand sowie die Fortschreibung des Regionalplanes machen es erforderlich, nunmehr die Realisierung auch des Nordringes und eines weiteren Teil des Westringes (als Teilstücke des äußeren Stadtringes) zwischen der Adenauerallee (L 505) und der Dinxperloer Straße (L 602) sowie zur Entlastung der Dinxperloer Straße planerisch vorzubereiten, die weiteren Planungsschritte abzustimmen und die ersten Bauabschnitte für die Entwicklung des Stadtringes im Kontext einer integrierten Gesamtentwicklung festzulegen.

Dazu dient das Instrument eines integrierten räumlichen Entwicklungskonzeptes. Es versteht sich als Leitlinie für die räumliche Entwicklung eines Stadtteils oder Ortsteiles. Es ist Grundlage für die Diskussion in der Öffentlichkeit und kann entsprechend der Erfordernisse der Öffentlichkeit, der Politik und der Verwaltung angepasst und fortgeschrieben werden.

Dabei bedeutet „integriert“, die Aufnahme aller städtebaulichen und fachlichen Planungen, die sich auf das Plangebiet auswirken. Für den Rahmenplan Nord bedeutet dies konkret eine integrierte Betrachtungsweise von Verkehrswegen, Wohngebieten, Sport- und Freizeitstätten sowie Umweltaspekten. „Räumlich“ ist das Konzept, da es die Planungsidee und –strategie in einem bestimmten räumlich abgegrenzten Bereich darstellt. Die Maßnahmen sind „verortet“.

Für die Schaffung von Baurechten auf Grundstücken ist es für eine Gemeinde notwendig, vorbereitende und verbindliche Bauleitpläne[1] aufzustellen, welche die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in einem Gemeindegebiet regeln.[2] Um diese Pläne aufzustellen zu können, ist im Vorfeld der Aufstellung eine gemeindliche Entwicklungsplanung erforderlich. Die Gemeinde kann diese Planung als städtebauliches Entwicklungskonzept[3] von den zustän-

---

[1] Vorbereitender Bauleitplan ist ein Flächennutzungsplan, verbindlicher Bauleitplan ist ein Bebauungsplan
[2] Siehe § 1 Baugesetzbuch
[3] gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 Baugesetzbuch

digen kommunalen Gremien beschließen lassen, um damit die städtebauliche Zielsetzung durch Beschluss zu untermauern. Das Entwicklungskonzept besitzt eine starke Verbindlichkeit und muss bei der Aufstellung der Bebauungspläne berücksichtigt werden.

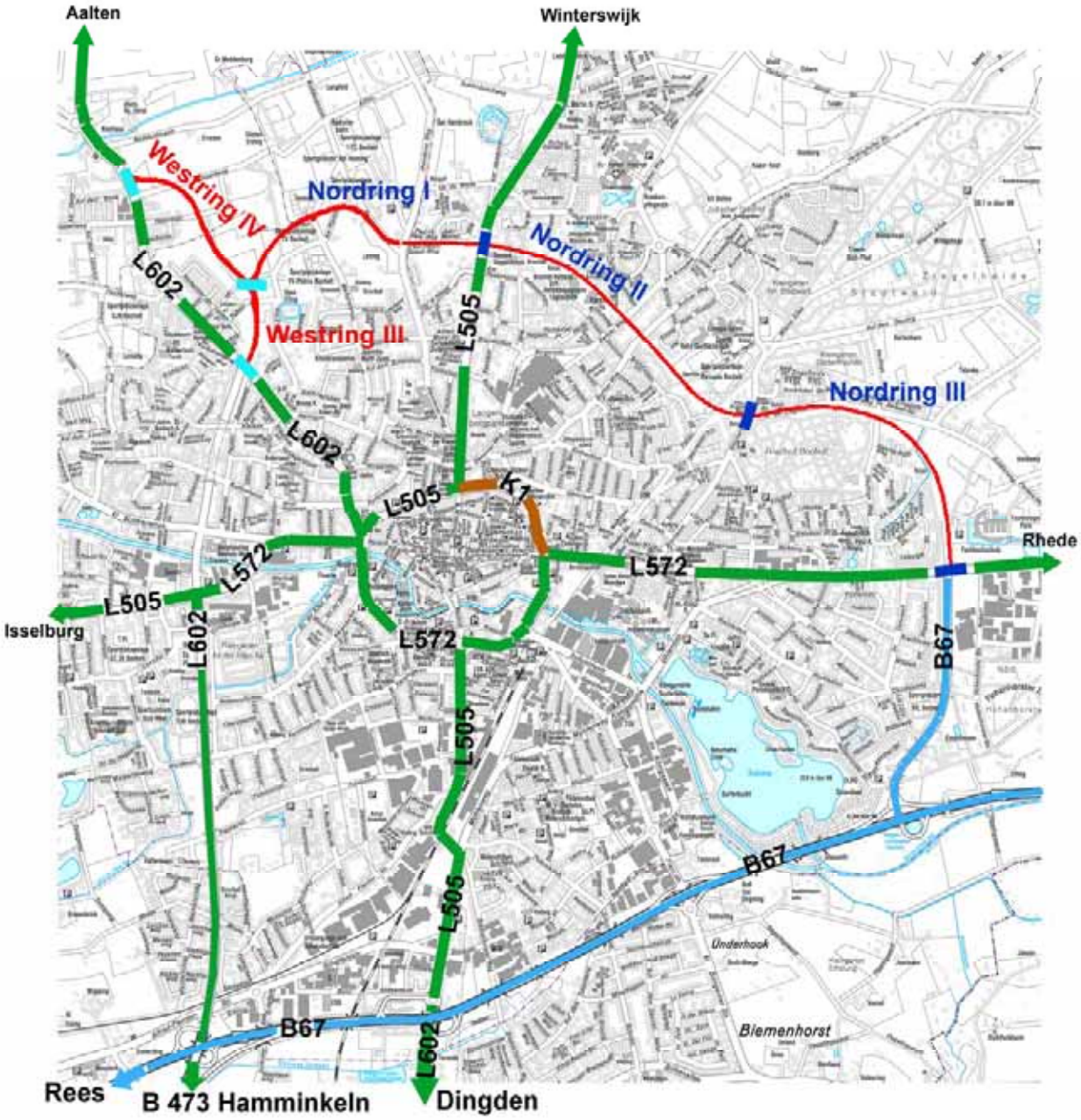
Das integrierte räumliche Entwicklungskonzept „Rahmenplan Nord“ soll damit auch nach der Vorstellung in der Öffentlichkeit als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch in der Stadtverordnetenversammlung beschlossen werden.

Damit wird das integrierte räumliche Entwicklungskonzept „Rahmenplan Nord“ Teil eines demokratischen Prozesses. Es soll die Frage nach der räumlichen Entwicklung zwischen Dinxperloer Straße im Westen, Fehringweg im Norden, Adenauerallee im Osten und Herzogstraße im Süden beantworten, da die Trasse für den West- bzw. Nordring in diesem Bereich noch nicht planerisch und eigentumsrechtlich gesichert ist. Als Grundlage für diese Rahmenplanung ist es notwendig, sich mit der Verkehrsplanung in Bocholt insgesamt zu beschäftigen. Die Diskussion der Linienführung des äußeren Ringes wird aus der Vergangenheit aktuell wieder aufgegriffen und mit neusten Erkenntnissen abgeglichen und reflektiert.

Wegen der Eröffnung der südlichen Umgehung der Stadt sind neuerlich die Straßen in Bocholt von der Bundessraße B 67 und B 473 zur Landstraße herunterklassifiziert wurden. Bocholt wird nunmehr von den Landstraßen L 572, L 505 und L 603 durchzogen. Die Abschnitte des noch zu realisierenden äußeren Ringes werden folgendermaßen bezeichnet:

Westring III	von der Dinxperloer Straße (Einmündung Westringtunnel) bis zum Knotenpunkt mit dem Nordring und Westring IV
Westring IV	vom Knotenpunkt mit dem Nordring und Westring III bis zur Dinxperloer Straße auf Höhe der Einmündung Bussardweg
Nordring I	vom Knotenpunkt mit dem Westring III und Westring IV bis zur Adenauerallee
Nordring II	von der Adenauerallee bis zur Blücherstraße
Nordring III	von der Blücherstraße bis zur Münsterstraße

Die vorliegende Untersuchung ist in zwei Blöcke unterteilt. Im ersten Teil wird die Planungsgrundlage für die stadtweite Ringplanung dargestellt. Sie ist die Grundlage des weiteren Vorgehens und der Bildung von räumlichen Prioritäten (siehe Kapitel 2, Seite 6 und Kapitel „Räumliche Abschnitte für die weiteren Planungsschritte des West- bzw. Nordringes (Prioritäten)“, Seite 32).



Im zweiten Teil wird auf den Planbereich des Rahmenplanes Nord eingegangen (siehe ab Kapitel 3, Seite 41). Im Hinblick auf die gewünschte Entwicklung des Gebietes war eine ausgiebige Analyse aller planungsrelevanten Elemente und Gegebenheiten im Planungsraum erforderlich. Das Gebiet des Rahmenplanes Nord wurde auf positive und negative Faktoren hin untersucht. Mögliche Beeinträchtigungen und Chancen für eine weitere Entwicklung werden dargestellt. Abschließend wird zudem auf die Bindungen, die für die Gebietsentwicklung relevant sind, eingegangen.

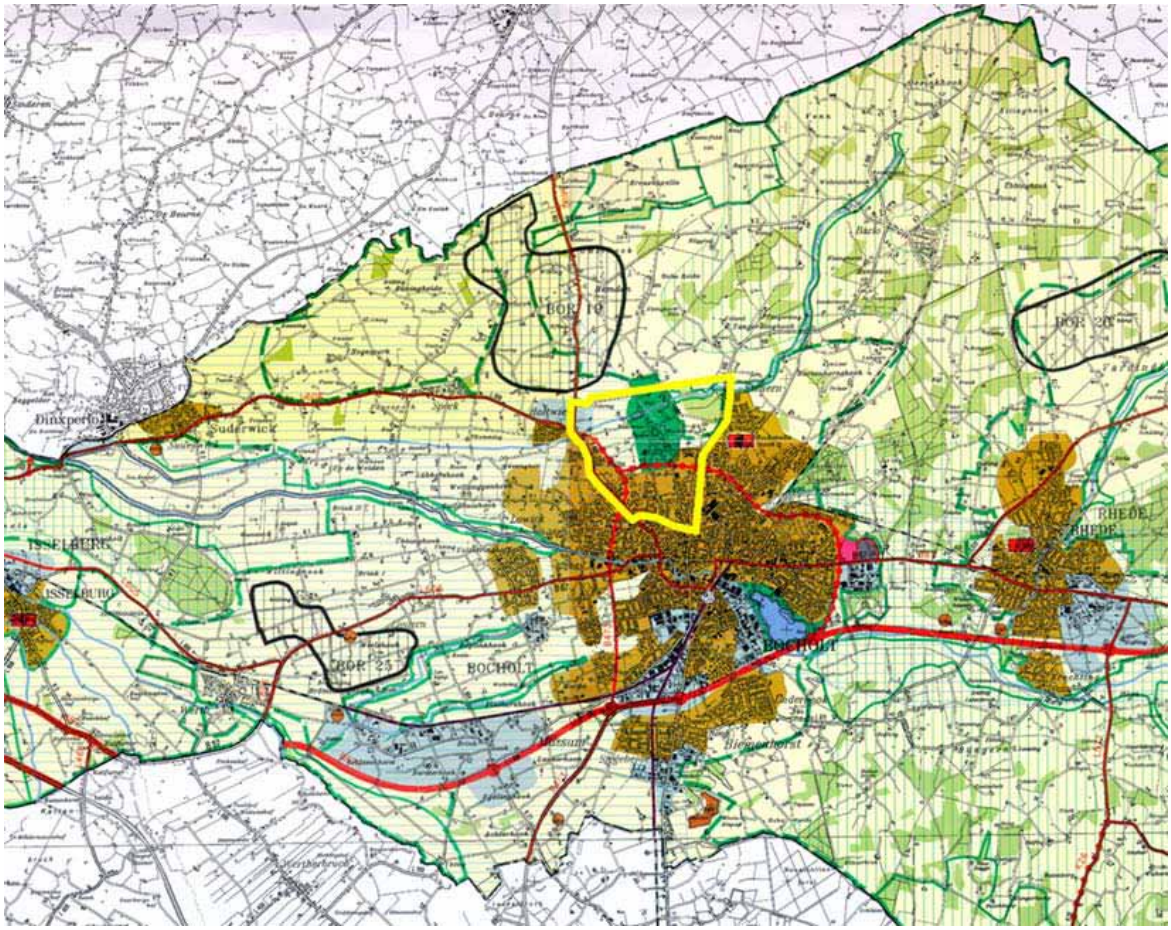
Nach der Analyse folgt die Entwicklung der städtebaulichen Zielsetzungen für den Bereich des Rahmenplanes Nord (Kapitel 4, Seite 49). Daraus werden dann städtebauliche Konzepte in drei Varianten dargestellt und unter den Aspekten: Städtebau, Wirtschaftlichkeit, Verkehr, Sport und Umwelt bewertet. Daraus folgernd wird eine Variante als Grundlage für die weitere Entwicklung des Siedlungsraumes vorgeschlagen (Kapitel 5, Seite 51) und ein Aussagen für ein weiteres Vorgehen (Kapitel 5.5, Seite 73) entwickelt.

TEIL I

2. Planungsgrundlagen für die Ringplanung im Bocholter Norden / Nordwesten und Nordosten

2.1 Regionalplanung

Im Regionalplan von 1998 für den Regierungsbezirk Münster (GEP) - Teilabschnitt Münsterland - ist der äußere Bocholter Stadtring unter Einbeziehung der Bundesstraßen B 67 und B 473 (n) sowie der Landesstraße L 602 (n) enthalten. Dabei werden den verschiedenen Abschnitten jeweils eine unterschiedliche verkehrliche bzw. landesplanerische Bedeutung beigemessen, wobei der geplante West-, Nordring zwischen Dinxperloer Straße (L 602) und Münsterstraße (B 67) als „nördliche Entlastungsstraße in Bocholt“ dem regionalen Verkehr zugeordnet wird. Eine baldige Verwirklichung dieser Entlastungsstraße wird landesplanerisch angestrebt. Sie ist somit - wie die anderen Abschnitte des äußeren Ringes - Ziel der Landesplanung und gemäß § 1 (4) Baugesetzbuch und § 32 Landesplanungsgesetzt[4] der Bauleitplanung übergeordnet.



Regionalplan 1998

[4] Das Landesplanungsgesetz (LPlG); in Kraft getreten am 7. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430); geändert durch Artikel 7 des Gesetzes über die Zusammenlegung der allgemeinen Kommunalwahlen mit den Europawahlen vom 24. Juni 2008 (GV. NRW. S. 514), in Kraft getreten am 16. Juli 2008.

Seit 2006 wird an der Fortschreibung des Gebietsentwicklungsplanes gearbeitet. Er wird dann als Regionalplan bezeichnet. In ersten Gesprächen mit der Bezirksregierung 2006 wurde die weitere Ringplanung von der Münsterstraße bis zur Dinxperloer Straße erörtert. Eine Aktualisierung der zeichnerischen Darstellung bezüglich des Bestandes und der Planung der Trasse des Stadtringes ist vorzunehmen. Im Verlauf der Erarbeitung des neuen Regionalplanes müssen die städtebaulichen Überlegungen der Stadt Bocholt mittels Absprachen und Beteiligungen (Gegenstromprinzip) eingearbeitet werden. Dies betrifft insbesondere den Bereich zwischen Hemdener Weg und Dinxperloer Straße, da die Trasse hier durch die freie Landschaft geführt werden soll und sich die Linienführungsdiskussion im Planverfahren ergibt. Allerdings muss im Rahmen der Diskussion der Trassenführung zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg auch die Frage der räumlichen Gesamtentwicklung des Bocholter Nordens und der Ortslage Holtwick auf der Ebene der Landesplanung und Raumentwicklung geklärt werden.

Die Darstellung des Gebietsentwicklungsplans zeigt für den Bocholter Norden die regionalbedeutsamen Einrichtungen: Fachhochschule, Technologiepark, Krankenhaus, Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting und Gewerbegebiet Holtwick. Aus der Darstellung wird die Bedeutung einer Verkehrsverbindung zur Erreichung dieser Einrichtungen für den regionalen Verkehr deutlich; sie ist damit regionalplanerisch dokumentiert.

Darüber hinaus erschließt die geplante Straße auch verschiedene, nicht im Gebietsentwicklungsplan, dargestellten überregional wichtige Einrichtungen oder Unternehmen wie den Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Stadtwald, den städtischen Friedhof oder die Fa. Borgers. Sind Darstellungen des Gebietsentwicklungsplan betroffen, gilt das Anpassungsgebot aus dem Baugesetzbuch (§1 Abs. 4). Demnach sind bei der Aufstellung von Bauleitplänen die Ziele der Raumordung zu beachten.

2.2 Flächennutzungsplanung – Linienführung

Der seit 1979 wirksame Flächennutzungsplan stellt die Trasse für den äußeren Straßenring zwischen der Münsterstraße und der Dinxperloer Straße als überörtliche Hauptverkehrsstraße gemäß § 5 Abs. 6 Bundesbaugesetzbuch[5] dar. Dies bedeutet, dass die Straßentrasse, die nach anderen gesetzlichen Vorschriften festgesetzt ist, auch in den Flächennutzungsplan übernommen wurde. Diese Darstellung zielt damit deutlich auf die überregionale Bedeutung des Ringes im Norden ab. Sie zeigt aber auch, dass die verkehrsplanerische Zielsetzung als städtebauliches Ziel in den Flächennutzungsplan aufgenommen wurde.

Die Grundlage für die im Flächennutzungsplan dargestellte Trasse bildet eine bereits vor Jahren, zum Teil bereits vor Jahrzehnten geführte Diskussion der Linienführung. Die wurde aktuell nochmals für die Nordumgehung erörtert und untersucht6.

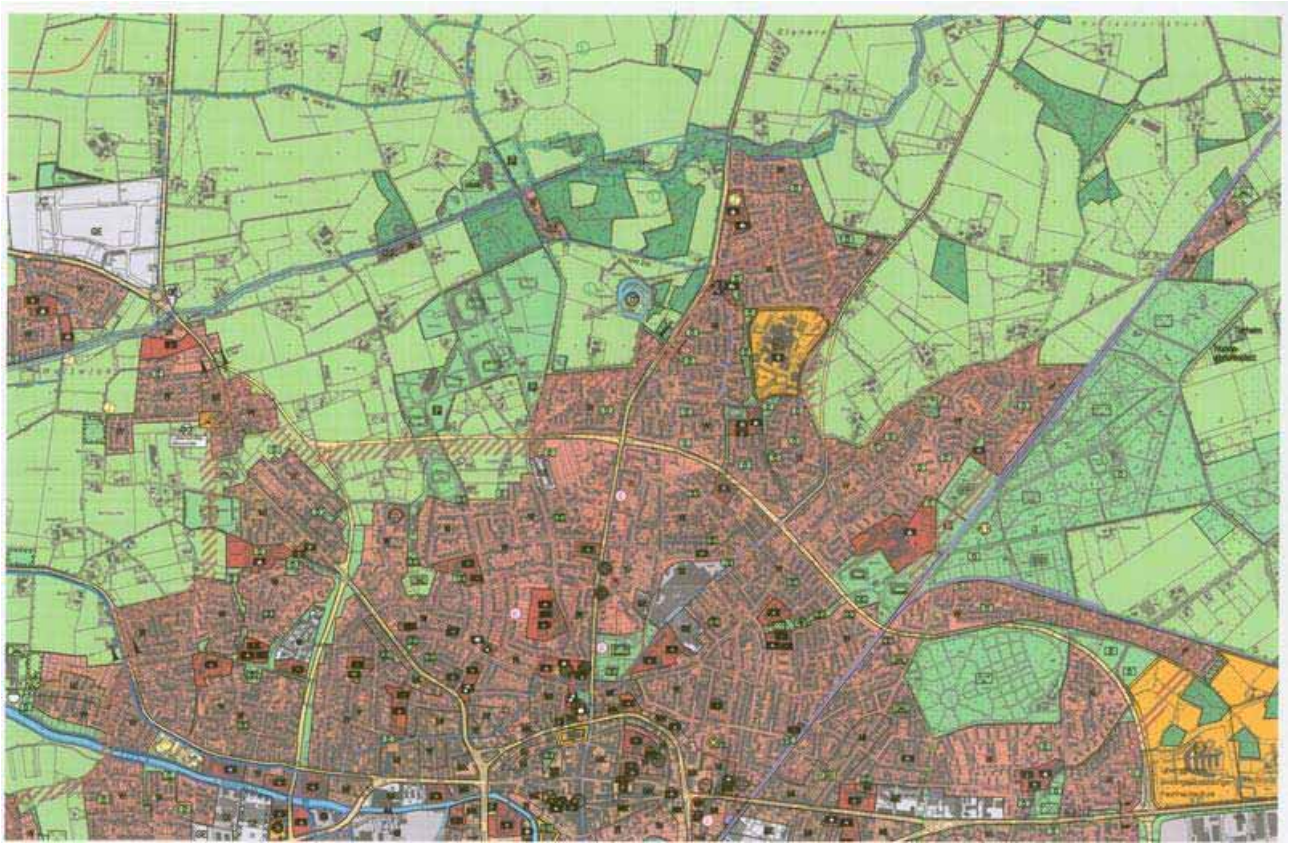
---

[5] Der § 5 des Bundesbaugesetzbuch regelt den Inhalt des Flächennutzungsplanes. Das Bundesbaugesetz wurde 1986 durch das Baugesetzbuch abgelöst. Hier finden wir die Regelungen zum Inhalt des Flächennutzungsplanes ebenfalls im § 5. Die angesprochene Regelung des § 5 Abs. 6 Bundesbaugesetz findet sich heute unter § 5 Abs. 4 wieder. Hiernach handelt es sich um eine so genannte nachrichtliche Darstellung, die im Flächennutzungsplan vermerkt wird.

[6] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

Eine innenstadtnähere Führung der Trasse scheidet aus Gründen der Stadtstruktur praktisch aus. Eine auf gewissen Teilstrecken (Willingsweide, Alfred-Mozer-Straße, Brockhoffstraße, Borgersstraße) unter Umständen denkbare Linienführung findet keine Fortsetzung.

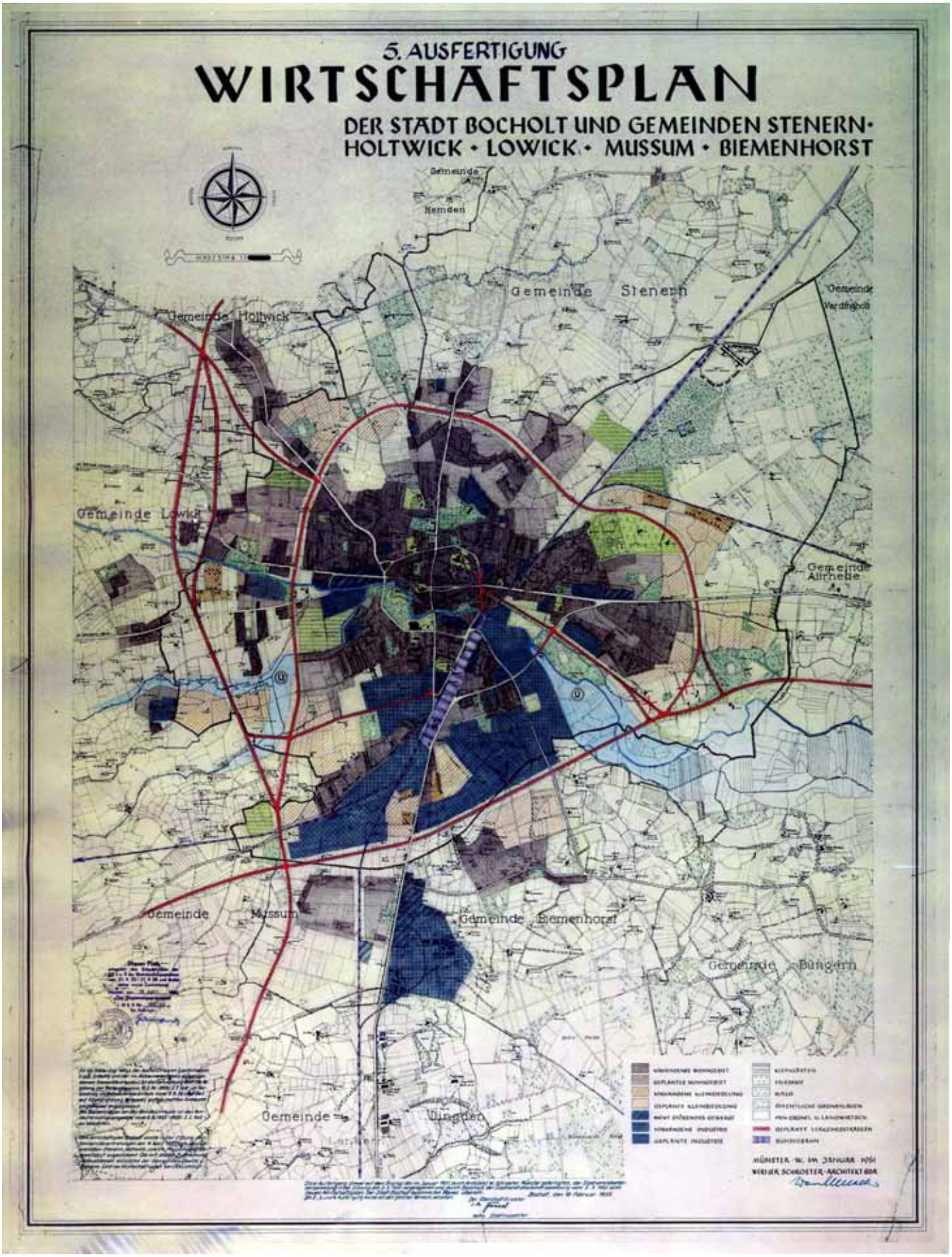
Die vorhandene Bausubstanz der angrenzenden Wohngebiete macht die innenstadtnähere Führung der Trasse unmöglich, es sei denn, man entschiede sich für eine radikale Beseitigung von vorhandener Bebauung für Straßendurchbrüche und weitere Verbreiterungsstrecken. Die Folgen für die in großer Zahl Betroffenen wären dabei unübersehbar, sofern man überhaupt an eine Realisierbarkeit denken könnte. Die Eingriffe in privates Eigentum und Bausubstanz, die Entschädigungs- und Umsiedlungsfragen wären dabei nur ein Teil des Problemkreises, der andere würde gebildet durch die Fragen aus dem sozialen Bereich, der privaten Lebensumstände. Aktiver Lärmschutz in Form von Schutzwällen und -wänden sowie ein Schutz vor Abgasbelästigungen und Erschütterungen wäre unmöglich, ohne weitere Eingriffe in Bausubstanz und Eigentum auszulösen. Die Auswirkungen auf die Stadtstruktur und das Ortsbild wären zudem verheerend; auch würde die Schulwegsicherung erhebliche Probleme aufwerfen.



Flächennutzungsplan von 1979, in der Fassung von 2008

Für Wohnzwecke genutzte Flächen dürfen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten in Anspruch genommen werden. Diese Forderung des Baugesetzbuches (§ 1 Abs. 5) nach einer nachhaltigen Entwicklung gewinnt hier besondere Bedeutung, zumal eine andere Straßenführung, welche weniger in die vorhandene Wohnfläche eingreift, durchaus möglich ist. Bei der Diskussion um die stadtferneren Trassen sind verschieden Linienführungen in der Vergangenheit erörtert und bewertet worden.

Wirtschaftsplan 1951



Eine stadtfernere Führung der Trasse, die weit um die bebauten Gebiete geführt wird, ist des Öfteren erwogen worden. Allerdings stehen den Vorteilen bzgl. des Schutzes der Wohngebiete vielfältige und erhebliche Nachteile gegenüber. Das Prinzip des kürzesten Weges wird vom Autofahrer allenfalls dann aufgegeben, wenn der angebotene Umweg einen Zeitvorteil ermöglicht. Dies wäre hier nicht gegeben. Bei der Zusammensetzung des Verkehrs in Bocholt spielt der (überörtliche) Durchgangsverkehr eine untergeordnete Rolle. Für den Ziel- und Quellverkehr (von außerhalb nach Bocholt hinein und wieder heraus oder umgekehrt), vor allem auch für den Binnenverkehr (z. B. aus den Wohngebieten-, zu den Arbeitsstätten und zurück) brächte diese Lösung außer den Umwegen zusätzliche Zeitnachteile. Diese Alternativtrasse würde mit Sicherheit kaum angenommen, womit dann auch eine Entlastung des inneren Ringes und der wichtigsten Radialen nicht zu erreichen wäre.

Im Übrigen wären bei der stadtfernen Alternative die natürlichen Gegebenheiten und die Erholungsfunktion der Landschaft, die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie die land- und forstwirtschaftlichen Belange betroffen.

Das Landschaftsschutzgebiet „Holtwicker Bach“, der Erholungsraum „Stadtwald - Stadtwaldlager - Stadtwalderweiterung - Tonwerke“ würden dabei geschädigt, im weiteren Verlauf auch ggf. das Landschaftsschutzgebiet „Hohenhorster Berge“. Nicht zu vernachlässigen oder zu unterschätzen sind auch die Probleme bei der Durchschneidung landwirtschaftlicher Betriebe oder von Waldflächen. Der Grundsatz des Baugesetzbuches, land- und forstwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang für andere Nutzungsarten vorzusehen und in Anspruch zu nehmen, kommt hier voll zum Tragen[7]. Auch die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung des Baugesetzbuches verlangt die Überprüfung einer alternativen Trassenführung.

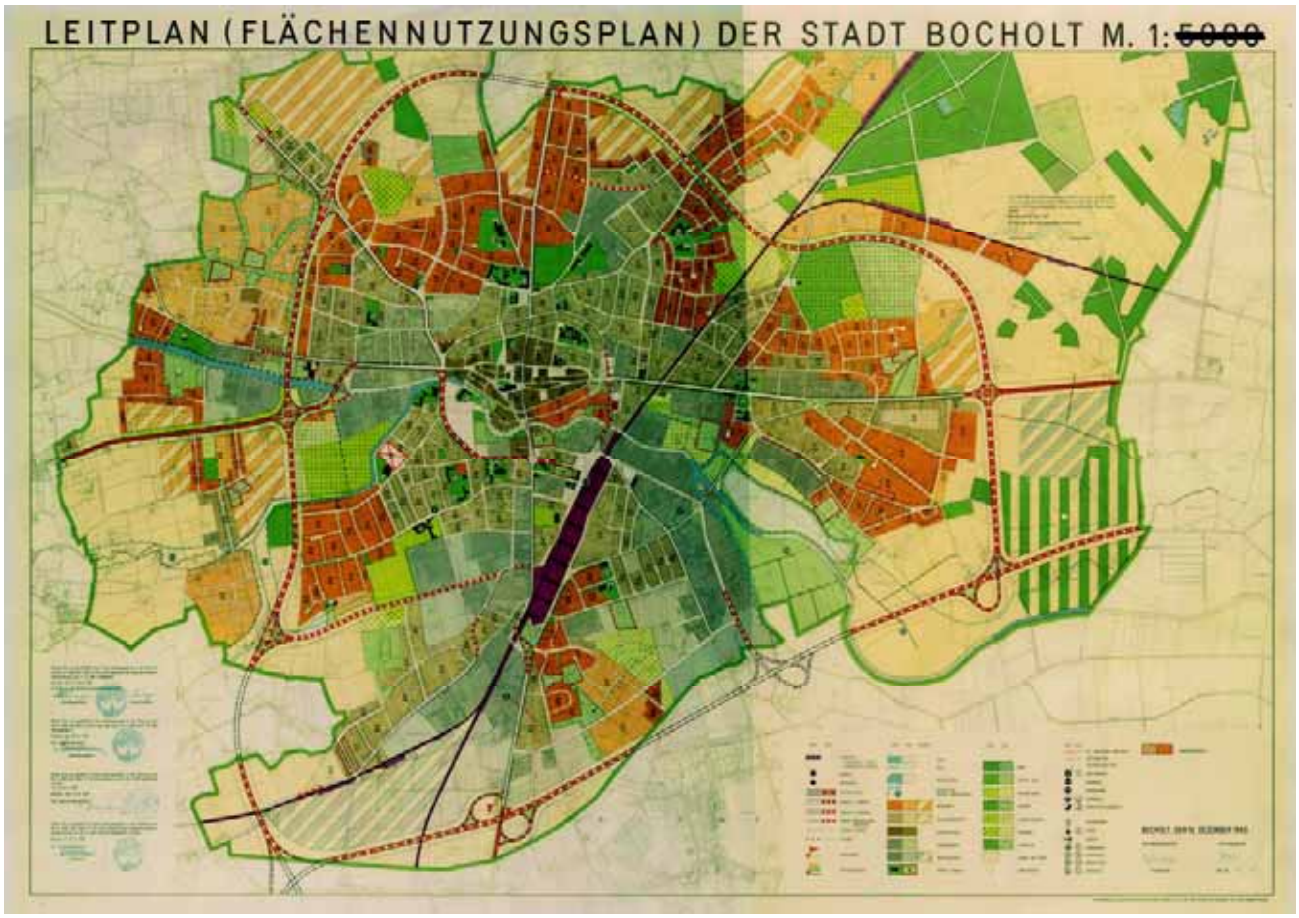
Im Gegensatz zu den oben genannten Vorschlägen steht eine Alternative durchaus zur Verfügung: die Weiterentwicklung einer Trasse, die bereits im Wirtschaftsplan von 1951 und im Flächennutzungsplan von 1960 vorgesehen war und im verbindlichen Flächennutzungsplan von 1979 Eingang gefunden hat. Diese Trassenführung von der Münsterstraße (zwischen Fachhochschule und Siedlungsgebiet) nördlich des Friedhofes bis in den Süden des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Hünting mit Anschluss an die Dinxperloer Straße erscheint nach Abwägung aller Vor- und Nachteile und der Einschätzung der tatsächlichen Realisierbarkeit nach wie vor besonders geeignet.

Die Planung der Straßentrasse wurde nicht separat, sondern zusammen mit der Siedlungsentwicklung als integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Planung vorgenommen. Dies bedeutet, dass bei der Auswahl der Flächen, die notwendigerweise für die Stadterweiterungen nach dem Kriege dem umliegenden Freiraum entzogen werden mussten, nicht nur die baulichen und sonstigen Belange der jeweiligen Siedlung, sondern auch die verkehrlichen Belange der Gesamtstadt berücksichtigt werden mussten. So wurden in Bebauungsplänen über Jahrzehnte hinweg im Abschnitt zwischen B 67 (Münsterstraße) und L 505 (Adenauerallee) neben den sonstigen Flächen auch die Flächen für die Nordostumgehung als Freihalteflächen für die geplante Straße nachrichtlich dargestellt bzw. als Straßenfläche ausgewiesen. Dies entsprach im übrigen den Grundsätzen der Prioritätenfolge in der Stadt Bocholt seit Kriegsende: Wohnungsbau, Schulbau, Arbeitsplatzsicherung, Grün- und Erholungsanlagen Radwegebau rangierte vor dem Bau des Straßenringes. In Politik und Verwaltung bestand darüber Konsens.

---

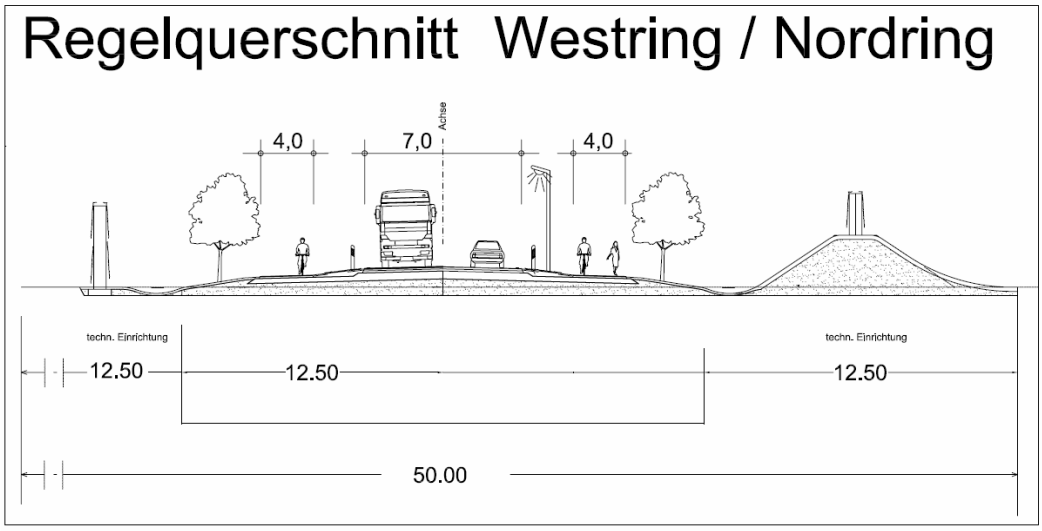
[7] § 1 Abs. 5 Baugesetzbuch

Verkehrsplanung wurde integrativ mit dem gesamten übrigen Städtebau als Zukunftskonzept betrieben, wobei es darauf ankam, Trassen und Flächen für später zu sichern und diese bei konkreten Planungen zu beachten bzw. zu berücksichtigen. Die Realisierung des Straßenringes sollte dann bei entsprechender Bedarfslage ggf. auch abschnittsweise erfolgen.



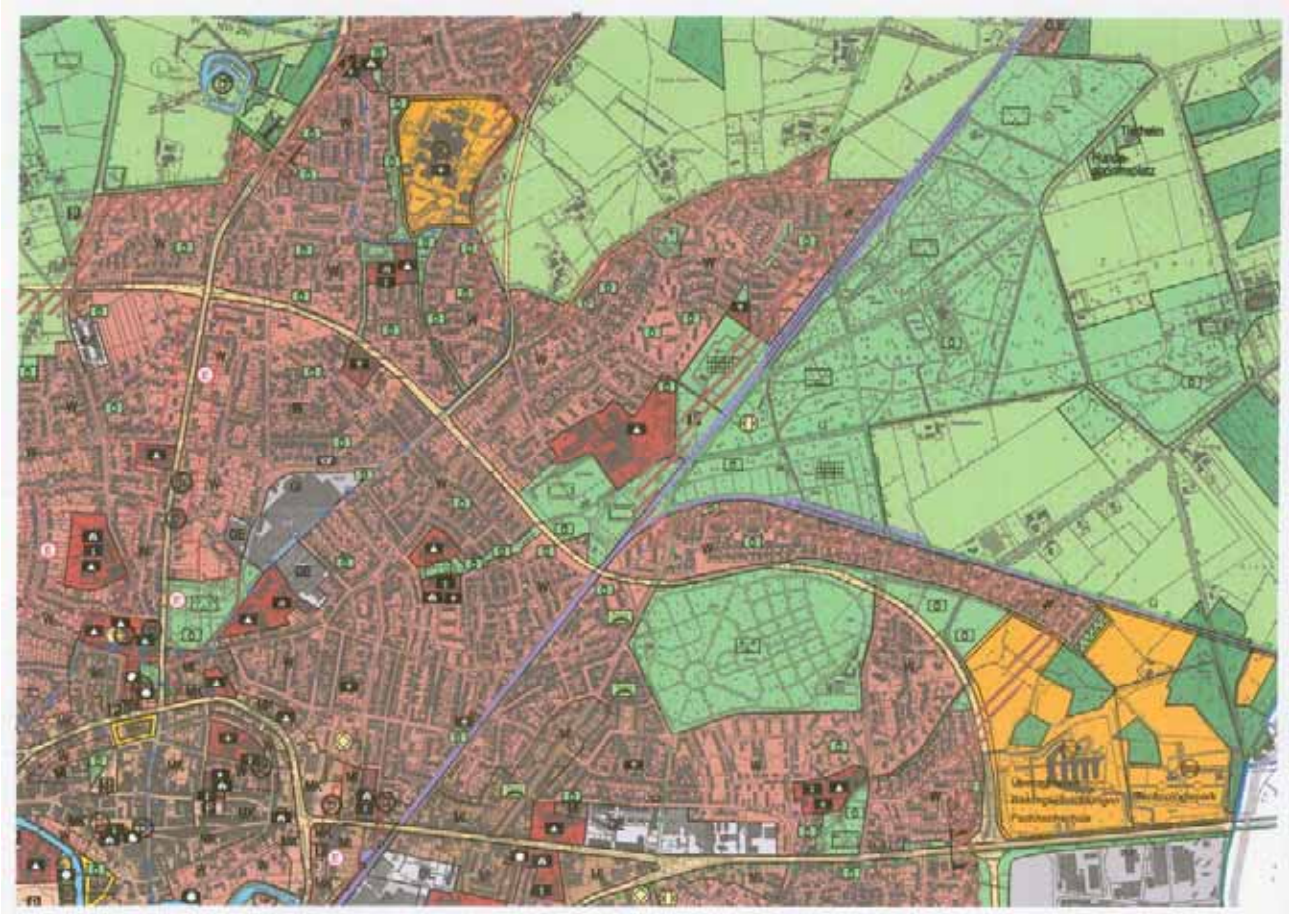
Flächennutzungsplan 1960

Parallel dazu wurde der erforderliche Grunderwerb kontinuierlich getätigt, so dass heute für den in Frage kommenden Abschnitt (Adenauerallee - Münsterstraße) bis auf wenige Quadratmeter die Flächen im Eigentum der Stadt Bocholt stehen. Die Breite der Trasse, die ursprünglich aus der Vorstellung eines 4-spurigen Straßenquerschnittes mit beiderseitigen 20 m-Freihaltestreifen resultierte, ist inzwischen für die Aufnahme einer 2-spurigen ebenerdigen Stadtstraße mit entsprechend dimensionierten Abbiegespuren in den Knotenpunktsbereichen, mit kombinierten Geh- und Radwegen, Pflanzstreifen für Alleebäume sowie auch aktiven Schallschutzanlagen (Lärmschutzwände und –wälle) vorgesehen.



Regelquerschnitt (Stand 2004)

Diese langfristig strategisch angelegte und ständig fortgeschriebene Konzeption ermöglicht es nun, dass auf dem Abschnitt zwischen Adenauerallee bis Münsterstraße weder im Flächennutzungsplan dargestellte Wohnbauflächen noch land- bzw. forstwirtschaftliche Flächen zusätzlich in Anspruch genommen werden müssen, auch bleiben Landschaft und Erholungsraum unberührt. Gleichzeitig stehen Flächen für Lärmschutzwälle, -wände und Wall-Wand-Kombinationen, soweit diese erforderlich werden, zur Verfügung. Eingriffe in privates Grundstückseigentum sind auf dem Streckenabschnitt Adenauerallee bis Münsterstraße nur noch in einem Fall erforderlich; Eingriffe in private Bausubstanz sind nirgendwo notwendig.



Flächennutzungsplan 1979

Bei den vorhandenen Abständen der Gebäude bis zu den geplanten Fahrbahnrändern sind bei herkömmlichem Straßenausbau Erschütterungsprobleme nicht zu erwarten. Auch Abgas- oder Geruchsprobleme, wie sie häufig in engen Innenstadtstraßen beobachtet werden, sind bei den gegebenen Abständen sowie den örtlichen Wind- und Witterungsverhältnissen, nicht von Bedeutung, zumal durch die Schutzwälle und -wände bzw. durch die Stellung der Baukörper mit lärmschützenden Grundrissen sowohl für Aufenthaltsräume als auch für Außenwohnbereiche (Terrassen, Hausgärten) zusätzlich Schirmwirkungen eintreten werden. Dies gilt auch für Fragen des Abriebes und Staubes.

Auch ist davon auszugehen, dass diese Trassenführung vom Verkehr angenommen und der innere Ring sowie die Radialen[8] entsprechend entlastet werden. Der Gesamtverkehrsplan von 1970, wie auch der Verkehrsentwicklungsplan von 1986 kommen zu dieser Schlussfolgerung. Die notwendigen Schulwegsicherungen sind durch Ampelregelung mit maximalen Sichtfeldern gut lösbar.

Flächennutzungsplan 1979

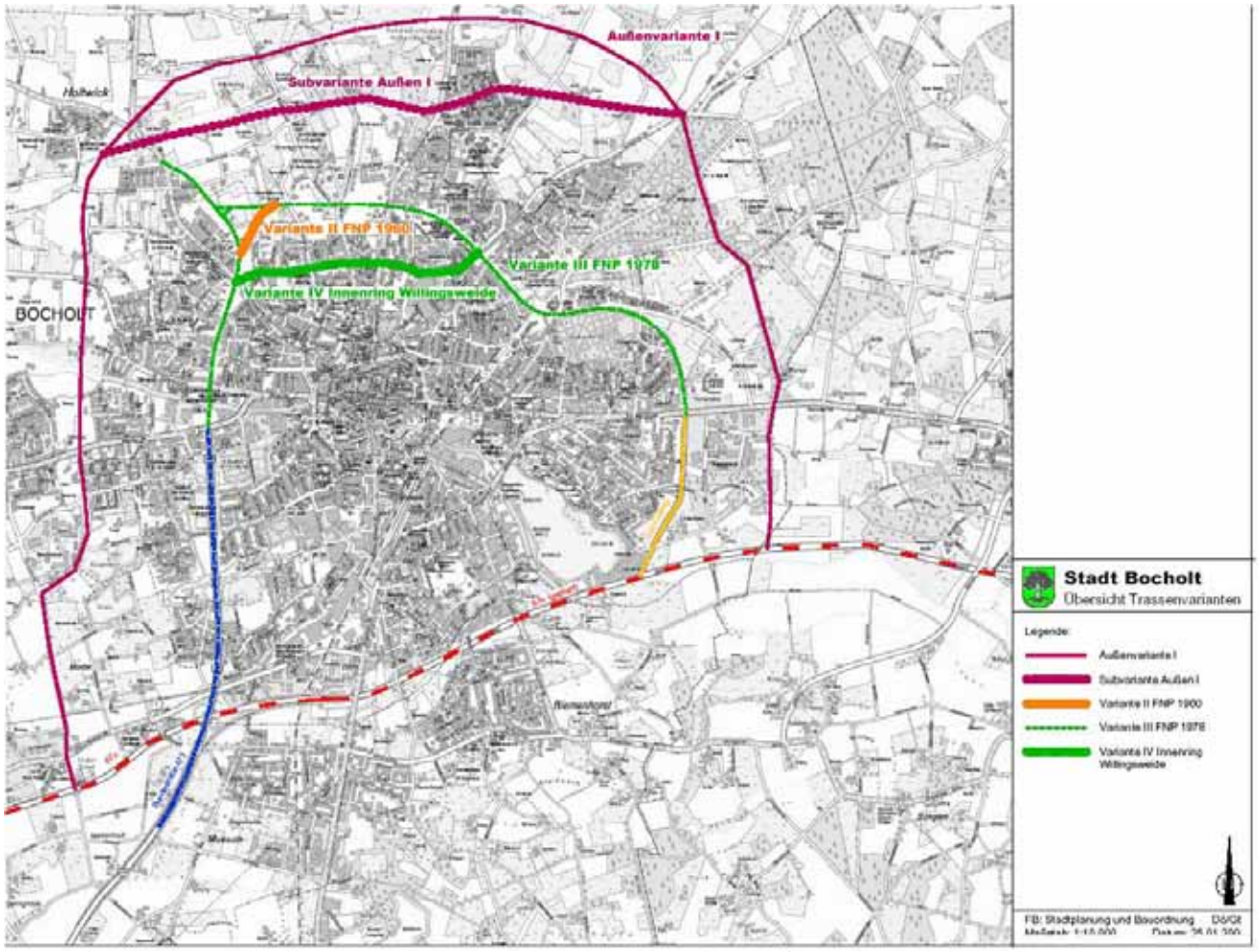
Der Abschnitt den Straßenringes zwischen Hemdener Weg und Dinxperloer Straße (West- und Nordring) sowie der Abschnitt zwischen Dinxperloer Straße von Westringtunnel bis zur nördlichen Dinxperloer Straße (Westring) ist im Flächennutzungsplan in der freien Landschaft bzw. im Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting dargestellt. Diese Darstellung entspricht wie schon dargelegt dem Verkehrsentwicklungsplan. Aussagen zur Siedlungsentwicklung im Bocholter Norden erfolgten aber erst 1995 mit dem Wohnbauentwicklungsplan (siehe 1.1, Seite 35). Da die Linienführung im Bauleitplanverfahren für diese Trasse genau untersucht werden muss und auch festzulegen ist, sollte auch eine umfassende aktuelle Untersuchung der Linienführung durchgeführt werden.

---

[8] Radial steht für geradlinig von einem Punkt ausgehend bzw. entlang des Radius. Radialen sind die Straßen, die von einem Mittelpunkt sternförmig nach Außen verlaufen.

Vergleich großräumiger Linienvarianten für den Straßenring

Die Untersuchung zur integrierten Planung „Nordring Bocholt"; Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht[9], zeigt in der zusammenfassenden Betrachtung der Umweltgüter, dass die Einschätzungen im Gesamtverkehrsplan und Verkehrsentwicklungsplan auch nach neuesten wissenschaftlichen Methoden und Erkenntnissen heute noch gültig sind und für die weiteren Betrachtungen und städtebaulichen Planungen eine wesentliche Grundlage darstellen. Betrachtet worden sind die großräumigen Linienführungen in zwei Varianten mit entsprechenden Unter- bzw. Subvarianten.



Plan mit den Trassenvarianten aus der Untersuchung: Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht

Für die Varianten: Außenvariante I, Subvariante Außen I, Variante II Flächennutzungsplan 1960, Variante III Flächennutzungsplan 1979 und Variante IV Innenring "Willingsweide" wurden die Schutzgüter „Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft" bewertet und in einem schutzgutübergreifenden Vergleich zusammengestellt.

Die schutzgutübergreifende Darstellung des Variantenvergleichs zeigt den klassischen Konflikt zwischen der Beeinträchtigung der Schutzgüter der bebauten Umwelt (Menschen) und der natürlichen Umwelt. Insbesondere die Variante IV Innenring „Willingsweide" stellt sich

[9] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

aufgrund ihrer innenstadtnahen Führung als die belastendste Variante für die Anwohner und die Gesundheit der Menschen dar, während sie hinsichtlich der Schutzgüter der natürlichen Umwelt am besten zu beurteilen ist. Für die stadtfernen Varianten (Variante I und Subvariante Außen I) zeigt der Variantenvergleich dementsprechend ein umgekehrtes Ergebnis. Diese Varianten rufen die größeren Auswirkungen auf die Schutzgüter der natürlichen Umwelt (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft) hervor, während die stadtnahen Varianten diese Schutzgüter deutlich weniger beeinträchtigen.

Neben der schutzgutübergreifenden (quantitativen und qualitativen) Bewertung ist in der qualitativen Bewertung der Linienvarianten weiterhin zu klären, ob über die summarischen Ergebnisse des Raumwiderstandes hinaus „zulassungsbelastende Effekte“[10] auftreten, die das weitere Verfahren bzw. das Projekt erschweren oder behindern können. Diese Effekte fließen ebenfalls in die Beurteilung mit ein. So führen die Außenvariante I und die Subvariante Außen I jeweils durch Bereiche in denen geschützte Biotope gem. § 30 Bundesnaturschutzgesetz bzw. § 62 Landschaftsgesetz NRW vorkommen, die naturschutzrechtliche Befreiungstatbestände auslösen. D.h. für den Verlust oder Beeinträchtigungen dieser besonders geschützten Biotope sind im Rahmen der Zulassungsverfahren[11] Befreiungen gemäß § 62 Bundesnaturschutzgesetz bzw. § 69 Landschaftsgesetz NRW zu beantragen.

Dieser Sachverhalt gilt zusätzlich für die Außenvariante I, infolge der Querung des NSG "Holtwicker Bach" und des NSG "Hohenhorster Berge". Letzteres gilt auch für die Subvariante Außen I. Darüber hinaus führen die Außenvariante I und Subvariante Außen I zusätzlich durch ausgewiesene schutzwürdige Biotope gemäß Biotop-Kataster der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten (LÖBF), welches ebenfalls eine Belastung darstellt, da in der Regel hierdurch ein höherer Kompensationsbedarf verursacht wird.

Für die Variante IV Innenring Willingsweide ist davon auszugehen, dass auf Grund der Enge der bestehenden Bebauung, die Einrichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich ist und somit, insbesondere im Bereich Willingsweide / Dürerstraße, sowohl die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz als auch die Orientierungswerte der DIN 18 005 – Schallschutz im Städtebau nicht eingehalten werden könnten. Darüber hinaus würde bei der Variante IV Innenring Willingsweide im weiteren Verlauf (durch bereits bebautes Gebiet) im Bereich Dürerstraße/ Am Efing/ Sattlerskamp erheblich in Eigentumsrechte der Anwohner eingegriffen, was das Genehmigungsverfahren mit erheblichen Planungshemmnissen (langjährige Gerichtsverfahren und Kosten) belasten würde. Glei-

---

[10] Unter „zulassungsbelastenden Effekten“ werden Folgen verstanden, die weiter entsprechend der gesetzlichen Regelungen überprüft werden müssen und bei einer weitergehenden Untersuchung für die Zulassung einer Trasse- oder Linienführung gelöste werden müssen. In der Untersuchung wurden als zulassungsbelastende Effekte betrachtet:

- Überschreitungen der Immissionsschutzgrenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz, da aktiver Lärmschutz nicht möglich
- Überschreitung der Orientierungswerte der DIN 18005, da aktiver Lärmschutz nicht möglich
- Eingriff in bestehende Wohnbebauung (zusätzliche Gerichtsverfahren und Kosten
- Teilverlust/ Beeinträchtigung von Naturschutzgebieten (§ 20 Landschaftsgesetz NRW – naturschutzrechtliche Befreiung)
- Teilverlust/ Beeinträchtigung von geschützten Biotopen (§ 62 Landschaftsgesetz NRW – naturschutzrechtlicher Befreiung)
- Teilverlust/ Beeinträchtigung von geschützten Biotopen (nach der Kartierung der Landesanstalt für Ökologie, Bodenordnung und Forsten – Erhöhter Kompensationsbedarf)

[11] Zulassungsverfahren sind Verfahrung zur Schaffung des Baurechtes für die Straße z.B. Verfahren zur Aufstellung des Bebauungsplanes oder Planfeststellungsverfahren

ches gilt auch für die Außenvarianten I und Subvariante Außen I im Ortsteil Lowick im Wohngebiet zwischen "Nevelkamp" und "Bocholter Aa".

Aufgrund der Entlastungseffekte in Kombination mit neuen Belastungen der Wohnbevölkerung durch Lärm und Abgase ist bei den stadtnahen Varianten der Variante III FNP1979 / Variante II FNP1960 der Vorzug zu geben, insbesondere da bei der Variante IV Innenring/ Willingsweide nicht sicherzustellen wäre, dass durch entsprechende Schutzmaßnahmen die Schallgrenzwerte der 16. Verordnung zum Bundesimmissionsschutzgesetz bzw. der DIN 18005 (als Orientierungswerte) besonders im Streckenzug im Bereich Willingsweide[12] eingehalten werden können. Zudem müssten Wohngebäude im Anschlussbereich zur Dinxperloer Straße der Trassenführung weichen.

Gegenüber den stadtfernen Varianten besitzt die Variante III Flächennutzungsplan 1979/ Variante IV Flächennutzungsplan 1960 den Vorteil

- der wesentlich kürzeren Streckenlänge,
- der geringeren Beeinträchtigungen der Schutzgüter der natürlichen Umwelt (Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft/Klima, Landschaft),
- der größeren innerstädtischen verkehrlichen und immissionsbedingten Entlastungen,
- der Kombinationswirkung mit positiven städtebaulichen Effekten/Entwicklungen,
- des wesentlich geringeren Freiraumverbrauchs,
- keine zulassungsbelastenden Effekte durch zusätzlich Eingriffe in Schutzfunktionen oder Rechte Dritter.

Aus diesen Gründen ist in besonderer Weise die Variante III Flächennutzungsplan 1979/ Variante IV Flächennutzungsplan 1960 als zu realisierende Trasse zu bevorzugen bzw. zu empfehlen.[13]

2.3 Verkehr/ Verkehrsentwicklungsplanung/ Verkehrsprobleme

Seit den letzen Jahren ist der Kfz-Bestand stetig gestiegen. Von 1979 bis 2006 hat die Stadt Bocholt eine Steigerung von ca. 73 % zu verzeichnen. Diese Steigerung liegt über dem Landesdurchschnitt (ca. 67 %), ist aber niedriger als die Steigerung im Kreis Borken in diesem Zeitraum (ca. 98 %)[14]. Gemessen an der Verkehrsaufkommensentwicklung der letzten zwanzig Jahre mit einer Aufkommenssteigerung von 64% fallen die Zuwachsraten im nächsten Jahrzehnt nach den derzeitigen Prognosen also nur noch gering aus. Es zeichnet sich langsam eine Sättigung des Verkehrsaufkommens ab[15].

Diese Zahlen machen u. a. verständlich, dass vor allem im innerstädtischen Bereich die Verkehrssituation in den letzten Jahren immer prekärer und eine Entlastung durch den äußeren Ring im gesamten Stadtgebiet erforderlich wird.

---

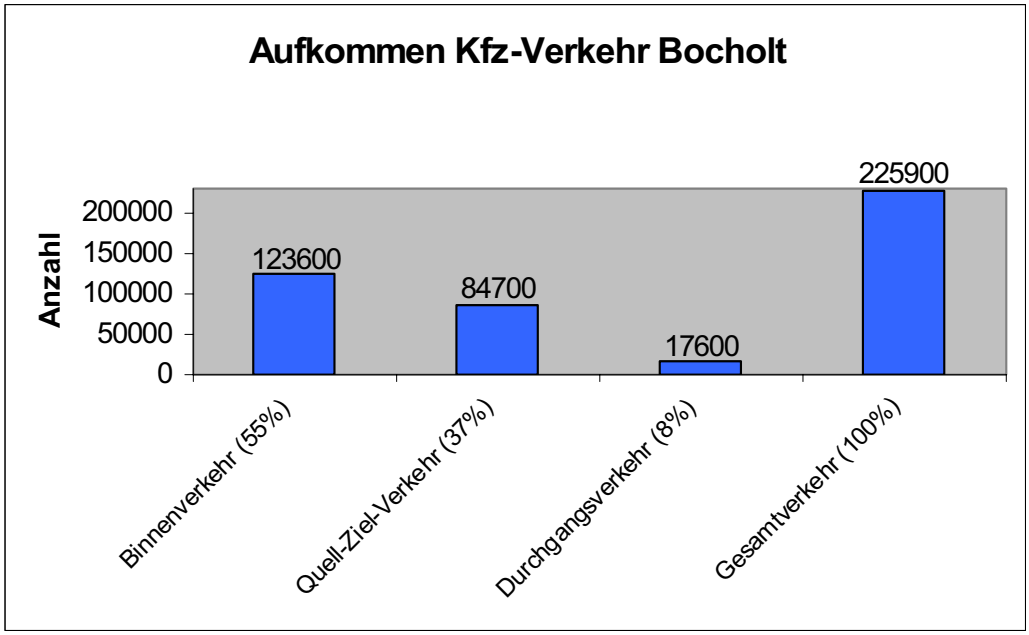
[12] Im Bereich der Variante II und III kann eine Überschreitung der Grenz- bzw. Orientierungswerten in Einzelfällen möglich sein. Dies kann aber durch passive Maßnahmen gemindert werden.

[13] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

[14] Kraftfahrtbundesamt, Berechnungen Stadt Bocholt, Fachbereich Stadtentwicklung und Wirtschaftförderung

[15] Stadt Bocholt, Verkehrsberechnungsmodell, Vortrag von W. Angenendt, AB Stadtverkehr GbR – Büro für Stadtverkehrsplanung, 2007

Seit den 1950er Jahren wird an der Planung eines äußeren Ringes für Bocholt gearbeitet. Ende 2006 sind die bisher letzten Meilensteine, nämlich die B 67 vom Kreuzungspunkt mit der B 473 bis Rhede, der Südostring und der Westring mit Westringtunnel fertig gestellt und dem Verkehr übergeben worden. Die Verkehrsprobleme in Bocholt haben sich damit für einen Teil der Straßen im Süden der Stadt verbessert, z.B. Münsterstraße. Allerdings hat sich durch die neue Verkehrsführung eine Verlagerung der Verkehre ergeben. Diese nur zu zwei Drittel fertig gestellte Netzstruktur, die nun an der Münsterstraße bzw. an der Dinxperloer Straße endet, führt im Norden der Stadt zu vielen gebietsfremden Verkehr. Die geplante Netzstruktur ist für das südliche Stadtgebiet positiv zu bewerten, Probleme des Verkehrs der Gesamtstadt sind damit allerdings auch nur zu einem Teil gelöst.



Das derzeitige Verkehrsaufkommen stellt sich in Bocholt folgendermaßen dar[16]:

Den getroffenen Annahmen und Vorausschätzungen (gemäß Verkehrsberechnungsmodell der Stadt Bocholt) entsprechend, wird sich das Verkehrsaufkommen im Kraftfahrzeugverkehr von 225.900 Kfz-Fahrten (2006) um 3,7% auf insgesamt 234.200 Kfz-Fahrten (2015) erhöhen. Die Steigerung beim Binnenverkehr erreicht einen Anteilswert von 2,7% (126.900 Kfz-Fahrten), beim Quell- und Zielverkehr sind es 4,6% (88.600 Kfz-Fahrten). Beim Durchgangsverkehr ist durch die durchgängige Fertigstellung der B 67 noch einmal eine Steigerung von 6,3% (18.700 Kfz-Fahrten) zu erwarten, wobei zu berücksichtigen ist, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs am Gesamtfahrtenaufkommen lediglich bei 7% liegt.[17]

Das in den letzten Jahren des Öfteren gehörte Argument, es seien genug Straßen gebaut, weitere seien nicht notwendig, verkennt, dass Unterlassung von Planung und Bau einer sinnvollen Netzergänzung nicht einfach Erhaltung des gegenwärtigen Zustandes und damit zugleich die Problemlösung bedeutet. Nur teilweise fertig gestellte, für sich funktionierende Straßenabschnitte, lösen gesamtstädtische Verkehrsprobleme nicht. Auch ohne Tätigwerden der Gemeinden, auch ohne Planung vollzieht sich ein ständiger Wandel und damit eine fortlaufende

[16] Stadt Bocholt, Verkehrsberechnungsmodell, Vortrag von W. Angenendt, AB Stadtverkehr GbR – Büro für Stadtverkehrsplanung, 2007
[17] Stadt Bocholt, Verkehrsberechnungsmodell, Vortrag von W. Angenendt, AB Stadtverkehr GbR – Büro für Stadtverkehrsplanung, 2007

Entwicklung in der Gesellschaft. Die Aufgabe der Stadtplanung ist es, dieser Entwicklung Rechnung zu tragen und im Sinne einer lebenswerten Umwelt sowie einer vernünftigen städtebaulichen und nachhaltigen Entwicklung Flächen für die Entwicklung der Gesellschaft bereit zustellen. Jedoch ist auch jeder Einzelne mit seinen privaten Entscheidungen Teil dieser gesellschaftlichen Entwicklung, von der der gegenwärtige Zustand nur eine vorübergehende Phase ist. Selbst wenn es gelänge, diese Phase anzuhalten, wäre dies nicht gleichbedeutend mit einer Problemlösung. So verhält es sich auch mit der Verkehrsmittelwahl und der Wahl des Verkehrsweges durch die Bürger. Dies ist ein sich veränderndes System. Sollte Stadt- und Verkehrsplanung nicht tätig werden, würde sich die Umwelt dennoch verändern, ohne das räumliche Probleme gelöst werden.

Die Grafik Straßennetz mit der Verkehrssituation in Bocholt 2006 zeigt deutlich die Veränderungen seit Eröffnungen des westlichen, südlichen und südöstlichen Ringes.

Das Verkehrsberechnungsmodell (Stand 2007) der Stadt Bocholt zeigt die Hauptverkehrsstraßen als wichtige Hauptverkehrströme mit einer starken Bündelung der Verkehre. Die Verkehrszahlen im 5stelligen Bereich zeigen die Verkehrsbedeutung und gleichzeitig auch die Bündelungswirkung der Straßen.

Die Struktur ist gleichzeitig durch die Radialen auf den Innenstadtring ausgerichtet. Sie zeigt die Bedeutung der Innenstadt als Verkehrsmagnet. Gleichzeitig gibt es über den äußeren Ring im Westen und Süden Verkehre, z. B. Richtung Industriepark, die die Umfahrung der Bocholter Innenstadt heute nutzen können.

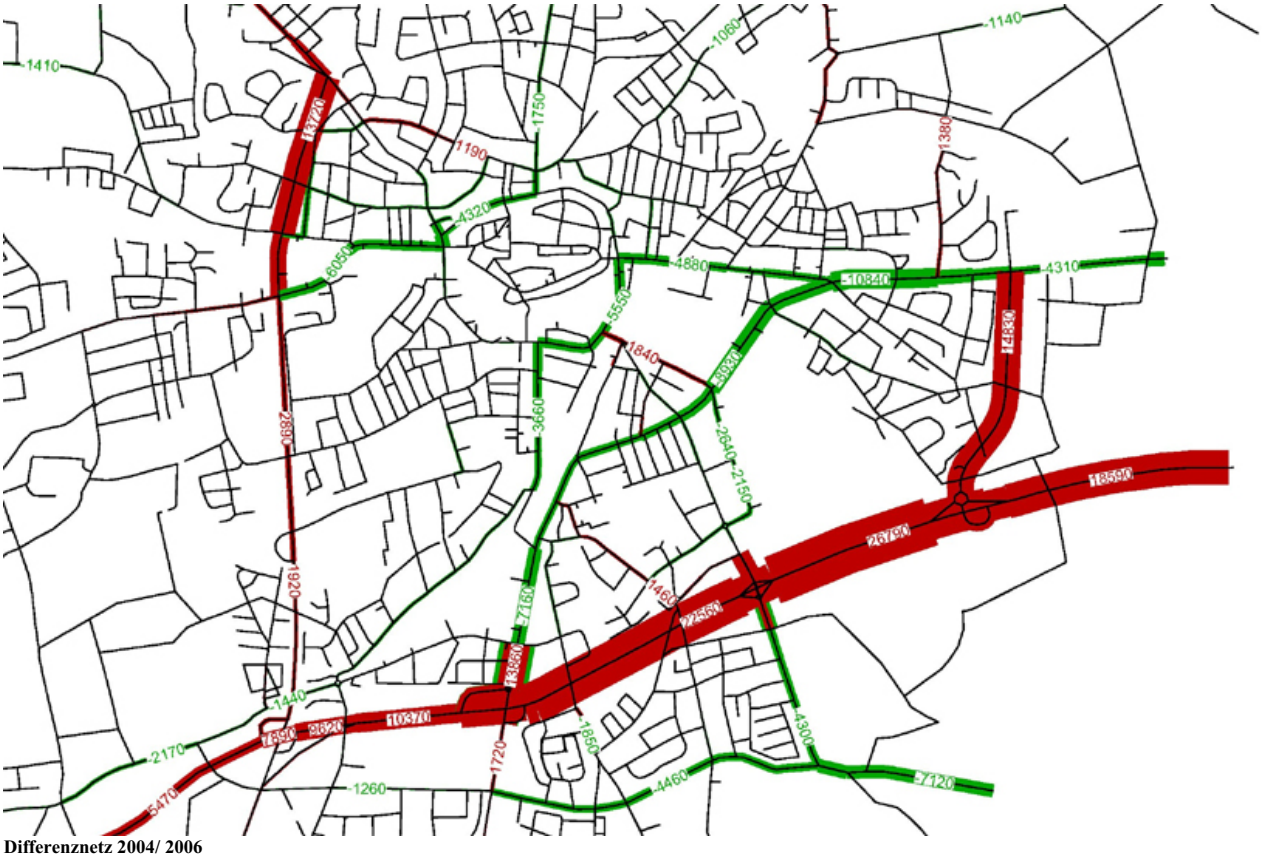
Die Zahlen zeigen aber auch deutlich, dass eine Bocholt-spezifische Verteilung[18] der Verkehre der äußeren Stadtbezirke notwendig ist. Die Abbildung „Differenznetz 2004/2006“ zeigt die Veränderung in den Verkehrsbelastungen der einzelnen Straßen. Die roten Zahlen machen die jeweilige Verkehrszunahme deutlich. Die grünen Ziffern zeigen die Höhe der jeweiligen Minderbelastung, also die Verkehrsentlastung für die entsprechenden Straßen seit der Inbetriebnahme der neuen Straßenabschnitte, an. Es wird die reine Belastung aufgrund der Modellberechnung dargestellt. Die tatsächlichen Belastungswerte liegen nicht vor.

Durch die Öffnung des Westrings, der B 67 und des Südostrings hat es natürlich eine Zunahme des Verkehrs um 100 % auf diesen Straßenabschnitten gegeben. Die Belastung des Teilstücks zwischen dem Anschluss Dingdener Straße und dem Anschluss Büngerner Straße liegt gemäß Modellberechnung bei ca. 22.560 Kfz/ Tag. Die Verkehrsbelastung des Westrings liegt demnach bei ca. 13.720 Kfz/ Tag, die des Südostrings bei 14.830 Kfz/ Tag.

---

[18] Mit „Bocholt-spezifischer Verteilung“ ist die auf Bocholt bezogene Verteilung des Verkehrs gemeint. Die Abbildung „Aufkommen des Kfz-Verkehr in Bocholt“ zeigt den besonderen Stellenwert der Stadt Bocholt als Ziel als auch als Quelle des Verkehrs. Im Verbindung mit der Darstellung „Verkehrssituation in Bocholt 2006“ wird die Verteilung im Bocholter Stadtgebiet deutlich.

Verkehrssituation in Bocholt 2006



Differenznetz 2004/ 2006

Bemerkenswert sind die Analyse und Interpretation der Belastungen des vorhandenen Straßennetzes. Verkehrsreduzierungen haben sich für folgende Straßen ergeben: Münsterstraße, Uhlandstraße, Im Königsesch, Mühlenweg, Dingdener Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Ebertstraße, Theodor-Heuss-Ring, Werther Straße/ Westend (L 572) von der B 473 bis zum Innenstadtring, Nordwall, Alfred-Flender-Straße, Bömkes Weg, Birkenallee, Büngerner Straße.

Diese Änderung der Verkehrsverteilung zeigt deutlich, dass die PKW und LKW nun das neue Angebot des äußeren Ringes im Süden nutzen.

Einige Beispiele der Verkehrsreduzierung:

- Für die Münsterstraße im Abschnitt von der Einmündung Südostring bis zur Kreuzung Uhlandstraße wird eine Reduzierung um ca. 11.000 Kfz/ Tag prognostiziert. Das heißt, die Verkehrsbelastung auf der Münsterstraße mit ca. 24.000 Kfz/ Tag konnte auf nunmehr ca. 13.000 Kfz/ Tag reduziert werden.

- Die Belastung auf dem Abschnitt Dingdener Straße zwischen Schaffeldstraße und Einmündung Kaiser-Wilhelm-Straße konnte um ca. 7.000 Kfz/ Tag reduziert werden.

- Die Belastung auf der Birkenallee zwischen Dingdener Straße und Büngerner Straße konnte um ca. 4.500 Kfz/ Tag reduziert werden. Damit hat die Birkenallee mit heute nunmehr ca. 3.000 Kfz/ Tag die Bedeutung einer Hauptverkehrsstraße, jedoch ohne nennenswerte Belastung für die Anlieger.

Es ist zu resümieren, dass der Bau des äußeren Ringsystems im Süden daher ein aktiver Beitrag zur Lärmminderung und Luftreinhaltung in Wohn-, Sammel- und Hauptverkehrsstraßen ist.

Die Verkehrszunahmen im Netz durch die veränderte Verkehrsstruktur zeigen sich an der Dingdener Straße zwischen Birkenallee und Einmündung der B 67, Bernhard-Otte-Straße, Petersfeldstraße sowie Industriestraße im Süden der Stadt Bocholt.

Die Verkehrszunahmen im Norden der Stadt Bocholt sind deutlich und liegen in den Bereichen: Herzogstraße, Baustraße, Up de Welle, Blücherstraße, Heutings Weg, Kickheide.

Die Abbildung „Problembereiche im nördlichen Stadtgebiet“ zeigt die Verkehrsbelastungen und die diffuse Netzstruktur für den Bocholter Norden, Nordwesten und Nordosten. Deutlich wird dabei die Belastung der Radialstraßen, die auf den inneren Ring zuführen. Hierbei sind insbesondere die Dinxperloer Straße mit einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/ Tag und nach wie vor die Münsterstraße mit ebenfalls einer Belastung von ca. 13.000 – 14.000 Kfz/ Tag zu nennen. In Teilbereichen hat die Münsterstraße noch eine Belastung bis zu 17.000 Kfz/ Tag.

Problembereiche im nördlichen Stadtgebiet 2006

Weitere Radialen in der Netzstruktur sind die Adenauerallee mit einer Belastung bis ca. 9.000 Kfz/ Tag, der Barloer Weg bzw. Stenerner Weg mit einer Belastung bis zu 6.000 Kfz/ Tag, der Burloer Weg mit einer Belastung bis zu ca. 6.000 Kfz/ Tag, davon abzweigend als Verbindung zwischen Burloer Weg und Münsterstraße die Schwartzstraße mit einer Belastung von bis zu 6.000 Kfz/ Tag und die Blücherstraße, ebenfalls mit einer Belastung von ca. 6.000 Kfz/ Tag.

Auffallend an dieser Struktur sind die Verbindungen zwischen den genannten Radialen, die ebenfalls durch sehr hohe Verkehrsbelastungen gekennzeichnet sind. Dazu gehören die Verbindung Bussardweg bzw. die Straße Am Efing/ Am Hünting mit einer Belastung von bis zu 3.000 Kfz/ Tag, die Straße Up de Welle, ebenfalls mit einer Belastung von ca. 5.000 Kfz/ Tag, ein Teilstück des Robert-Koch-Rings in Verbindung mit der Rudolf-Virchow-Straße mit einer Belastung von ca. 3.000 Kfz, ein Teilstück des Barloer Weges (am Krankenhaus) mit einer Belastung von ca. 9.000 Kfz/ Tag, die Straße „Kurzer Weg“ in Verbindung mit der Straße Unter den Eichen mit einer Belastung von ca. 7.000 Kfz/ Tag bis hin zu einem Teilstück der Blücherstraße mit 9.000 Kfz/ Tag, der Straße „Auf dem Geuting“ mit ca. 5.000 Kfz/ Tag und der Straße Kickheide mit bis zu 6.000 Kfz/ Tag.

Diese Straßen bewältigen den Verkehr in West- Ost- Richtung und stellen somit eine Verbindung dar, die eigentlich der Nordring übernehmen müsste – sie ist damit der „Ersatz-“ Nordring. Es handelt sich dabei ausnahmslos um Hauptsammelstraßen, Wohnstraßen oder gar landwirtschaftliche Wege, die für diese Verkehrsbelastung bei weitem nicht konzipiert sind. Auch die Bewohner der Vereinstraße müssen heute eine Belastung tragen, die der Funktion der Straße als Wohnstraße nicht gerecht wird.

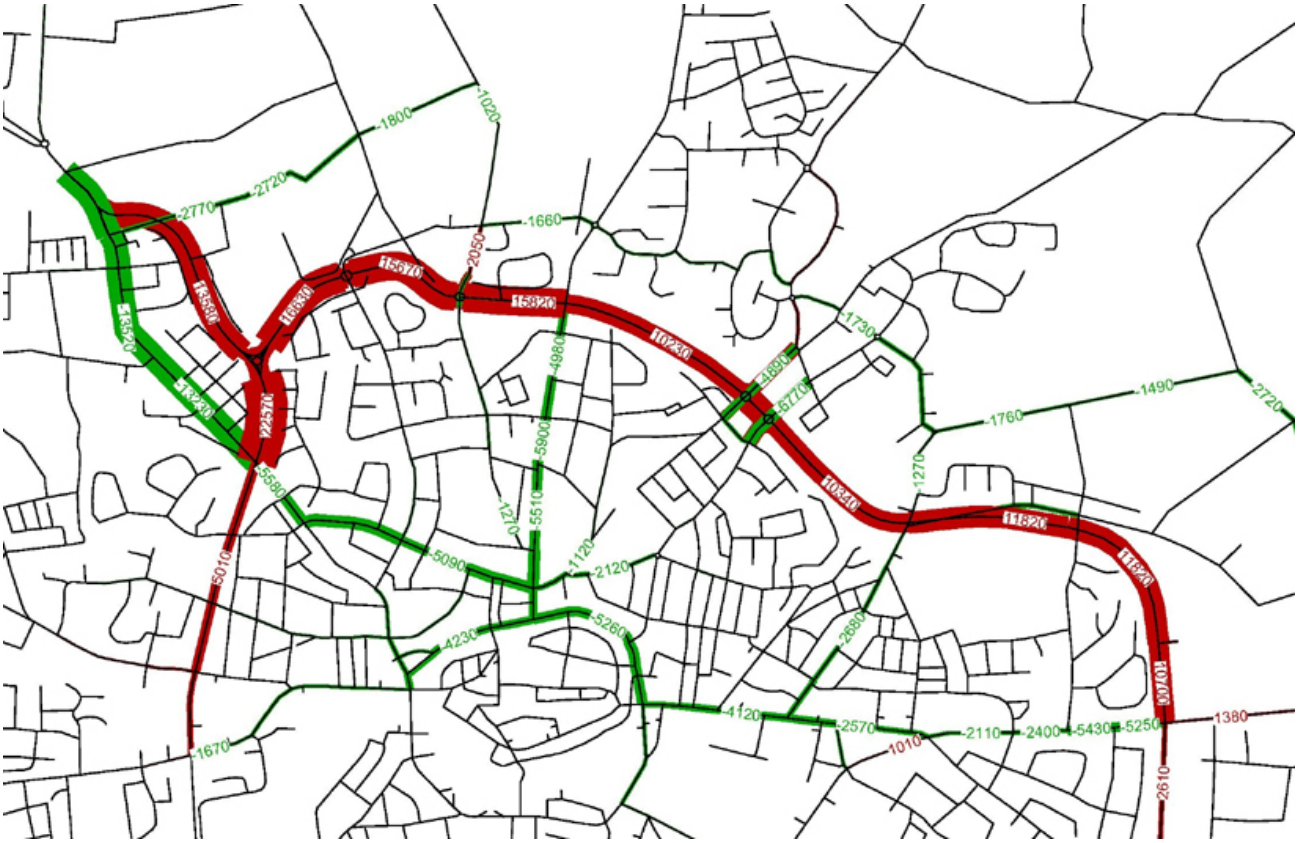
Wie sich nun eine Netzergänzung des äußeren Ringes im Bocholter Norden auswirken würde, zeigt die Prognose, welche die Fertigstellung des äußeren Ringes unterstellt. Das Netz ist ergänzt worden durch den Westring von der Dinxperloer Straße im Süden zur Dinxperloer Straße im Norden und durch den Nordring von der Dinxperloer Straße zur Münsterstraße. Die Belastungszahlen für die neue Straße liegen bei höchstens 23.000 Kfz/ Tag als Maximumwert und bis ca. 10.000 Kfz/ Tag im Minimumwert (s. Abb.).

Die gezeigte Abbildung „Auswirkung der Netzergänzung im Differenznetz“ für die zuvor erläuterte Prognose zeigt in rot die Straßen, die Zunahmen im Verkehr verzeichnen und in grün die Straßenabschnitte, die Verkehrsreduzierungen erfahren.

In der Darstellung wird deutlich, dass der geplante Westring bzw. Nordring eine Verkehrszunahme zu verzeichnen hat. Diese Verkehrszunahme liegt im Maximum bei 22.520 Kfz/ Tag und im Minimum bei ca. 10.000 Kfz/ Tag. Wichtig ist die Aussage der Abbildung hinsichtlich der Verkehrsreduzierung in der unklaren Netzstruktur des Bocholter Nordens.

Zunahmen ergeben sich zunächst einmal beim Westring. Diese liegen bei 5.100 Kfz/ Tag. Dies ist darin begründet, dass diese Verbindung aufgrund der günstigen Fortführung für viele Verkehrsteilnehmer eine attraktive Anbindung darstellt. Das gleiche gilt auch für den Südostring, der eine Zunahme von 2.610 Kfz/ Tag verzeichnet.

Prognosefall Komplettierung des äußeren Ringes



Auswirkung der Netzergänzung im Differenznetz

Durch die Netzergänzung ergeben sich beim Innenstadtring insbesondere für den Nordwall und den Ostwall Verkehrsminderungen von ca. 4.000 – 5.000 Kfz/ Tag. Die Hauptverkehrsstraßen, die den Verkehr der Innenstadt zuführen wie die Dinxperloer Straße, die Adenauerallee, der Barloer Weg oder die Münsterstraße, weisen Verkehrsreduzierungen auf. Insbesondere bei der Dinxperloer Straße, im Abschnitt zwischen der Einmündung des Westringtunnels bis zum Kreisverkehr im Norden, ist eine Reduzierung von ca. 13.500 Kfz/ Tag zu verzeichnen. Im weiter südlich liegenden Bereich der Dinxperloer Straße würde sich der Verkehr um ca. 5.500 Kfz/ Tag reduzieren.

Die Adenauerallee lässt im Bereich zwischen dem Nordwall und der Einmündung des neuen Nordringes eine Reduzierung von ca. 6.000 Kfz/ Tag erkennen. Auch auf der Münsterstraße in ihrer gesamten Länge von der Innenstadt bis zum Südostring sind Reduzierungen von ca. 2.000 Kfz/ Tag im Minimum, bis ca. 5.400 Kfz/ Tag im Maximum in verschiedenen Streckenabschnitten festzustellen.

Auch die Straßen, die den „Ersatz-“ Nordring darstellen, erfahren eine deutliche Reduzierung.

Die Verbindung Bussardweg bzw. die Straßen Am Efing/Am Hünting erfahren Reduzierungen in der Größenordnung von bis zu 2.700 Kfz/ Tag. Auch die Straße Up de Welle hat eine Reduzierung von ca. 1.660 Kfz/ Tag zu verzeichnen. Diese Verbindung setzt sich weiter fort. Zu nennen ist hier die Straße „Kurzer Weg“ in Verbindung mit der Straße Unter den Eichen, die eine Reduzierung von ca. 2.000 Kfz/ Tag erfährt. Der Verkehr auf der Blücherstraße reduziert sich von ca. 2.000 Kfz/ Tag, die Straße Auf dem Geuting erfährt eine Reduzierung von ca. 1.760 Kfz/ Tag und die Straße Kickheide eine Reduzierung von ca. 3.000 Kfz/ Tag. Für viele dieser Straßen bedeutet dies eine Halbierung der jetzigen Belastung.

Der gegenwärtige Zustand bedeutet z.B. für den Innenstadtring (Nordwall, Ostwall), obere Nordstraße, Herzogstraße, Münsterstraße, Heutingsweg, Baustraße, Up de Welle etc. für die Anwohner schon seit langem eine erhebliche Beeinträchtigung des Lebensraumes, die auf Dauer nicht hingenommen werden kann. Aktive Lärmschutzanlagen (wie z. B. Wälle oder Wände) sind hier nirgendwo möglich, die vorhandene Bausubstanz ist auf die inzwischen angewachsenen Verkehrsmengen nicht eingestellt und auch dem Lärmpegel nicht gewachsen.

Bei planerischer Untätigkeit ließen sich auf Dauer die negativen Auswirkungen bis hin zu Gesundheitsschäden nicht ausschließen, was die belasteten Gebiete als Wohnstandorte unattraktiv machen und zu Abwanderungen führen würde mit allen Konsequenzen sowohl in Bezug auf die sogenannte Randwanderung mit nochmaliger Verstärkung des Verkehrs als auch in Bezug auf Verödungstendenzen in den betroffenen Bereichen. Dies kann von Seiten der Stadt Bocholt im Sinne einer nachhaltigen Stadtteilentwicklung nicht hingenommen werden.

Inzwischen wird in der allgemeinen verkehrspolitischen Diskussion auch ein Lösungsansatz propagiert, der von einer konsequenten Benachteiligung des individuellen Kfz-Verkehrs in der Verkehrsplanung, dem Straßen- und Städtebau sowie bei ordnungsbehördlichen Regelungen ausgeht. Dadurch soll erreicht werden, dass die Bürger vom Auto auf andere Verkehrsmittel - wie z. B. das Fahrrad oder den öffentliche Personennahverkehr - umsteigen. Auf diese Weise soll dem drohenden Verkehrsinfarkt entgegengewirkt, die Umwelt entlastet, der erforderliche Straßenbau minimiert und eine Entlastung der Städte, besonders der Innenstädte, und der Landschaft bewirkt werden.

Dass solche Konzepte greifen, zeigt das Bocholter Leitbild „Stadt der Kurzen Wege“. Dieses Leitbild setzt nicht auf konsequente Benachteiligung des Kfz-Verkehrs, sondern es bietet in der Zuordnung von Gewerbegebieten, Wohngebieten und zentralen Versorgungsbereichen eine räumliche Struktur an, die es der Bevölkerung ermöglicht, auf das Kfz zu verzichten. Der Modal-

Split für die Wahl des Fahrrades mit nahezu 33% aller zurückgelegten Wege in Bocholt ist ein sehr gutes Ergebnis. Bocholt ist noch 2004 vom ADFC als fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands in der Großenkategorie bis 100.000 Einwohner ausgezeichnet worden. Um diesen Erfolg beizubehalten, muss die Stadt Bocholt weiter arbeiten. Das in 2000 eingeführte Stadtbussystem zeigt, dass eine Mittelstadt sehr erfolgreich den öffentlichen Personennahverkehr fördern kann. Es muss anhand der jeweiligen Gegebenheiten des Einzelfalles geprüft werden, welche Konzeptionen weiterentwickelt werden solle, wobei die regionalen Voraussetzungen und Besonderheiten Berücksichtigung finden müssen.

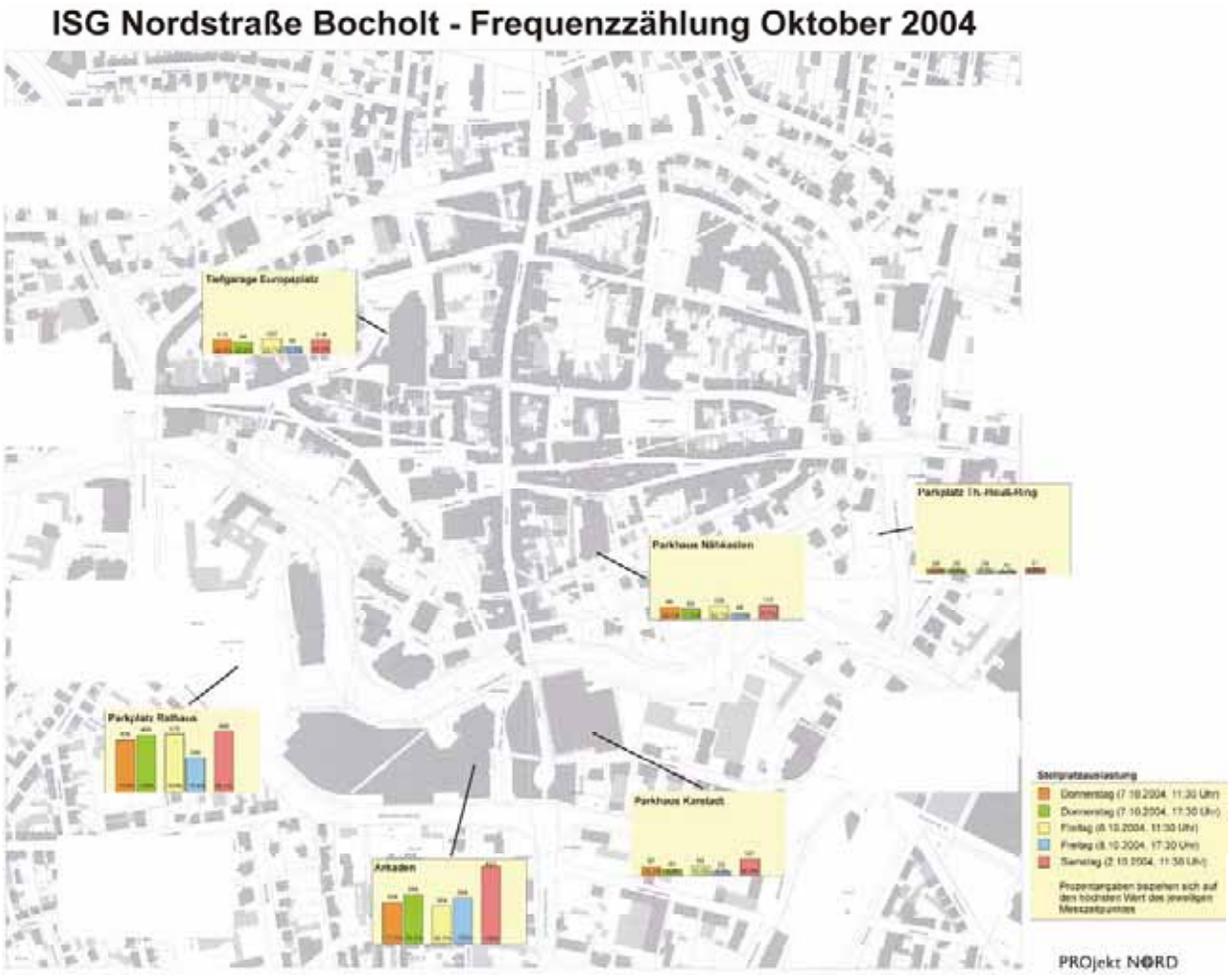
Was ggf. für den Kern eines Ballungsraumes wie das Ruhrgebiet gelten mag, ist nicht ohne weiteres auf eine Ballungsrandzone oder gar eine Mittelstadt mit ländlicher Umgebung übertragbar sein. Mögen für den Autofahrer im Ballungskern die Fahrwiderstände in alle Richtungen erheblich und gleich hoch sein, so dass Ausweichmöglichkeiten nicht mehr gegeben sind, so könnten ihm gleichzeitig attraktive Alternativen in der Verkehrsmittelwahl angeboten werden. Im ländlichen Raum unterliegt diesbezüglich der Autofahrer anderen Bedingungen.

Abgesehen davon, dass die Bedienung der im Verhältnis zum Ballungsraum dünn besiedelten Fläche durch den öffentlichen Personennahverkehr nicht attraktiv und flächendeckend zugleich bewerkstelligt werden kann, ist aufgrund der verhältnismäßig geringen Bevölkerungsbasis die Tragfähigkeit für Einrichtungen des ÖPNV sehr in Frage gestellt.

Trotz des sehr guten und erfolgreichen Stadtbussystems in Bocholt sind Verbindungen in die Region durch den öffentlichen Personennahverkehr sehr unzureichend. Zugleich jedoch gibt es sehr unterschiedliche Fahrwiderstände mit fast unbegrenzten Ausweichmöglichkeiten. Jeder landwirtschaftliche Wirtschaftsweg z. B. wird, wenn die Verkehrsverhältnisse dazu den Anreiz geben, als Ersatzstraße benutzt, womit häufig auch ein Umdisponieren in bezug auf Fahrtziele verbunden wird. Hier werden die Zusammenhänge und Wechselwirkungen von Verkehr und anderen städtebaulichen Belangen augenfällig: Wer die Innenstadt schlecht erreichen kann, fährt z. B. zum Einkaufen an nicht integrierte Standorte und dazu noch auf Strecken, die nicht dafür geeignet sind und Landschaft sowie Naturraum um so mehr beeinträchtigen. Für die Wahl der Fahrtroute vom Wohn- zum Arbeitsplatz und zurück gilt Analoges. Dass dies keine Vermutung, sondern Realität ist, zeigen die ausgefahrenen Bankette vieler Wirtschaftswege, die dann wiederum einen hohen Unterhaltungsaufwand für den Steuerzahler auslösen.

In der Zeit etwa von 1971 bis 1981 hat in der Innenstadt der großzügige Ausbau von Fußgängerzonen unter Vernichtung eines Großteils der dort vorhanden Stellplätze (an die 200!) unter Rücknahme von Straßenverbreiterungsplänen aus den 1960er Jahren stattgefunden. Die Zeit, in der unter dem Eindruck der Energiekrise und der Rezession der Umbau und die Erweiterung des Busbahnhofes auf dem Europaplatz vorgenommen wurde. Diese Maßnahmen sind ohne Zweifel, als richtige Maßnahmen zur richtigen Zeit umgesetzt worden. Unter dem Eindruck der wachsenden Erkenntnisse, dass eine Be- und Verhinderungspolitik in der Verkehrsplanung die Verkehrprobleme in der Stadt Bocholt nicht löst, wurden Parkgaragen und Parkplätze wie z. B. der Berliner Platz in den 1980er Jahren geschaffen.

Für eine sachgerechte Städtebaupolitik und damit eingeschlossen ebenfalls eine sachbezogene Verkehrspolitik ist es notwendig, nicht nur Verhinderungsmaßnahmen umzusetzen, sondern durch integrierte Konzepte einerseits alle positive Aspekte der Verkehrsentwicklung zustützen sowie andererseits negative Aspekte der Verkehrsentwicklung zu verhindern. Gerade in den Jahren der Erneuerung der Innenstadt ab 1998 wurde deutlich wie wichtig die Erreichbarkeit der Bocholter Innenstadt und die Anzahl und Verteilung einer ausreichenden Anzahl an Stellplätzen ist, denn Bocholt ist Einkaufsstadt in der Region. Die Umsetzung des integrierten Handlungskonzeptes für die Bocholter Innenstadt zeigt wie dieser zusammenfassenden Ansatz aus städtebaulichen und verkehrlichen Zielsetzungen und Maßnahmen qualitativ erstrangig für Bocholt umgesetzt werden konnte.



Der Kfz-Verkehr wurde durch die Einrichtung der Fußgängerzonen in der 1970er Jahren schrittweise am Durchfahren der Innenstadt gehindert und auf den Innenstadtring verdrängt. Mit Ausnahme des sogenannten Autobahnzubringers (B 473, heute teilweise L 602), der Ende 1978 eröffnet wurde, musste sich der Autofahrer mit dem vorhandenen Verkehrsnetz begnügen, das in der Folge den ständig steigenden Verkehrsmengen angepasst und ausgebaut wurde. Diese Entwicklung des individuellen Kfz-Verkehrs setzte sich in dieser Zeit trotz Energiekrise, Bevorzugung des ÖPNV, Fahrrad- und Fußgängerverkehrs weiter fort. Im Gegenteil, die Beförderungszahlen im öffentlichen Nahverkehr gingen drastisch zurück; gleichzeitig konnte die Eröffnung eines großen Verbrauchermarktzentrums an nicht integriertem Standort „auf der grünen Wiese“ auf dem Gebiet einer benachbarten Stadt nicht verhindert werden. Diese Entwicklungen zwangen in den nachfolgenden Jahren (seit 1982) dazu, planerisch zu reagieren und entstandene Missstände zu bekämpfen. So wurde es u. a. erforderlich eine Tiefgarage unter dem Busbahnhof anzulegen, den Berliner Platz auszubauen und ein Parkhaus zu errichten, da die kompakte Stadt mit den städtischen Nutzungsanforderungen gegenüber einer Zersiedelung der Landschaft auch ökologisch das geringere Übel darstellt.

Auch heute stellt sich die Situation nicht wesentlich anders dar. Es ist klar anerkannt, dass die Innenstadt Bocholts als Magnet für die gesamte Region optimal erreichbar sein muss. Das Parkplatzangebot (heute ca. 3.000 Stellplätze) ist durch das Parkraumbewirtschaftungskonzept mit Parkleitsystem für alle Innenstadtbesucher gut auffindbar und benutzbar.

Eine weitere Belastung des Innenstadtringes mit Verkehr, der aufgrund der unzureichenden Netzstruktur über den Innenstadtring geführt wird, ist schwer hinzunehmen. Eine unzureichende Erreichbarkeit der Innenstadt bedeutet auch einen Rückgang an Attraktivität für den Besucher von auswärts. Bocholt als regionales Zentrum mit einem Einzugsbereich von 300.000 Einwoh-

nern ist auf eine optimale Erreichbarkeit dringend angewiesen um diese Versorgungsfunktion aufrecht zu erhalten.

Ein weiterer Ausbau der vorhandenen Straßen ist nicht möglich. Für den Innenstadtring würde beispielsweise ein sechsspuriger Ausbau mit flächenfressenden Knotenpunkten erforderlich sein.

Notgedrungen wäre damit für einen Teil der Radialen eine Vierspurigkeit verbunden. Das hieße dann auch zumindest jeweils auf einer Straßenseite die vorhandene Häuserzeile auf der ganzen erforderlichen Länge abbrechen zu müssen. Die Eingriffe in privates Eigentum, in Bausubstanz, in soziale, familiäre Belange wären dabei unübersehbar; Umsiedlungs- und Entschädigungsfragen stünden in großer Zahl an. Wollte man dabei noch Flächen für aktive Lärmschutzanlagen freilegen, würden sich vorgenannte Probleme noch vergrößern. Eine solche Lösung kann nicht ernsthaft in Erwägung gezogen werden und ist realistisch kaum unsetzbar.

Eine solche Entscheidung hieße:

- Noch mehr Lärm für die verbleibenden Anwohner und die bisherigen Hinterlieger, damit wiederum
- Verstärkung der Randwanderung (der Abwanderung der Bevölkerung aus diesen Gebieten an den Stadtrand), womit wieder neuer zusätzlicher Verkehr verursacht würde;
- Verödungstendenzen in den überlasteten Gebieten;
- Verschlechterung der Querungsmöglichkeiten der Straßen vor allem für den Fußgänger- und Radverkehr, was für die Innenstadt isolierend wirkt;
- Vergrößerung der ohnehin schon starken städtebaulichen Zäsuren; nicht wieder gut zumachende Eingriffe in das Stadtgebiet.

Dies kann aber nicht Ziel einer Stadtplanung sein, welche auf die Lösung von Konflikten ausgerichtet ist.

Der Gesamtverkehrsplan (GVP) der Stadt Bocholt 1970 wurde 1986 vom Verkehrsentwicklungsplan (VEP) abgelöst. Er ist als fachlicher Teilentwicklungsplan bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Obwohl der Verkehrentwicklungsplan schon 20 Jahre alt ist, ist die Aussagekraft der Zielrichtung und des Leitrahmens insbesondere für die Planung des äußeren Ringes aktueller denn je. Die Bedeutung des äußeren Stadtringes ist danach so zu charakterisieren: „Das Grundrissschema des künftigen Hauptverkehrsstraßensystems der Stadt Bocholt bildet einen die Innenstadt tangierenden innerer Ring und ein äußerer Ring, welche über Radialen miteinander verknüpft sind. Damit soll eine gute, ausgewogene Verkehrsverteilung erreicht, der Kfz-Verkehr über leistungsfähige Tangenten möglichst nahe an die Zielgebiete herangeführt und zugleich eine

Entlastung des verkehrsintensiven Innenstadtgebietes vom sog. Fremdverkehr eingeleitet werden."[19]

Randverkehrsbeziehungen sollten dabei auf äußere Randstraßen verwiesen werden können, um so zu starke Verkehrskonzentrationen auf dem Innenstadtring und seinen Knotenpunkten sowie den Radialen zu vermeiden.

Außer der Innenstadt selbst erweisen sich die Bezirke mit Industrie- und Gewerbebetrieben und ihren Arbeitsplätzen als weitere Verkehrsschwerpunkte. Zunächst wurde dem Industriepark Mussum besondere Beachtung zuteil, wobei die Anbindung der Industrie- und Gewerbeflächen an das übergeordnete Verkehrsnetz über den Bau der B 67 in der Zwischenzeit optimal umgesetzt wurde.

Der nach Bocholt zielorientierte Außenverkehr und die Binnenverkehrsströme zwischen den Verkehrszentren und den Stadtrandgebieten (Wohnstandorte) benötigen entsprechende Netzergänzungen, die eine gut ausgewogene Verkehrsverteilung im Stadtstraßennetz erreichen helfen. Dabei sollte insbesondere auf eine gute Zugänglichkeit und Erreichbarkeit der verkehrsanziehenden Bereiche Wert gelegt werden. Nur so wird es möglich sein, Überbelastungen und damit unzumutbare Unzulänglichkeiten im Straßennetz des inneren Stadtbereichs zu vermeiden.

Der geplante Nordring stellt dabei die äußere Verbindung zwischen der B 67 (Münsterstraße/Rhede) und der L 505 (Adenauerallee/Richtung Winterswijk) sowie die Weiterführung als Nordwestring zur L 602 (Richtung Aalten) und L 606 (Richtung Dinxperlo) unter Umgehung der innerstädtischen Gebiete dar. Dabei haben einzelne Abschnitte auch voneinander unabhängige Verkehrsbedeutung, da aufgrund innerörtlicher Verkehrsziele (Krankenhaus, Schulzentrum Nord-Ost, Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting, Gewerbegebiet Holtwick, Firma Borgers etc.) das Erfordernis von Straßenspangen zwischen den Radialen besteht, um Durchgangsverkehr in den Wohngebieten entgegenzuwirken.

Den engen Bindungen und vielschichtigen Zusammenhängen zwischen Verkehrsstruktur und städtebaulicher Struktur kann Rechnung getragen werden durch die Weiterentwicklung des hierarchisch aufgebauten Straßennetzes, das sich - eingehängt in das übergeordnete Straßennetz - nach Hauptverkehrsstraßen, Sammelstraßen und Anliegerstraßen gliedert und den städtischen Nutzungsstrukturen und Verkehrsbedürfnissen optimal angepasst sein soll. Dabei sollen die Netzstrukturen mit den städtebaulichen Strukturen in Einklang gebracht werden. Dies bedeutet Verweisung des nicht quell- und zielbezogenen Kfz-Verkehrs auf tangierende Sammel- und Hauptverkehrsstraßen (Herausnahme von Fremdverkehr) und anliegerfreundliche Gestaltung des Erschließungsstraßennetzes.

Dass viele Anwohner sich über die derzeitige verkehrliche Situation im vorhandenen Verkehrsnetz beklagen, zeigt, dass das vorhandene Netz überlastet ist und eine andere Verkehrsverteilung notwendig wird. Fehlen die Entlastungsstraßen, stellt sich automatisch Fremdverkehr ein. Da dies inzwischen ein Problem in der gesamten Stadt geworden ist, ist es erklärtes Ziel der Stadt Bocholt den äußeren Stadtring so bald wie möglich zu realisieren. Dass dabei abschnittsweise vorgegangen werden muss, liegt aus den verschiedensten Gründen insbesondere aus finanziellen Erwägungen auf der Hand.

In der Zielvorstellung des Landesbetrieb Straßen NRW bezüglich des übergeordneten Straßennetzes ist die Systematik der Hierarchie der Straßen mit Ringschluss in Bocholt - wie auch im

---

[19] Stadt Bocholt, Verkehrsentwicklungsplan, Bericht 1986

GEP - ebenfalls enthalten. Dabei ist der Westring und Nordring nicht als Bundes- oder Landesstraße vorgesehen und wird somit städtischer Planung zugewiesen. Jedoch ist die regionale Bedeutung der Straßen unbestritten und eine Einordnung als Landesstraße bleibt durchaus möglich.

Die Defizite in der Verkehrsplanung sind damit offensichtlich geworden. Sie haben sich seit 1986 für die Stadtgebiete bzw. Stadtteile verbessert, in denen die Straßenbaumaßnahmen umgesetzt wurden und greifen konnten. Dennoch bleibt festzuhalten, dass in Bocholt bisher keine klare Netzstruktur bei den überörtlichen Straßen erreicht wurde. Das führt zu dem hohen Belastungsdruck durch Angliederung von Siedlungsgebieten an die Erschließungsstraßen und Hauptverkehrsstraßen. Das „Anhängen“ kleinerer Siedlungserweiterungen kann vom vorhandenen Netz zur Zeit noch aufgefangen werden, jedoch immer mit der Einschränkung, dass sich belastete Verkehrssituationen zuspitzen können. Die Folge ist eine schlechte Wohnqualität u.a. durch zu hohe Lärmimmissionen. Die Nutzungsqualität einiger Straßen, auch verkehrsberuhigter Bereiche ist stark eingeschränkt. Damit verbunden ist eine stark erhöhte Gefährdung insbesondere der Fußgänger und Radfahrer. Der Innenstadtring hat eine starke Barrierewirkung, überlastete Kreuzungen sind die Folge.

Der integrierte Handlungsansatz für die Verkehrsplanung der Stadt Bocholt und den projektierten West- und Nordring beinhaltet zusammengefasst:

- Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch nachhaltige Förderung des Radverkehrs, des Fußverkehrs und des öffentlichen Personennahverkehrs.

- Die Umstrukturierungen im vorhandenen Straßennetz mit Umverteilung der Verkehrsströme.

- Die Ergänzungen des Straßennetzes durch Vervollständigung des Ringsystems.

Diese Zielsetzung und die Maßnahmen der Bocholter Verkehrspolitik ist in den letzten Jahren erfolgreich umgesetzt worden. Sie muss weiter in der Verkehrsplanung berücksichtigt und in den räumlichen Konzepten umgesetzt werden. Dabei muss unter allen Umständen gewährleistet sein, dass die wichtigen im Norden ansässigen Nutzungen problemlos erreichbar sind, was gleichzeitig auch die weitere städtebauliche Entwicklung im Norden sicherstellt. Diese Aussage bezieht sich nicht nur auf die Entwicklung von Flächen im Außenbereich, sondern ausdrücklich auch auf die Innenentwicklung von Wohnbau- oder sonstigen Flächen. Teilweise sind die Radialen (u.a. Dinxperloer Straße, Barloer Weg, Burloer Weg) so belastet, dass zusätzliche Einfahrten oder Einmündungen die Verkehrssicherheit, speziell auf den Radwegen gefährdet würden.

Eine Förderung des Rad-, des Fuß- und des öffentlichen Personennahverkehrs ist dagegen über die Ringplanung ebenfalls möglich, wobei die Verkehrssicherheit erhöht wird. Die sichere Verkehrsteilnahme als hohes Gut für alle Altersgruppen insbesondere für Kinder und Senioren wird ebenfalls in der Planung berücksichtigt, denn die anspruchsgerechte Aufteilung der Straßenräume führt somit zu einem echten Gewinn für die Lebensqualität der Anlieger. Eine weitere Konsequenz aller planerischen Tätigkeiten ist die Reduzierung der umweltbezogenen Beeinträchtigungen an den Straßen.

Räumliche Abschnitte für die weiteren Planungsschritte des West- bzw. Nordringes (Prioritäten)

Anhand der vorausgegangenen Analysen der Verkehrssituation insbesondere im Bocholter Norden ist die Frage zu stellen: Welcher Bauabschnitt der Ringplanung sollte vorrangig umgesetzt werden? Aufgrund der dargestellten Verkehrspolitik hat die Stadt Bocholt bezüglich des Grund-

erwerbs im Norden bzw. Nordosten der Stadt schon erhebliche Vorleistungen aufgewandt. Die Grundstücke der Trasse für den noch nicht realisierten Teil des Ringes von der Münster Straße bis zum Hemdener Weg gehören der Stadt Bocholt.

Aufgrund der verkehrlichen Gegebenheiten, insbesondere der Belastungen der Straßen im Nordwesten und Norden als auch der nicht geklärten Linienführung der Trasse zwischen Hemdener Weg und Dinxperloer Straße ist es notwendig, diese Situation eingehender zu analysieren.

Die dargestellte Abbildung „Prognose mit Bau des Westringes und des Nordringes“ zeigt deutlich die Auswirkungen für den Fall der Netzergänzung, um den Westring zwischen Dinxperloer Straße im Süden und Dinxperloer Straße im Norden und um den Nordring zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee. Ebenfalls stellt sie eine Netzergänzung zwischen Adenauerallee und Dinxperloer Straße eine Ergänzung zwischen Burloer Weg und Barloer Weg dar. Die Darstellung zeigt deutlich, wie die Funktion der Hauptverkehrsstraße im Nordwesten und Norden durch den Nordring übernommen wird und stellt damit auch die Entlastung der Straßen Up de Welle, Bussardweg, Alffstraße, Herzogstraße, Baustraße, Hemdener Weg, Adenauerallee unter Beweis.

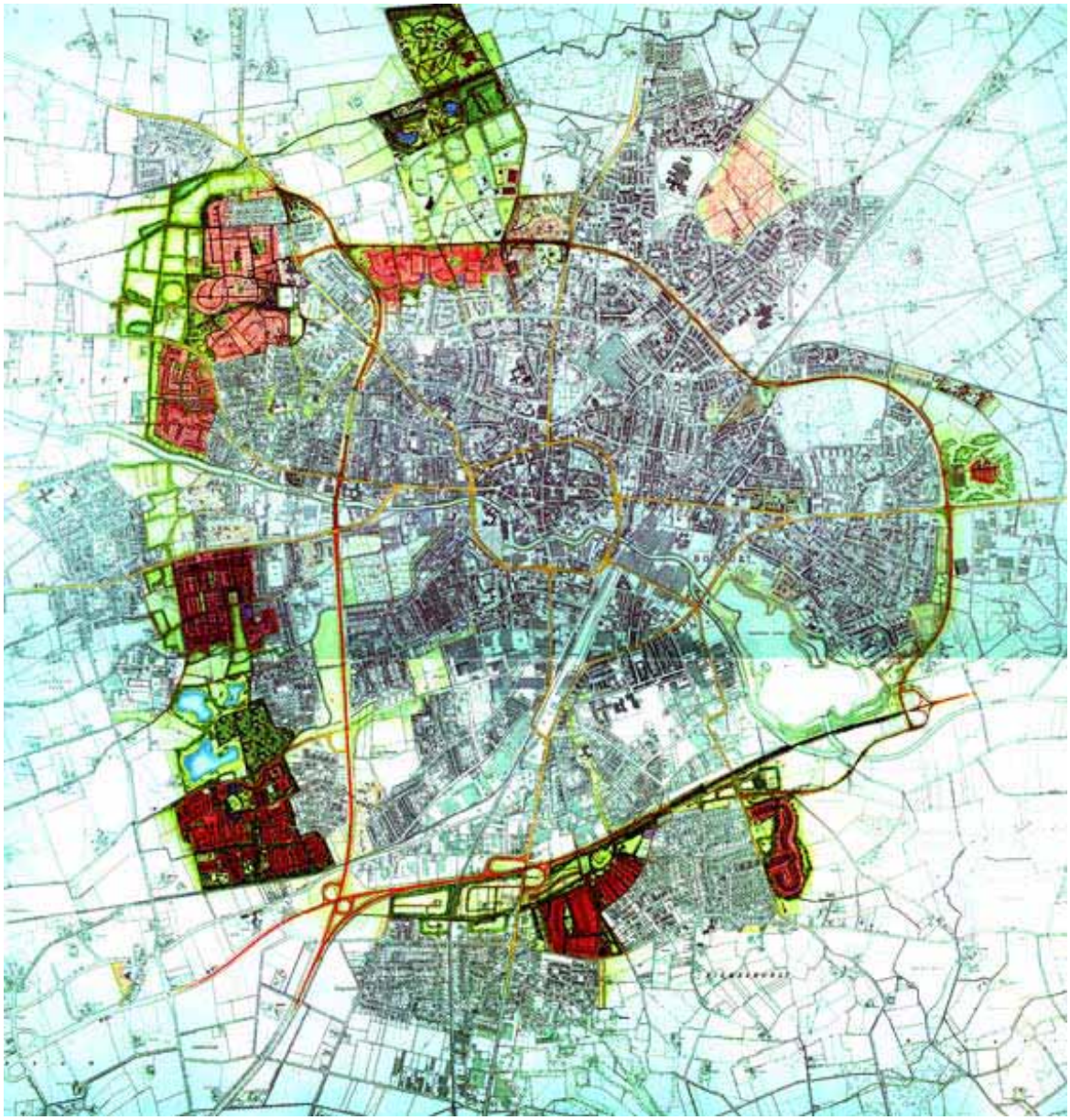
Eine deutliche Verbesserung der Struktur und der Verkehrsbelastung für die Wohnbevölkerung würde erreicht. Das Augenmerk ist auch hier natürlich auf die Dinxperloer Straße zwischen den beiden Anschlussstellen des Westringes zu lenken. Hier wird die derzeitige Belastung deutlich reduziert. Die Dinxperloer Straße hat hier nur noch eine Belastung von ca. 2.000 Kfz/ Tag, was zu einer erheblichen Verkehrsberuhigung beiträgt. Insbesondere für die Bevölkerung, die an der Dinxperloer Straße wohnt, wäre dies ein äußerst positives Signal.

Die Verbindung zwischen Burloer Weg und Barloer Weg zeigt auch deutlich die Entlastung für die Vereinsstraße. Auch dies ist ein positives Signal für die dort lebende Bevölkerung und für die Funktion der dort angrenzenden Wohnstraßen. Dieser Netzfall zeigt deutlich, dass der Schwerpunkt der weiteren Planungen insbesondere den Westring und den Nordring zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee betrifft. Gleichzeitig kann auch die Spange Burloer Weg/ Barloer Weg ein eigenständiger Bestandteil der Verkehrsplanung im Norden der Stadt Bocholt sein.

Prognose mit Bau des Westringes und des Nordringes

2.4 Entwicklungsplan Wohnen / Wohnungsmarktbedarfsprognose

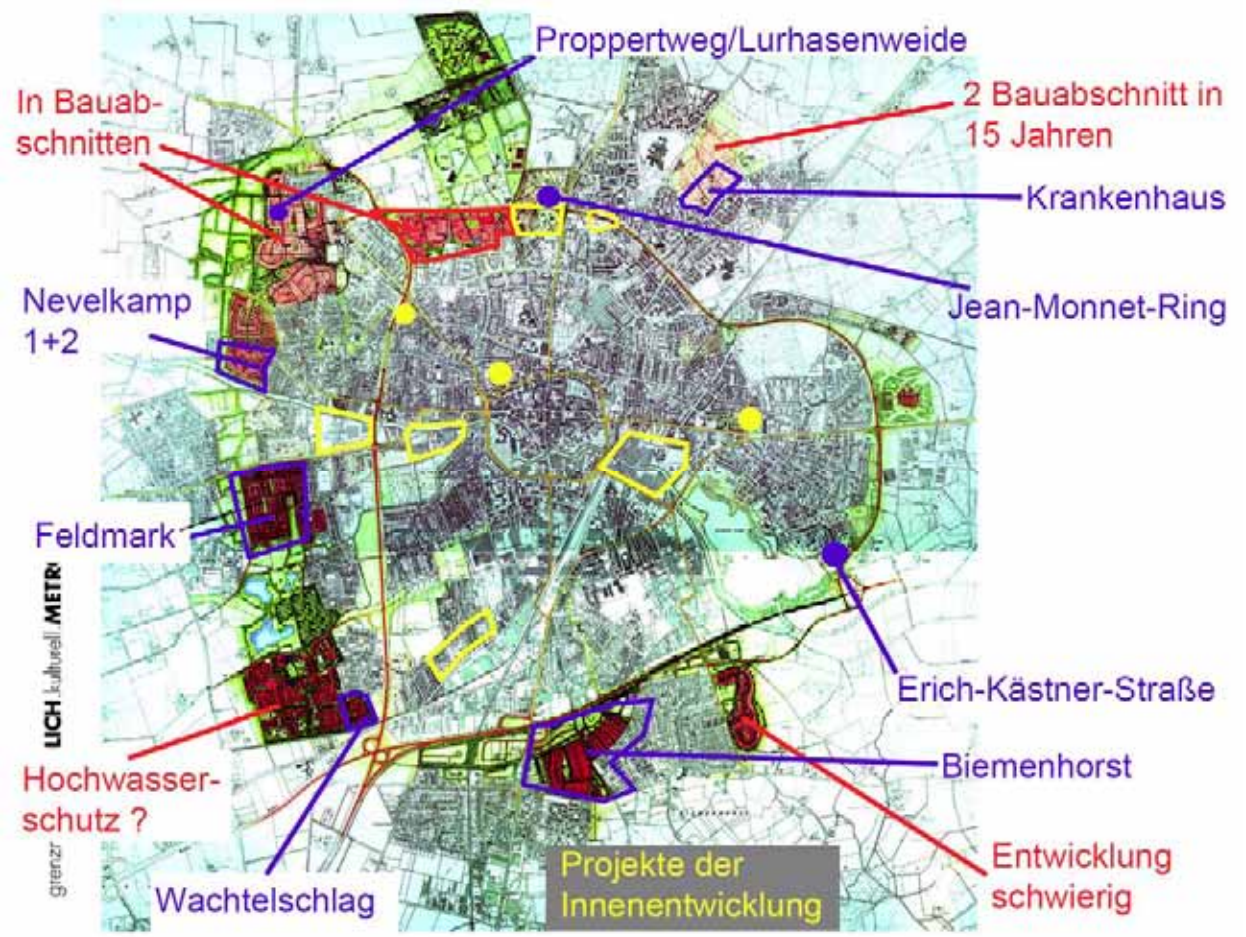
1995 wurde der Entwicklungsplan Wohnen von der Stadtverordnetenversammlung als Grundlage für die wohnbauliche Entwicklung im Rahmen des Bodenmanagementbeschlusses verabschiedet. Er bildet zum einen heute noch die Grundlage für die städtebauliche Entwicklung der Siedlungsbereiche vornehmlich im Außenbereich und zum anderen diente er der Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster (Gegenstromprinzip) im Rahmen der seinerzeitigen Aufstellung des Regionalplanes 1995 bis 1998.



Wohnbauentwicklungsplan 1995

Die aktuelle Fortschreibung des Regionalplanes (zukünftig Regionalplan) macht es für die Stadt Bocholt unentbehrlich, sich wiederum mit dem Wohnbaulandentwicklungsplan zu befassen. Eine Neuorientierung entsprechend der aktuellen Zielsetzung ist insbesondere für den Bereich zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee unabdingbar, denn hier muss die Trasse für den West- und Nordring gesichert werden. Die entsprechende Darstellung kann nur in einem integrierten räumlichen Entwicklungskonzept erfolgen. Im August 2009 hat die Stadt Bocholt einen Nachfrageüberhang nach ca. 150 Baugrundstücken zu verzeichnen.

Um ein genaues Bild über die weitere Entwicklung des Wohnungsbedarfes im Hinblick auf die demografische Entwicklung der Gesellschaft zu erhalten ist außerdem eine Auseinandersetzung mit dem Wohnungs- und Grundstücksmarkt notwendig. Quantitative Aussagen sind hilfreich um die Flächenbedarfe zu ermitteln, jedoch müssen auch qualitative Aussagen für die Entwicklung der Siedlungsbereiche getroffen werden. Hierzu wird später auf die Wohnungsmarktprognose für die Wohnungsmarktregion Bocholt eingegangen.



Wohnbauentwicklungsplan mit Angaben zu realisierten Baugebieten und Baugebieten in der Entwicklung seit 1995

Die Abbildung zeigt den augenblicklichen Stand der Entwicklung in Bocholt. Bebaute Wohngebiete sind der Stadtteil Feldmark, das Wohngebiet Nevelkamp, das Wohngebiet Wachtelschlag, die Stadtteilarrondierung Biemenhorst, das Wohnquartier Erich-Kästner-Straße sowie die Siedlung Jean-Monnet-Ring. Diese Flächen wurden seit 1995 im Rahmen des Bodenmanagements von der Stadt Bocholt geplant, erschlossen, vermarktet und einer Bebauung zugeführt. Es wurden ca. 1.500 Wohneinheiten geschaffen.

Nach diesem Stand verbleiben noch die Flächen Eisenhütte mit ca. 200 Wohneinheiten, Holtwick mit ca. 770 Wohneinheiten, südlich des Nordringes mit ca. 300 Wohneinheiten, am Krankenhaus mit ca. 100 Wohneinheiten, Biemenhorst mit ca. 150 Wohneinheiten und Flächen an der Morße mit ca. 600 Wohneinheiten. Damit hat die Stadt Bocholt noch Entwicklungsmöglichkeiten für ca. 2.120 Wohneinheiten in der Zukunft. Diese Flächen sind durch die Darstellung im Regionalplan regionalplanerisch abgesichert. Auch in bezug auf die Neudarstellung im zukünftigen Regionalplan werden keine weiteren Flächen in Anspruch genommen werden.

Als Fazit für eine weitere Entwicklung der Stadtteile können wir heute zusammenfassen, dass die Stadt Bocholt flexibel sein und bleiben muss, um im Rahmen des Bodenmanagementbeschlusses entwicklungs- und handlungsfähig zu bleiben. Bedarfsgerecht werden die weiteren Flächen zur Bebauung anstehen. Eine Fokussierung der wohnbaulichen Entwicklung auf nur wenige Flächenreserven in der Stadt untergräbt die städtische Verhandlungsposition und verteuert das Angebot für die Bauwilligen. Die Stadt Bocholt kann dann nicht mehr bedarfsgerecht auf die unterschiedlichen Anforderungen des Wohnungsmarktes eingehen[20].

In der Abbildung sind auch die großen Aufgaben der Innenentwicklung erkennbar, insbesondere die industriellen Brachflächen aus der Textilindustrie, die weiter genutzt werden können. Diese Projekte der Innenentwicklung haben lange Planungsphasen zu verzeichnen. Sie sind aus verschiedenen Gründen komplex, da umfangreiche Entwicklungsleistungen von den Grundstückseigentümern, den Projektentwicklern oder Investoren zu leisten sind. Die Probleme bei der Innenentwicklung liegen auf der Hand und betreffen vor allem die Grundstücksverfügbarkeit, den Verkehr, die Anwohner- bzw. Nachbarinteressen, alte Rechte an den Grundstücken, Altlasten u.s.w.. Die Folge ist eine deutlich langsamere Entwicklung der Flächen. Sie können nicht zeitnah für den Wohnungsbau entwickelt werden. Teilweise wird die Entwicklung ca. 10 bis 15 Jahre in Anspruch nehmen.

Für die Flächen entlang der Straßentrasse für den geplanten Nordring macht der Wohnbaulandentwicklungsplan für den Bereich zwischen Adenauerallee und Dinxperloer Straße die Aussage, dass diese Flächen einer Arrondierung der Siedlungsränder im Norden der Stadt planerisch zur Verfügung stehen. Die Bebauung Jean-Monnet-Ring ist ca. 2000/2001 als erster Baustein schon realisiert worden. Es gilt in den weiteren planerischen Schritten bis zur vorbereitenden und verbindlichen Bauleitplanung und damit bis zur Schaffung des konkreten Baurechtes über weitere Bausteine eine städtebaulich ansprechende Siedlung zu gestalten. Die 1995 erarbeitete Grundlage wird mit dieser hier vorliegenden Ausarbeitung weiter konkretisiert und für die öffentliche Diskussion vorbereitet. Damit werden diese Flächen zwischen Adenauerallee und Dinxperloer Straße in städtebaulichen Testentwürfen geplant. Dieser Bereich liegt verkehrsgünstig, stadtnah und gleichzeitig auch angrenzend an die freie Landschaft. Die vorhandene Infrastruktur kann optimal ausgenutzt werden.

Im Jahre 2007 hat die Stadt Bocholt eine Wohnungsmarktbedarfsprognose[21] in Auftrag gegeben. Eine entscheidende Rolle in der Wohnungsmarktbedarfsprognose spielt die Frage nach dem Bedarf an Neubau. Wie viel Neubau die Stadt Bocholt realisieren möchte, ist die Entscheidung der Politik.

Zusammenfassend haben folgende Ergebnisse für den Rahmenplan Nord eine entscheidende Bedeutung. Ein Teil des für die Wohnungsmarktregion Bocholt (mit den Städten Bocholt, Borken, Rhede, Hamminkeln, Isselburg) prognostizierten Bedarfes kann in der Stadt Bocholt realisiert werden, wobei die Bodenmarktpreise, die Qualität der geplanten Quartiere und die Art der Immobilie wichtige Parameter für die Umsetzung sind.

Unter Beibehaltung der bekannten Prämissen und Bevölkerungsprognosen errechnet sich für Bocholt ein Neubaubedarf für den Zeitrahmen 2006 – 2020 von insgesamt 4.540 Wohnungen. Für das Jahr 2006 kann von ca. 170 bereits errichteten Wohnungen ausgegangen werden. Für das

---

[20] Empirica und Prof. Dr. Jürgen Aring, Büro für angewandte Georgraphie, Zielgruppenorientierte Wohnungsbau- und Baulandpolitik für Bocholt, Bonn 2007

[21] Empirica und Prof. Dr. Jürgen Aring, Büro für angewandte Georgraphie, Zielgruppenorientierte Wohnungsbau- und Baulandpolitik für Bocholt, Bonn 2007

Segment des Ein- und Zweifamilienhausbaus bedeutet das für die Periode bis 2010 im Durchschnitt rund 225 Wohneinheiten/Jahr.

Weitere Zeiträume werden abgestuft betrachtet, da das Bevölkerungswachstum für die Wohnungsmarktregion Bocholt künftig stagniert bzw. sinkt. Daher ergeben sich für den Zeitraum 2011 - 2015 rund 210 Wohneinheiten/Jahr. Der Zeitraum 2016 - 2020 benötigt dann lediglich 180 Wohneinheiten/Jahr. Ist das Bestandsangebot zu teuer oder zu unattraktiv in den genannten Zeiträumen, fällt der Neubaubedarf höher aus.

Neben dem Bedarf an Ein- und Zweifamilienhäusern, die in der Regel in den Neubaugebieten realisiert werden, ist im Gutachten ebenfalls die Frage nach dem Bedarf an Etagenwohnungen beantwortet worden.

Die Wohnungsmarktbedarfsprognose weist einen zusätzlichen Bedarf unter Beibehaltung der herkömmlichen Parameter für den Zeitraum bis 2010 von ca. 90 Wohneinheiten/Jahr, für den Zeitraum von 2011 – 2015 ebenfalls rd. 90 Wohneinheiten/Jahr und für Zeitraum von 2016 – 2020 von ca. 70 Wohneinheiten/Jahr aus.

Die Ergebnisse des Gutachtens basieren nicht nur auf der Analyse der herkömmlichen Prognosezahlen, sondern sind auch in einer Haushaltsbefragung verifiziert worden. Die Haushaltsbefragungen geben wenige Hinweise auf strukturelle Verschiebungen. Einfamilienhausbewerber sehen Etagenwohnungen in Bocholt nicht als Alternative für einen möglichen Wechsel aus dem Einfamilienhaus. Die prognostizierten Bedarfe sind jedoch nicht statisch zu sehen. Eine eingerichtete kommunale Wohnungsmarktbeobachtung untersucht daher zahlreiche Parameter und die im Gutachten dargestellten Trends. Sie speist die Ergebnisse regelmäßig in die Grundstücksentwicklung ein. Sie untersucht auch den Immobilienbestand am Markt um frühzeitig strukturelle Veränderungen begegnen zu können.

Wie wirkt sich nun die wachsende Zahl an frei werdenden Bestandsimmobilien auf den Wohnungsmarkt aus? Die Gesamtnachfrage nach Ein- und Zweifamilienhäusern steigt bis 2020 so stark, dass rein rechnerisch das wachsende Angebot an Bestandsimmobilien vom Markt tatsächlich aufgenommen wird. Probleme ergeben sich dann, wenn Bestandsimmobilien nicht marktgängig sind. Sind sie zu teuer, zu wenig zeitgemäß oder befinden sie sich im falschen Umfeld, stellt sich die Vermarktung von privater Seite oder durch die von der Immobilienwirtschaft immer als schwierig dar.

Der Kaufpreis für Bestandsobjekte inklusive die Kosten für eine zeitgemäße Ertüchtigung des Bestandsobjektes muss daher immer unter dem Preis für ein Neubauobjekt inklusive Grundstück liegen. Nur bezüglich einzelner Liebhaberobjekte gelten andere Marktgesetze. Hier ist der Erwerber schon einmal bereit für ein Bestandsobjekt unverhältnismäßig viel Geld zu zahlen. Das ist verständlich in Bezug auf die Reaktion der Nachfrage am Markt. Ist ein entsprechendes Angebot an gebrauchten Immobilien nicht vorhanden, bedienen sich die Kunden im Segment des Neubauimmobilienmarktes oder suchen in Nachbargemeinden ein entsprechendes Angebot hinsichtlich ihrer Vorstellungen. Gleiches gilt auch in dem Bereich des Marktsegmentes Neubau. Wenn nicht genügend Grundstücke auf dem Markt angeboten werden, werden sich die Grundstückspreise verteuern. Folge eines verteuerten Angebotes ist die Abwanderung der Bauwilligen Bevölkerung.

Die wohnungspolitischen Ansatzpunkte lauten daher:

- Quartiersaufwertung,
- wohlwollende Handhabung von Ertüchtigungsplänen und städtische Unterstützung energetischer Altbausanierung,

- Motivation zu nachvollziehbaren Preisvorstellungen für Bestandsimmobilien.

Diese Ansatzpunkte können nicht nur von der öffentlichen Hand dargestellt werden. Auch Immobilienverkäufer müssen sich diesbezüglich die Frage stellen, ob ihre Bestandsimmobilie zu ihren Preisvorstellungen auch heute am Markt platziert werden kann.

Eine sachgerechte Wohnungsmarktpolitik in Bocholt muss also dafür sorgen, dass ein differenziertes Angebot in allen Marktsegmenten vorhanden ist. Diese Marktsegmente des Immobilienmarktes wären Neubau und Bestand, Eigentum und Miete, sozialgeförderte und freie Mietwohnungen sowie Einfamilien- und Mehrfamilienhausbau. Das Fazit für die Siedlungsentwicklung entlang der West- bzw. Nordringtrasse wird folgendermaßen zusammengefasst: Eine städtebauliche Planung für die Siedlungenflächen steht auch einem errechneten Bedarf gegenüber, wird also bedarfsgerecht geplant. Das integrierte räumliche Entwicklungskonzept soll auf differenzierte Bedürfnisse der Gesellschaft und der Bürgerinnen und Bürger bezüglich der Wohnungswünsche eingehen. Es ist die Aufgabe aus Sicht des Wohnbauentwicklungsplanes sowie aus Sicht der Wohnungs- und Immobilienwirtschaft einen lebendigen Stadtteil zuschaffen, wodurch auch ein differenziertes Wohnungsangebot unterbreitet werden kann.

2.5 Sportentwicklungsplanung / Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting

Schon im Stadtentwicklungskonzept von 2006 wurde festgestellt, dass die Stadt Bocholt eine sportfreundliche Stadt ist, die sich im Vergleich zu anderen Kommunen gut positioniert hat und mit Recht das Prädikat „Sportstadt“ beanspruchen kann. Die umfangreiche Untersuchung „Sportentwicklungsplanung Bocholt“ der Deutschen Sporthochschule Köln hat unter anderem ergeben, dass Bocholt durch ein spezielles Sportartenprofil auf dem Gebiet der Räder und Rollen eine „Hauptstadt des Rad- und Rollsports“ ist.

Die Planung des West- und Nordringes berührt den Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting je nach Trassenvariante leicht bis sehr massiv. Die Interessen des Sportes bzw. die Zielsetzungen der Stadt Bocholt für den Sport müssen daher schon sehr frühzeitig in die Planung einbezogen werden.

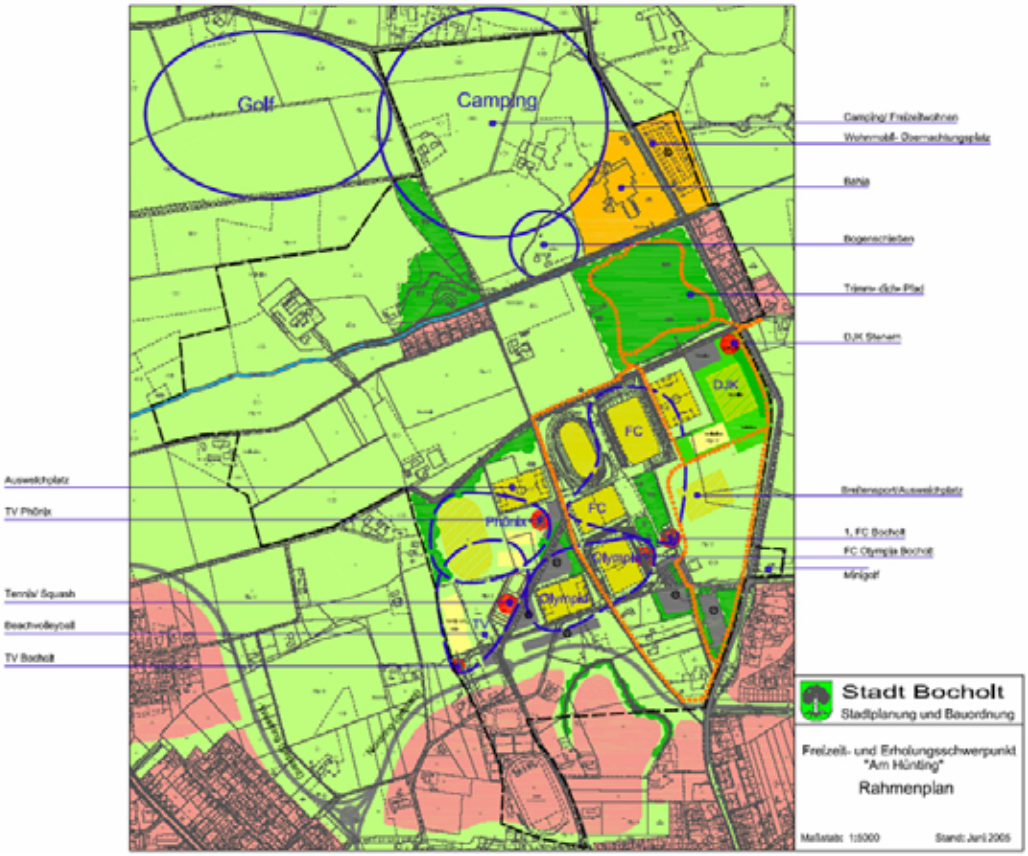
Ziel der Stadt ist es, durch ein geeignetes Maßnahmenbündel eine tragfähige und zukunftsorientierte Struktur des organisierten Sports zu sichern und weiterzuentwickeln. Eine intakte bauliche Infrastruktur ist nach wie vor eine zentrale Säule auch der Sportversorgung der Bevölkerung. Die Sportanlagen stellen die Achillesverse der Sportentwicklung dar. Gerade dieser Bereich bedarf hinsichtlich der Sanierung wie auch hinsichtlich der hier diskutierten Neuplanung besonderer Aufmerksamkeit.

Das Projekt „Hünting“ ist im Stadtentwicklungskonzept als der „Leuchtturm“ des Sports in Bocholt bezeichnet worden. Den Mittelpunkt des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes „Hünting“ bilden die dort vorhandenen Sportanlagen. Fast nahtlos schließen sich nach Norden das Bahia Freizeit- und Erlebnisbad und eine Bogenschießanlage an.

Es ist geplant, diesen Bereich kontinuierlich weiterzuentwickeln, um die Voraussetzungen zu schaffen, zukünftig wieder Spitzensport in Bocholt ermöglichen zu können, wobei bei der Größe des Sport- und Erholungszentrums auch Breitensportaspekte nicht außer Acht gelassen werden sollen. Leitprojekte sind der Ausbau des Stadions „Am Hünting“ auf zunächst 7.000 Zuschauer

und die Entwicklung des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes „Hünting“ als Sportanlage mit regionaler und sogar überregionaler Bedeutung.[22]

Dieser Rahmenplan für den Bocholter Norden kann nicht die inhaltlich oder gar sportfachliche Begleitung oder Beurteilung übernehmen. Er kann lediglich die Flächen für den Sport städtebaulich bewerten und die Anforderungen der Sporttreibenden in den Planungen berücksichtigen sowie die Grundlagen für eine ausreichende Erschließung bereitstellen, die dem überregionalen Charakter und der Bedeutung der Anlagen gerecht wird. Außerdem basieren diese Überlegungen auf einem Gutachten[23] von 2005, das maßgeblich die sportfachlichen Belange in Bocholt analysiert und räumliche Zielsetzungen formuliert, die im Rahmenplan Nord berücksichtig werden müssen. So kann auch im weiteren auf dieser Grundlage das entsprechende Baurecht geschaffen werden.



Rahmenplan für den Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting, Variante, Stand 2005 auf der Basis der städtebaulichen Untersuchungen von 1994

[22] Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bocholt 2006

[23] Stadt Bocholt, Fachbereich Jugend, Familie und Sport, Deutsche Sporthochschule Köln, Institut für Sportsoziologie, Sportentwicklungsplanung Bocholt, Köln 2004

Rahmenplan für den Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting, Variante, Stand 2005 auf der Basis der städtebaulichen Untersuchungen von 1994

TEIL II

3. Bestandsanalyse für den Rahmenplan Nord

Das Gebiet des Rahmenplanes Nord befindet sich am nordwestlichen Stadtrand der Stadt Bocholt. Es liegt im Bereich zwischen Dinxperloer Straße im Westen, dem Fehringweg mit der gedanklichen Verlängerung nach Osten bis zur Adenauerallee im Norden, der Winterswijker Straße und der Adenauerallee im Osten und der Herzogstraße im Süden.

Die Größe des Plangebietes beträgt 350 ha. Der südliche als auch der westliche Bereich des Planungsraumes ist wesentlich durch die Wohnsiedlung mit der entsprechenden Infrastruktur geprägt. Es handelt sich dabei um einen Stadtraum im Übergang zur freien Landschaft. Der Mittelpunkt des Plangebietes ist stadtnah nur ca. 1,8 km von der Innenstadt entfernt und damit auch sehr günstig für alle Verkehrsarten und -teilnehmer gelegen.

An den Rändern des Plangebietes befinden sich die überörtlichen Straßen, wie die Winterswijker Straße (L 505), die Adenauerallee (L 505) und die Dinxperloer Straße (L 606), die das Plangebiet sehr gut an das überörtliche Netz anschließen. Jedoch sind diese Netzstrukturen innerhalb des Gesamtgefüges störungsanfällig (siehe Kapitel 2.3 Seite 16). Auf die Verkehrsstruktur im Bocholter Norden wird dort hinreichend eingegangen.

Luftbild mit Plangebiet des Rahmenplanes Nord

Die derzeitige innere Erschließung des Gebietes ist differenziert zu betrachten. Die Wohngebiete in Holtwick oder im Stadtteil zwischen Herzogstraße und den Straßen Am Efing bzw. Dürerstraße/ Rembrandtstraße sind für ihre Funktion „Wohngebiet“ als verkehrsberuhigter Bereich (Tempo 7 km/h) oder Tempo 30- Zone gut bis sehr gut erschlossen.

Schwierig stellt sich die Situation am Hemdener Weg dar. Als Hauptverkehrsstraße ist er durch die Schule (St.-Josef-Gymnasium) und das Bahia Inselbad mit starkem Ziel- und Quellverkehr belastet. Zusätzliche Belastungen sind auf dieser Straße nicht hinnehmbar. Die von Osten nach Westen führenden Straßen sind als Wirtschaftswege ausgebaut und erschließen heute den

Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting mit seinen vielfältigen Nutzungen und lokalen und regionalen Bezügen und Funktionen.

Außerdem ist der Ausbaustandards dieser Straßen teilweise nicht ausreichend (z.B. Falkenstraße). Die Ausbaustandards genügen nicht den zu bewältigenden Verkehrsmengen. Eine unklare Verkehrsstruktur und Fremdverkehr verschlechtern die räumliche Situation für die Bewohner tagtäglich. Zu große Verkehrströme im Außenbereich bewirken außerdem, dass die Erholungseignung der Landschaft nur sehr unzureichend gegeben ist.

Blick auf die Baustraße im Außenbereich

Baustraße

Durch den öffentlichen Personennahverkehr (Bocholter Stadtbus) ist das Plangebiet mit der Innenstadt, mit den Ortsteilen Suderwick/ Dinxperlo/ Spork oder mit Hemden nur über Linien entlang der Dinxperloer Straße / Herzogstraße und entlang der Adenauerallee / Hemdener Weg verbunden. Die Linie C 7 verkehrt im Stundentakt und verbindet die Innenstadt mit Suderwick/ Dinxperlo. Haltestellen befinden sich an der Dinxperloer Straße in Höhe der Markgrafenstraße, Schievegraben, Sperberstraße und Holtwicker Bach. Eine weitere Linie T 11 fährt im Plangebiet und verbindet die Innenstadt mit dem Bahia Inselbad im 30-Minuten-Takt bzw. mit Hemden im Stundentakt über die Adenauerallee und den Hemdener Weg. Haltestellen sind im Bereich der Straßenmündung Up de Welle, Alffstraße und am Inselbad Bahia.

Im Kern des Plangebietes befindet sich der Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting mit den entsprechenden Sportplätzen und sonstigen Vereinsanlagen. Dort befinden sich fünf Vereine und eine private Sportanlage auf einer Fläche von 25,5 ha. Die Neuansiedlung eines Vereines (Verlagerung aus dem Stadtteil Stenern) an den Hemdener Weg ist für 2009 vorgesehen. Außerdem liegt ebenfalls im Norden des Plangebietes am Hemdener Weg, das Inselbad Bahia, eine Freizeiteinrichtung mit überregionaler Bedeutung. Des Weiteren befindet sich am Hemdener Weg eine Minigolf-Anlage. In unmittelbarer Nachbarschaft zum Wohngebiet Rembrandtstraße und Dürerstraße befinden sich die Sportplätze der Sportvereine TV Bocholt und TV Phönix Bocholt sowie die Tennisplätze des TV Phönix Bocholt und des TV Bocholt. Die Vereine sind seit 2008 zum TSV Bocholt fusioniert. Zu den Sportflächen gehört ebenfalls ein Parkplatz an der Straße Am Efing. Lärmstörungen ergeben sich augenblicklich nicht, weil die wohnungsnahe Sportanlage kaum ausgenutzt wird. Sie dient insbesondere dem Schulsport. Eine derartige Nähe zur Wohnnutzung ist zukünftig zu vermeiden, um die Sportanlagen jederzeit nutzen zu können, ohne die Wohnruhe zu stören.

Die Sportflächen und die Flächen für die sonstige Erholung liegen zwar im Kern des Plangebietes ohne jedoch konzentriert angelegt zu sein. Die Lage wirkt eher zufällig und die Zuordnung der einzelnen Sportflächen zum jeweiligen Verein ist nicht immer unmittelbar gegeben, was bei der Sportausübung zu langen Wegen führt. Die Sportanlagen sind nicht durchgängig mit Wegen verbunden, die auch der sonstigen Öffentlichkeit zur Verfügung stehen könnten. Zwischen Wohnen und Sport gibt es sowohl einen Immissions- als auch einen Verkehrskonflikt, insbesondere bei Großveranstaltungen. Durch die ungünstige und unwirtschaftliche Anordnung der Sportflächen kommt es zu einem unnötig hohen Flächenverbrauch, da sich sogenannte Restflächen zwischen den Sportplätzen ergeben, die zwar nicht sportlich genutzt, aber durch die sportliche Nutzung beeinflusst werden. Ebenso ist die Nutzung von gemeinsamen Einrichtungen (z.B. Stell-

plätze) nicht möglich, da die Sportanlagen so weit voneinander entfernt sind, dass sportliche Infrastruktur mehrfach vorhanden ist.

Im Nordwesten entlang des Holtwicker Baches befindet sich ein Naturschutzgebiet mit Waldflächen. Dort stellt sich der Holtwicker Bach naturbelassen dar. Ab Hemdener Weg Richtung Westen ist der Holtwicker Bach eingedeicht und verläuft gradlinig von Osten nach Westen. Westlich der Moddenborgstraße und nördlich des Holtwicker Baches ist zu Beginn der 1990er Jahre eine Renaturierungsmaßnahme für das Gewässer durchgeführt worden.

Ebenso verfügt das Plangebiet besonders im Norden über eine ausgeprägte Grünstruktur, die aus kleineren Feldgehölzen und markanten Einzelbäumen, sowie Alleen und einer alten Eschkante, die von kulturhistorischer Bedeutung ist, besteht.

Trotz dieser Freizeitnutzung und der Naturräume ist das Landschaftsbild des Gebietes landwirtschaftlich geprägt. Im Plangebiet des Rahmenplanes Nord befindet sich vorwiegend intensiv bewirtschaftetes Acker- und Grünland. Es befinden sich zudem drei landwirtschaftliche Hofstellen im Plangebiet, alle anderen Gebäude im Außenbereich sind größtenteils als landwirtschaftliche Gebäude entstanden, haben aber heute keinen oder nur wenig landwirtschaftlichen Bezug.

In diesem Planungsraum befinden sich wichtige und prägende Grünstrukturen, die das Bild der münsterländischen Parklandschaft formen. Die Ausprägung im Plangebiet ist sehr differenziert. Naturräumlich ist der nördliche Bereich um den Holtwicker Bach ökologisch sehr wertvoll und landschaftlich sehr reizvoll. Im Nord-Osten, rund um das Gut Hambrock, ist Landschaftsschutzgebiet festgesetzt. Dieser Bereich ist typisch für die münsterländische Parklandschaft. Weiter nach Süden bzw. im Süd-Westen verändert sich die Landschaft. Hier ist sie durch Gebäude, Straßen und Wege sowie Sportanlagen anthropogen[24] überformt und wird durch die Nutzungen Wohnen, Sport und Verkehr zersiedelt.[25] Ein deutlicher Entwicklungsdruck für alle Nutzungen im Raum ist spürbar, insbesondere für die Flächen im Außenbereich, welche unmittelbar an den planungsrechtlichen Innenbereich angrenzen[26].

Für das gesamte Stadtgebiet der Stadt Bocholt hat das Büro Fröhlich und Sporbeck 2005 eine Landschaftsbildbewertung vorgenommen. Demnach ist dieser Planbereich der Landschaftsbildeinheit Nr. 7 Holtwicker Bach und Nr. 9 Hünting / Gut Hambrock zugeordnet. Die beiden betroffenen Landschaftsbildeinheiten Nr. 7 und Nr. 9 sind in ihrer Gesamtqualität als hoch (im Norden) und mittel (im Süden) einzustufen.[27]

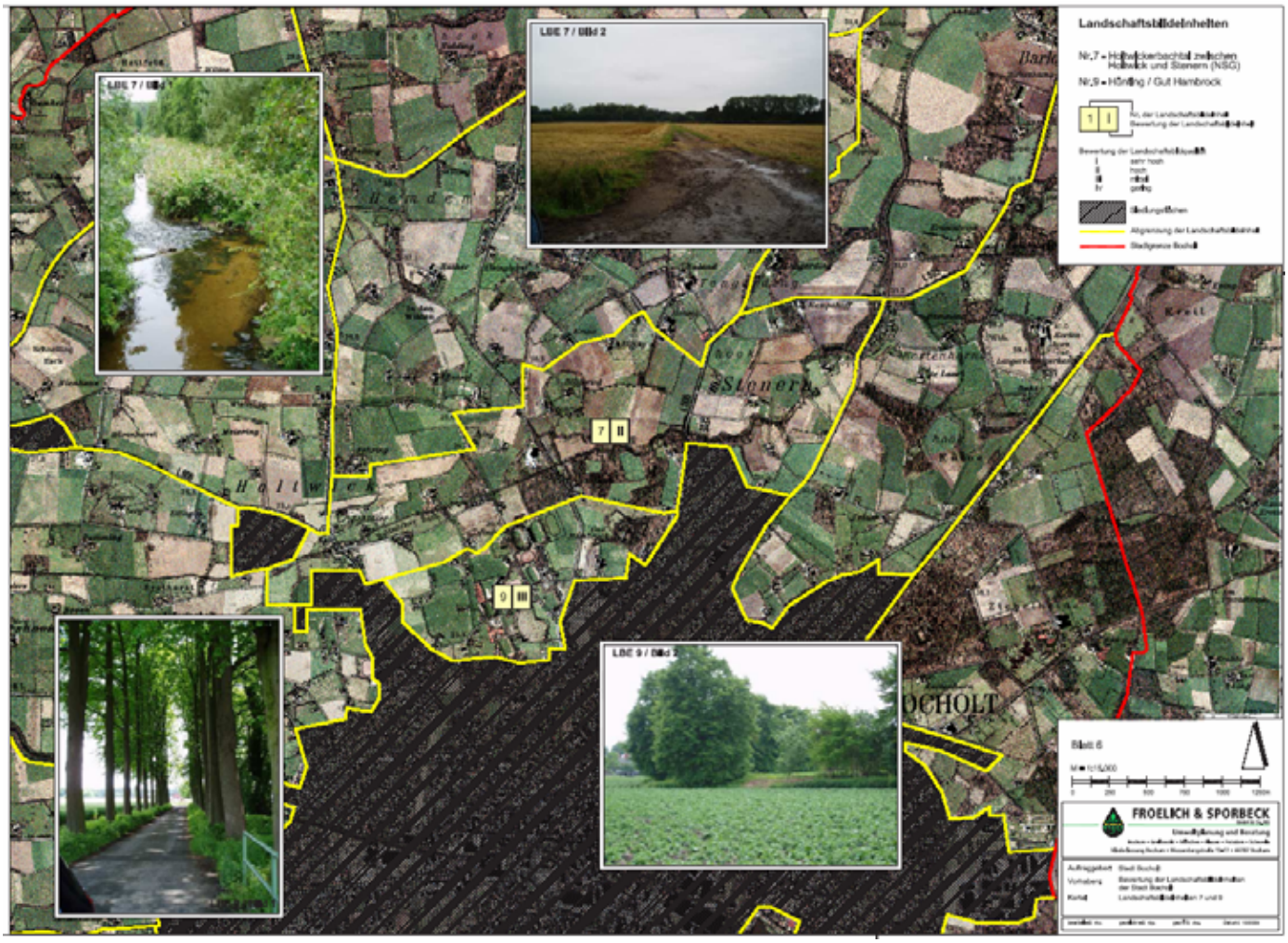
---

[24] Anthropogen = vom Menschen stammend

[25] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Stadtgebietsbezogene Ermittlung und Bewertung der Qualität des Landschaftsbildes der Stadt Bocholt, Vorläufiger Endbericht, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

[26] Gemäß den Zulässigkeitsbestimmungen des Baugesetzbuches unterscheidet man bebaute und besiedelte Bereiche in Innenbereiche mit Bebauungsplan (§ 30) oder in Innenbereiche ohne Bebauungsplan (§ 34 - im Bauen im Zusammenhang bebauter Ortsteile). Im Außenbereich (§ 35) ist das Bauen grundsätzlich untersagt. Im § 35 BauGB sind die Vorhaben aufgeführt, die im Außenbereich dennoch zugelassen werden können z.B. landwirtschaftliche Vorhaben.

[27] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Stadtgebietsbezogene Ermittlung und Bewertung der Qualität des Landschaftsbildes der Stadt Bocholt, Vorläufiger Endbericht, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005



Landschaftsbildeinheiten

Sowohl die strukturreiche Landschaft im Bocholter Norden, als auch die Sportplätze sind für viele Menschen aus der Umgebung von großer Bedeutung für die Freizeitgestaltung und Naherholung.

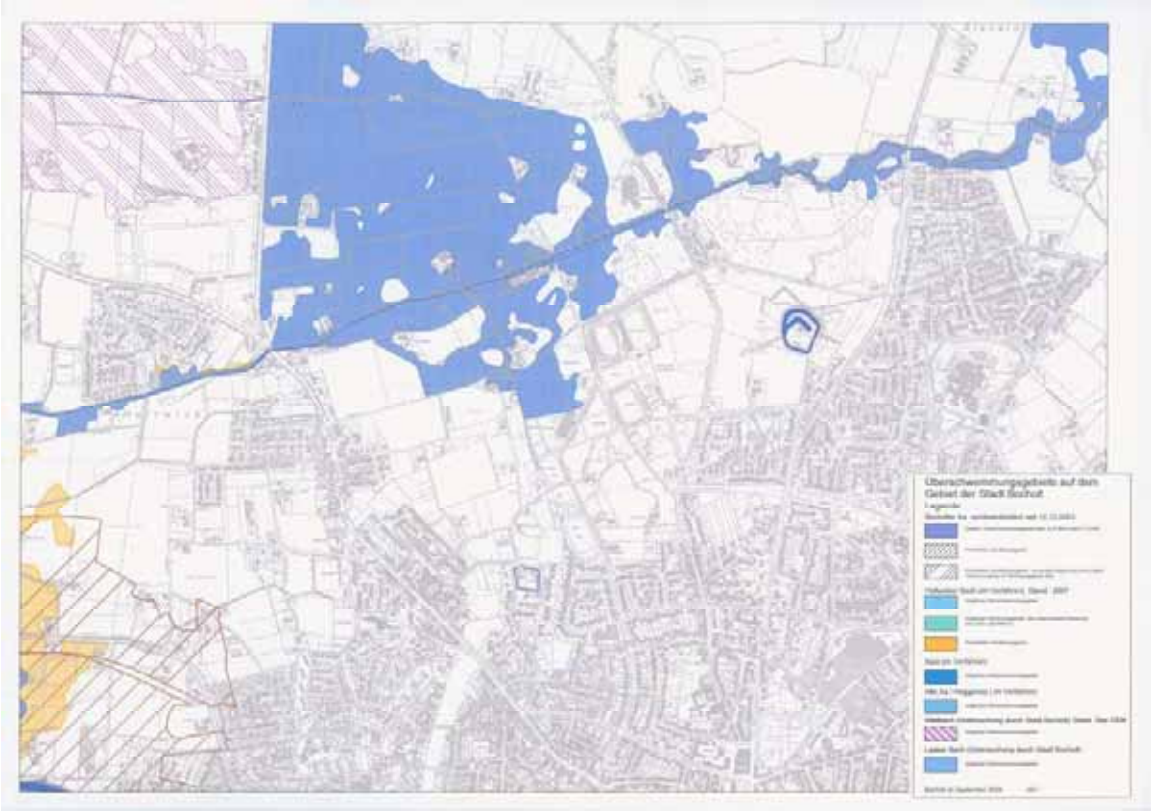
Landschafts-bildeinheit	Eigenart	Natürlichkeit	Vielfalt R = Reliefvielfalt N = Nutzungs- /Vegetationsvielfalt G = Gewässervielfalt	Störungsarmut (Vorbelastungen)	Gesamtbild-qualität
7 **Holtwicker Bachtal zwischen Holtwick und Stenern (NSG)** (Holtwicker Bach mit landwirtschaftlich genutzten Flächen und verbliebenen Waldflächen /-gehölzen)	hoch: Der östlich und westlich der Winterswijker Str. (L 505) bis zum Hemdener Weg noch naturnah mäandrierende Verlauf des Holtwicker Bachs und die bachbegleitende Vegetation sowie die angrenzenden Acker- und Waldflächen zeigen die typische Eigenart eines Fließgewässers der Niederungen in dem Landschaftstyp „Münsterländische Parklandschaft" auf. Mit Ausnahme des Renaturierungsbereiches verläuft das Gewässer anschließend teilverbaut und begradigt weiter nach Westen ins Offenland	sehr hoch: Der Holtwicker Bach besitzt im Bereich des Ortsteils Stenern einen mäandrierenden und somit natürlichen Verlauf. Dieser Eindruck wird durch Ufergehölze und kleinere Waldflächen im Gebiet noch verstärkt.	hoch: - R = mittlere Reliefvielfalt durch den in den Talraum einfließenden Bach nur kleinere Geländestufen - N = häufige Nutzungswechsel (Wiesen und Weiden, Ackerflächen, Ufergehölze und Feldgehölze) - G = Vorkommen eines Fließgewässers der Niederungen (Holtwicker Bach) und mehrerer Kleingewässer (Teiche)	mittel: - Zerschneidung und Verlärmung der Landschaftsbildeinheit durch die „Winterswijker Straße" (L 505) und die Dinxperloer Str. (L 602)andere Hauptstrassen - Sichtbeziehungen werden durch die querende „Winterswijker Straße" (L 505) eingeschränkt - Starke Frequentierung des NSG durch Naherholungssuchende	hoch II
9 **Hünting / Gut Hambrock** (Stadtnaher Freiraum mit überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung sowie Freizeit- und Sportanlagen für den Breiten- und Vereinssport)	hoch: Das Kriterium der Eigenart ist hier als hoch zu bewerten. Anthropogene Veränderungen durch die Sportanlagen prägen diesen siedlungsnahen Landschaftsteil. Die Einsehbarkeit nach Westen ist teilweise weitläufig. Dennoch sind gliedernde und belebende Elemente in Form von Feldgehölzen, Alleen und Obstwiesen, vorzufinden, die den Raum kleinteilig strukturieren. Die gute Erschließung durch eine hohe Anzahl von Verbindungswegen lädt zur stadtnahen Erholung, insbesondere zum weiter nördlich liegenden Holtwicker Bachtal und zum Gut Hambrock ein.	mittel: Die Landschaftsbildeinheit ist eine insgesamt stark überformte und strukturierte, Kulturlandschaft. Die vorhandenen kleinteiligen Strukturen werden aber dennoch als natürlich empfunden. Streuobstflächen mit einer hohen Natürlichkeit sind im Bereich der Höfe zu finden. Vereinzelt sind kleinere Waldparzellen (Gut Hambrock) vorhanden.	mittel: - R = geringe Reliefvielfalt mit kaum wahrnehmbaren Geländeabstufungen. Nur im Bereich von Gut Hambrock sind leichte Erhöhungen zum Siedlungsbereich hin zu erkennen - N = hohe Nutzungswechsel sowie kleinteilige Strukturen bestehend aus Ackerflächen und Grünland mit gliedernden und belebenden Gehölzen, Obstwiesen. Hinzu kommen die i.d.R. eingegrünten Sportanlagen und die zahlreichen Wegebeziehungen. - G = die Gewässervielfalt ist mittel. Neben stark vertieften Entwässerungsgräben gibt es noch mehrere Teiche sowie die Gräftenanlage von Gut Hambrock.	mittel: - Störung und Verlärmung durch stadtnahen Siedlungsverkehr sowie die Frequentierung der Sportanlagen	mittel III

Im Nordosten des Plangebietes liegt das Gut Hambrock als kulturhistorisch wichtiges Gebäude. Es hat den Status eines Baudenkmales und befindet sich im Privateigentum. Ein weiteres Baudenkmal befindet sich im Nordwesten des Plangebietes, das Haus Efing.

Für den Holtwicker Bach gibt es seit 2002 eine aktuelle Berechnung des natürlichen Überschwemmungsgebietes. Obwohl dieses Überschwemmungsgebiet bisher nicht rechtsverbindlich durch ordnungsbehördliche Verordnung festgesetzt wurde, ist es nach heutiger Rechtslage in den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Auf zwei Grundstücken im Plangebiet befinden sich ein Kinderspielplatz sowie zwei Kindergärten an der Markgrafenstraße.

Im mittelbaren Umfeld zum Plangebiet befinden sich zudem einige öffentliche Gebäude mit regionaler und überregionaler Bedeutung. Es handelt sich hierbei um das St. Agnes Hospital, das Europainstitut mit Zivildienstschule, mehrere Grundschulen und weiterführende Schulen, sowie ein Altenkrankenheim der Arbeiterwohlfahrt Bezirk Westliches Westfalen e.V..



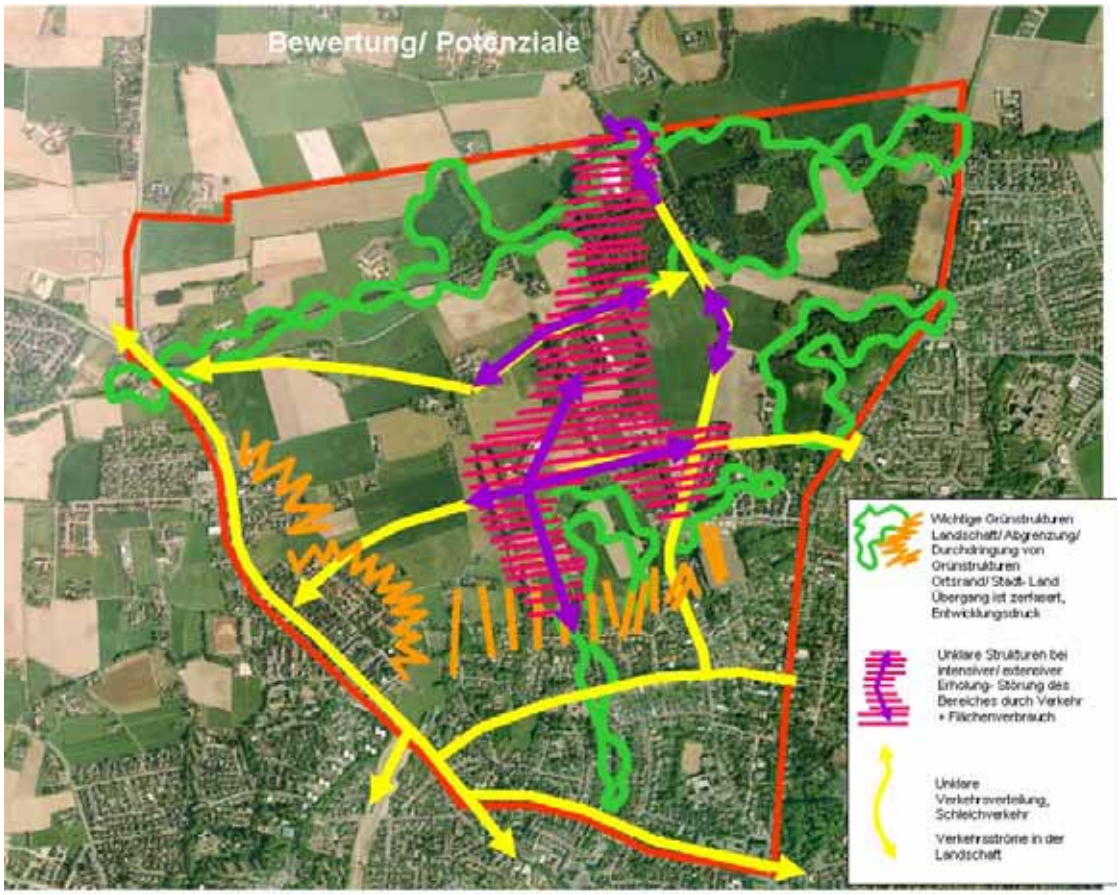
Vorläufiges Überschwemmungsgebiet des Holtwicker Baches

Die Wohngebiete Dürerstraße / Rembrandtstraße bis zur Herzogstraße im Bocholter Norden, die Bebauung entlang der Adenauerallee und das Wohngebiet im östlichen Holtwick bilden den bebauten Teil des Rahmenplanes Nord an den östlichen, südlichen und westlichen Rändern. Das Wohngebiet im Bocholter Norden bis zur Herzogstraße ist als überwiegend gut strukturiertes Wohngebiet beliebt. Es befinden sich hier Einfamilienhäuser in Form von Reihen- oder Doppelhäusern bis hin zu noblen Villen oder auch Mehrfamilienhäusern. An der Herzog- und Markgrafenstraße liegt ein Studentenwohnheim und ein Seniorenzentrum. Der Übergang zwischen Stadt- bzw. Wohngebiet und Landschaft ist ungeordnet und teilweise zerfasert. Der Ortsrand ist mittlerweile teilweise eingegrünt, dennoch nicht an allen Stellen städtebaulich ausreichend ausgeformt. Gerade an den Randbereichen wechseln sich Wohngebäude mit beispielsweise Kleintierhaltung oder Nebenerwerbslandwirtschaft ab, so dass eine klare Raumwirkung nicht erzielt wird.

Der Raum wirkt dadurch sogar eher dörflich. Für die Bebauung an den Straßen Ritterstraße, Monichstraße unter anderem gibt es eine Erhaltungssatzung.

Die Bebauungsstruktur an der Adenauerallee ist durch die Villenstruktur unter anderem aus der Gründerzeit (1900) geprägt. Für diesen Bereich gibt es ebenfalls eine Erhaltungssatzung

Der Bocholter Norden ist in bezug auf Nahversorgungseinrichtungen unterversorgt. Ein Nahversorgungsstandort fehlt insbesondere in diesem Bereich zwischen Holtwick und Stenern.



Bestandsanalyse

Das Wohnquartier östlich der Dinxperloer Straße in Holtwick ist einerseits geprägt durch die Straßenrandbebauung entlang der Hauptverkehrsstraße und die ergänzende Bebauung aus den 1970er und 80er Jahren. Bei der Planung und dem späteren Bau dieses Gebietes wurde schon auf die Erfordernisse des zukünftigen Westringes Rücksicht genommen. Die Gebäude am östlichen Siedlungsrand sind mit schallschützenden Grundrissen erstellt worden. In den Bebauungsplänen sind entsprechende Festsetzungen eingearbeitet und beim Bau berücksichtigt worden.

Die Zusammenstellung zeigt, welche positiven Aspekte durch die Rahmenplanung gefördert und welche negativen Aspekte durch die Planung beseitig werden sollen. Zudem sind die in der Planung zu beachtenden Punkte aufgelistet.

Positive Aspekte	Negative Aspekte	In der Planung besonders zu beachten
• Umgebung natürlich gewachsen mit abwechselungsreicher räumlicher Struktur	• Immissionsschutzkonflikte zwischen Sportplätzen und Wohnen	• Landschaftsprägende Gehölzstrukturen, Naturschutz und Landschaftsschutz
• Soziale Infrastruktur für junge und alte Menschen (Kindergarten, Senioreneinrichtungen, Schule) in unmittelbarer Nähe vorhanden	• Hochspannungsleitung (10kv) durchschneidet das Gebiet	• bestehende Wohngebäude und landwirtschaftliche Höfe
• Vielfältiges Sport- und Freizeitangebot in direkter Umgebung (Sportvereine, Freizeitbad)	• Verkehrsflächen teilweise in schlechtem Zustand	• Kindergarten an der Markgrafenstraße
• Lückenschluss des Nordrings durch Anbindung an vorhandene leistungsstarke Tangenten (L 602, L 505) möglich	• Landwirtschaftliche Wege durch Verkehr zu stark belastet, so dass sie als Radwege unter Sicherheitsaspekten ihre Funktion nicht wahrnehmen können	• Vorläufiges Überschwemmungsgebiet des Holtwicker Baches
• Gute Wegeverbindungen und ausreichendes Grünflächenangebot	• Immissionsbelastungen durch nahe gelegene landwirtschaftliche Betriebe	• Getränkemarkt am Hemdener Weg
• Abwechselungsreiche Landschaft mit Möglichkeiten zur Erholung	• Immissionsbelastungen der Wohnbereiche durch Verkehrslärm und Schleichverkehr	• Sportnutzung als wichtiger städtischer und regionaler Freizeit- und Erholungsschwerpunkt
• Ausgeprägte Grünstruktur	• Fehlende Nahversorgung	• Denkmalschutz (Gut Hambrock, Haus Efing), Erhaltungssatzung
• Naturschutzgebiet Holtwicker Bach und Landschaftsschutzgebiet in direkter Umgebung	• Kein öffentlicher Personennahverkehr im unmittelbaren Plangebiet	

4. Leitlinie und städtebauliche Zielsetzung für den Rahmenplan Nord

Aus der Bestandsaufnahme, -bewertung und den Planungsvorgaben sind die städtebaulichen Zielsetzungen für den Rahmenplan Nord abzuleiten. Die Zielsetzungen sind einerseits allgemein und abstrakt und müssen noch durch die jeweiligen Maßnahmen im weiteren Planungsprozess konkretisiert werden. Andererseits sind sie detailliert und konkret genug, so dass sie eine Handlungsgrundlage für die nächsten Planungsschritte darstellen können. Sie sind aus den Grundsatzbeschlüssen und -konzepten der Stadt Bocholt abgeleitet, stellen die zusammenfassenden Leitlinien für den Planungsraum dar und spiegeln den Diskussionsstand in der Öffentlichkeit wider. Die Leitlinien und städtebaulichen Ziele für das Planungsgebiet sind:

- Weiterführung der Ringstraße von der Dinxperloer Straße bis zur Dinxperloer Straße in Holtwick (Westring) und von der Dinxperloer Straße bis zur Adenauerallee (Nordring) zur überregionalen und lokalen Erschließung.
  Dadurch werden die heutigen Hauptverkehrsströme und gebietsfremde Verkehre von den überlasteten Erschließungsstraßen verlagert. Während die Verkehrsbedeutung des äußeren Stadtringes in den südlichen Stadtteilen schwerpunktmäßig auf überörtliche und gewerblich-industrielle Aufgaben ausgerichtet ist, liegt der Schwerpunkt der Verkehrsbedeutung des äußeren Stadtringes für die nördlichen Stadtteile auch auf innerörtlichen stadtteilverbindenden Funktionen. Daher sollen diese Straßenzüge situationsgerecht möglichst behutsam in das städtebauliche Gefüge eingepasst werden. Flächenbeanspruchende, kreuzungsfreie Knotenpunkte und Hoch- bzw. Tieflagen des Ringes scheiden somit als Lösungen aus; eine niveaugleiche Führung wird hier den Anforderungen am Besten gerecht (vgl. Kapitel 2.3, Seite 16). Bei den gegebenen und prognostizierten Belastungen ist dabei der Lärmschutz in angemessener Weise realisierbar.

- Aktiver Beitrag zur Lärmminderung an vorhandenen Hauptverkehrsstraßen und Wohnstraßen durch die Verlagerung gebietsfremden Verkehrs.

- Erschließung der vorhandenen und geplanten Wohngebiete über den Nord- und Westring.

- Erhalt von landschaftsökologischen wertvollen Grün- und Freiraumstrukturen (mit Funktionen für den Landschaftsschutz und Erholung).

- Ausbildung eines harmonischen Siedlungsrandes, Gestaltung eines entsprechenden Überganges in die freie Landschaft unter ökologischen und städtebaulichen Gesichtspunkten.

- Abschnittsweise und bedarfsgerechte Ergänzung und Arrondierung der nördlichen Wohnsiedlung mit städtebaulich qualitätsvollem Wohnungsbau.

- Fortführung und Entwicklung vorhandener räumlicher Strukturen: Berücksichtigung des Wohnungsbaubestandes

- Entsprechend der wohnbaulichen Entwicklung ist die Versorgung mit Gütern des täglichen Bedarfes zu sichern, entsprechende soziale Infrastruktur ist bereitzustellen. Durch die geplante Wohnbebauung wird die vorhandene soziale Infrastruktur besser ausgenutzt.

- Einbeziehung vorhandener und Entwicklung neuer Grünstrukturen ermöglichen „Wohnen im Grünen“.

- Verbesserung des Immissionsschutzes für die vorhandenen Wohngebiete hinsichtlich des Sportlärms.

- Einrichtung des Immissionsschutzes für die geplanten und vorhandenen Wohngebiete hinsichtlich des Verkehrslärms der geplanten Ringstraße.

- Schaffung der notwendigen Fuß- und Radwegeverbindung auch über die geplante Straßentrasse hinaus ohne Trennung der vorhandenen Verbindungen.

- Schaffung eines vielfältigen Versorgungsangebotes für Jung und Alt.

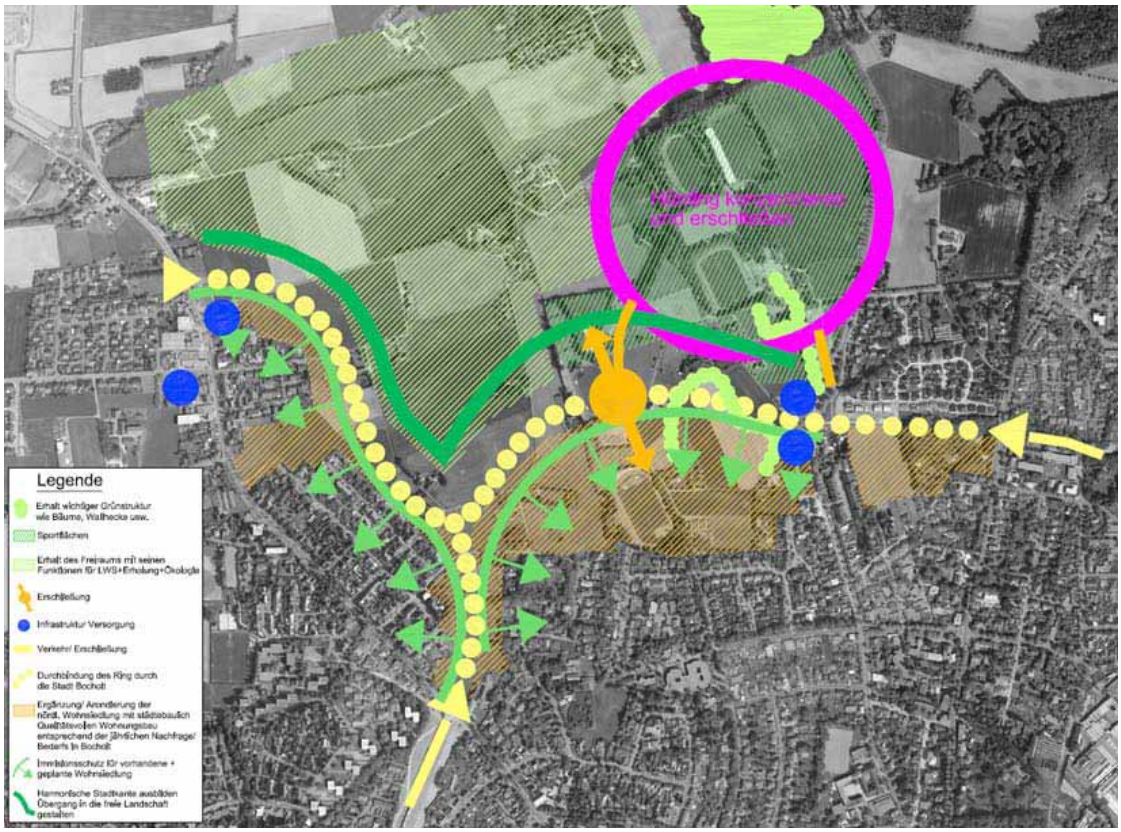
- Optimale Erschließung des Entwicklungsgebietes durch Schaffung eines Rad- und Fußwegenetzes mit Anschluss an die Innenstadt.

- Gewährleistung der Verkehrssicherheit durch Tempo 30-Zonen und Verkehrsberuhigte Bereiche in den neuen Wohngebieten.

- Attraktivitätssteigerung der Umgebung durch Entwicklung, Ausbau und Konzentration der Sportanlagen am Hünting → „Sportpark“.

- Integration der sportlichen Zielsetzungen (Konzentration von Sportflächen und Schaffung der Möglichkeiten von Mehrfachnutzungen) in die städtebaulichen Maßnahmen.

- Entwicklung vernetzter öffentlicher und privater Grünanlagen unter Einbeziehung vorhandener Grünstrukturen sowie Ermöglichung der Naturentwicklung.



Ziele und räumliches Leitbild für den Rahmenplan Nord

5. Die städtebaulichen Konzepte für die Bildung neuer Siedlungsräume

5.1 „Der Strich in der Landschaft“ (Variante 1)

Der städtebauliche Entwurf für die Variante 1 basiert auf der im gültigen Flächennutzungsplan dargestellten Trasse. Die Trasse für den Nordring wird gradlinig vom Hemdener Weg Richtung Holtwick geführt, schließt dabei an den Westring, der zwischen Dinxperloer Straße (Kreuzung mit Westring) im Süden und Dinxperloer Straße im Norden verläuft, an.

Im Flächennutzungsplan ist die Trasse für den Nordring und Westring sehr gradlinig dargestellt. Sie bildet somit eine starke Zäsur zur freien Landschaft. Die landwirtschaftliche Fläche wird in Höhe des vorhandenen Getränkemarktes am Hemdener Weg in gerader Linie von Osten nach Westen durchschnitten. Die dann entstehenden Siedlungsflächen reichen für ca. 168 Bauplätze in Form von Einzel- und Doppelhäusern entstehen. Berücksichtigt werden sollen hier auch Mehrfamilienhäuser und wichtige Infrastruktureinrichtungen für eine Siedlung.

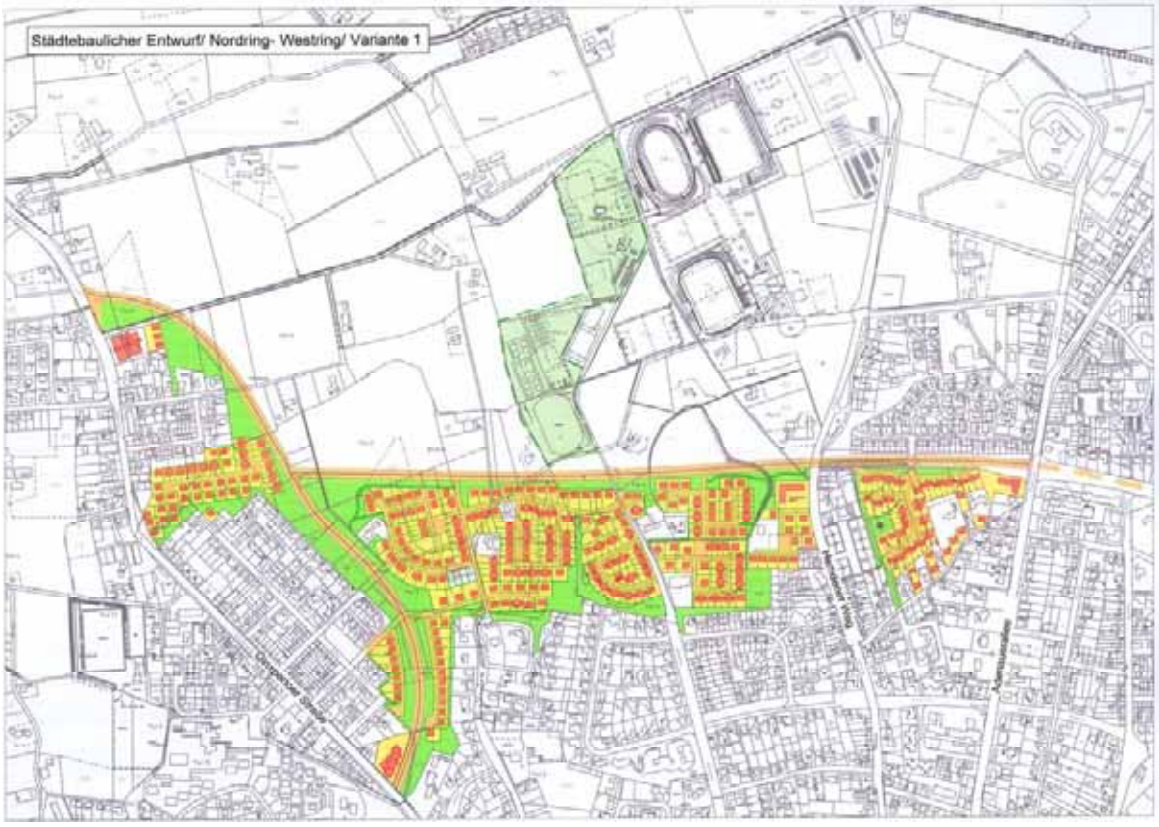
Der Siedlungsbereich, der die vorhandene Siedlungsstruktur in Holtwick ergänzt, bringt für eine wohnbauliche, infrastrukturelle Entwicklung zusätzlich 62 weitere Bauplätze. Insgesamt beträgt die geplante Siedlungsfläche in dieser Variante 28,8 ha.

Die Form und die exakte Lage der Verknüpfung und Knotenpunktausbildung zwischen Nordring und Westring sind noch nicht abschließend geklärt. Das neu entstehende Wohngebiet südlich des Nordrings wird auch über den Nordring erschlossen. Dies kann am Kreuzungspunkt zwischen geplantem Nordring und Markgrafenstraße erfolgen.

Ebenfalls soll der Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting über die geplante Trasse an den Nordring angeschlossen werden. Es ergibt sich dabei eine bessere Verteilung der Verkehrsströ-

me. Die sich heute diffus darstellende Erschließung des Freizeit- und Erholungsschwerpunkts Hünting über den Hemdener Weg, die Straßen Am Efing und Am Hünting können mit dieser Planung optimiert werden.

In Bezug auf eine bessere Versorgung der Bevölkerung mit Lebensmitteln kann am Kreuzungspunkt Hemdener Weg/geplanter Nordring ein zusätzlicher Nahversorgungsstandort vorgesehen werden. Ebenfalls ist in Holtwick eine Erweiterung des Vollversorgers einzuplanen. Dies kann im Bereich des Kreuzungspunktes Westring/Dinxperloer Straße im Norden entstehen.



Städtebaulicher Entwurf Variante 1

Für die Erschließung der geplanten Siedlungsstruktur in Holtwick ist eine geringfügige Ergänzung über das vorhandene Straßennetz möglich.

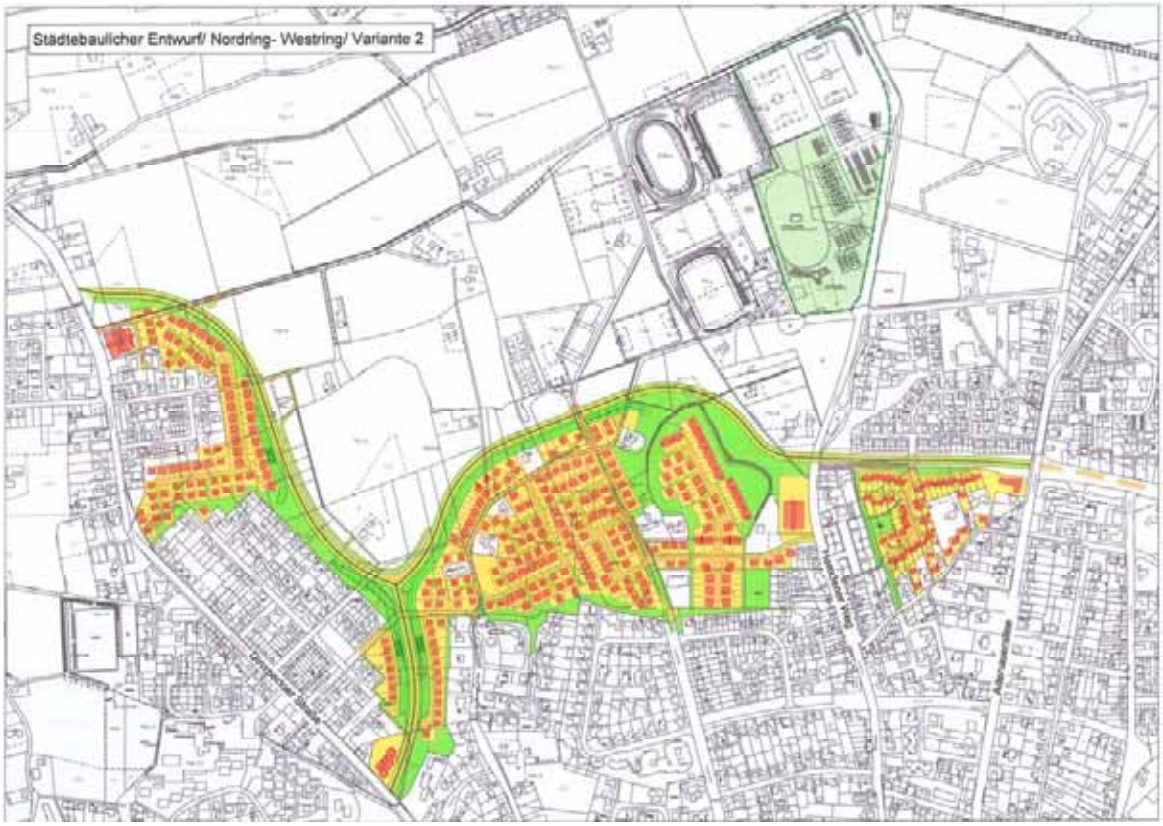
Der Westring von der Dinxperloer Straße im Süden (Knotenpunkt mit Westring) bis zur Dinxperloer Straße im Norden (südlich des Bussardweges) durchschneidet einige Wegeverbindungen, die heute wichtige Radwegeverbindungen sind. Hier ist zu nennen die Falkenstraße, die Baustraße, die Habichtstraße und der Bussardweg. Im Rahmen der konkreten Straßentrassierung und Bauleitplanverfahren ist jeweils zu prüfen, welche Querungsmöglichkeiten (niveaugleiche Kreuzung, Überführung oder Unterführung) für diese Radwegeverbindungen möglich sind. Nach Möglichkeit dürfen diese Radwegeverbindungen nicht eingeschränkt werden und sollten barrierefrei geführt werden.

Die Siedlungsentwicklung südlich des Nordrings hat einen wesentlich größeren Anteil am Gesamtpotential. Die hier entstehenden Siedlungsbereiche sollen einerseits über das bestehende Straßennetz erschlossen werden, bekommen aber gleichzeitig auch den Anschluss an den Nordring. Die Erschließung ausschließlich über das bestehende Straßennetz wird als durchaus kritisch angesehen. Über die Verkehrsführung wird deutlich, dass die Haupterschließung der geplanten Siedlungsfläche und die Verbindung mit dem überörtlichen Verkehrsnetz durch die Anbindung an den Nordring gegeben ist.

Durch diese Planung ist der Vereinsstandort des ehemaligen TV Phönix betroffen. Diese Planung macht eine Verlagerung des Vereinsheims als auch der Sportanlagen TV Phönix notwendig. Allerdings ist auch der ehemalige TV Bocholt in Bezug auf seine Stellplatzanlagen von der Trassenführung tangiert. Verlagerungsmöglichkeiten müssen in der Konzeption Berücksichtigung finden.

5.2 Wohnen an der Eschkante I (Variante 2)

Die 2. Variante des städtebaulichen Konzeptes für die Trassierung des Nordrings bzw. Westrings und die dazu gehörigen Siedlungsbereiche stellt eine Entwurfsvariante dar, welche die in der Örtlichkeit vorhandene Eschkante nicht tangiert. Das Konzept vermeidet so einen Eingriff in diese ökologisch und landschaftsgestalterisch wichtige Grünstruktur und hat damit zum Ziel, diese Struktur zu erhalten. Für die Konzeption ergibt sich daher in Bezug auf die Trassenführung eine weit ausladende, in die Landschaft hineinreichende Trasse des Nordrings und auch eine etwas andere, geschwungenere Führung der Trassierung des Westrings.



Städtebaulicher Entwurf Variante 2

Bei dem städtebaulichen Entwurf für die Siedlungsbereiche handelt es sich um ein Wohngebiet mit notwendiger Infrastruktur. Ausgeprägte Grünstrukturen prägen den Entwurf entlang des Nordringes. Der vorhandene Kindergarten an der Marktgrafenstraße kann sein Einzugsgebiet durch die neue Siedlung erweitern, ein Nahversorgungszentrum am Hemdener Weg und ein weiteres in Holtwick sind ebenfalls wie im vorangegangenen Entwurf Variante 1 berücksichtigt. Durch die geschwungene und nach Norden reichende Linie des Nordrings entstehen im Bereich zwischen Straße Am Efing und dem Hemdener Weg ca. 170 Bauplätze für Einzel-, Doppelhäuser sowie für Mehrfamilienhäuser. Mit dem Bereich Holtwick zusammen könnten so ca. 250 Bauplätze neu entstehen, damit sind 31,6 ha mit Siedlungsfläche überplant.

Da eine äußere Erschließung der neuen Siedlungsbereiche ausschließlich über die vorhandenen Straßen sehr schwierig erscheint, ist auch hier anzuraten, Anschlussstellen des Siedlungsberei-

ches an den Nordring, insbesondere an der Markgrafenstraße, vorzusehen. Durch die geschwungene Linie des Nordrings als auch des Westrings gegenüber dem Entwurf Variante 1 wirkt die Straße als homogene Linie in der Landschaft.

Die Knotenpunktausbildung zwischen Westring und Nordring ist in diesem Entwurf ebenfalls noch offen. Sinnvoll erscheint hier ein großer Kreisverkehr mit Führung der Verkehrsrichtungen (Beipaß), dadurch wird die Akzeptanz der Straße erhöht und damit auch die Verkehrsbedeutung. Die Vorteile bei einer solchen Knotenpunktausbildung liegen eindeutig darin, dass die Verbindung zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg eine Vorrangrichtung erhält.

Durch die Verschiebung der Nordringtrasse nach Norden werden große Teile des Sportbereiches (TSV Bocholt, ehemals TV Phönix, TV Bocholt) von der Straßen- als auch Siedlungsplanung erfasst. Folge davon ist, dass beide Sportvereine mit ihren Sportanlagen verlagert werden müssen. Beim Verein TV Bocholt bleiben allerdings die Tennisplätze und das Vereinsheim erhalten. Als eine Variante der Untersuchung wurde daher eine nördliche Verlagerung der betroffenen Sportanlagen in den Bereich der Flächen südlich des Bussardweges in Erwägung gezogen.

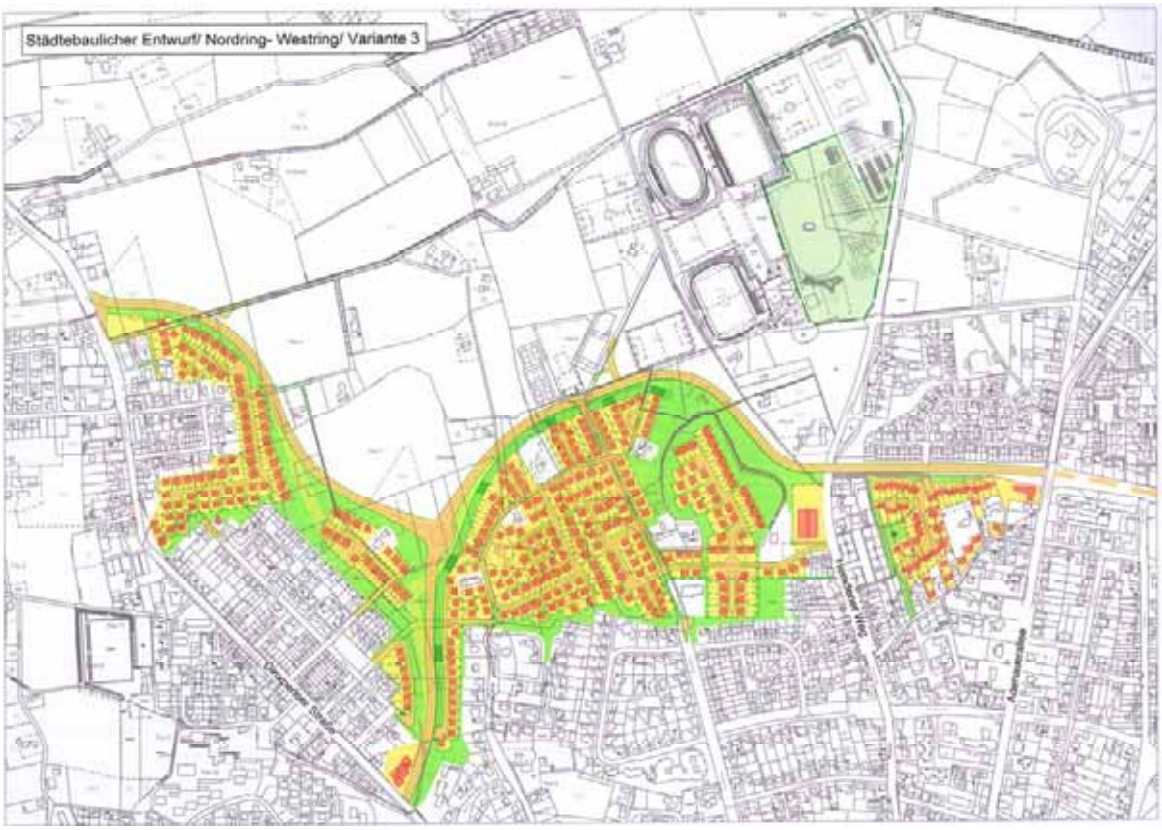
Durch den Anschluss des Nordrings in Höhe der Markgrafenstraße ist auch eine optimale Erschließung des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Hünting gegeben.

5.3 Wohnen an der Eschkante II (Variante 3)

Diese vorliegende Entwurfsvariante 3 greift die Entwurfsidee der Variante 2 auf und akzentuiert sie noch weiter. Damit wird die Linie des Nordrings als auch des Westrings sehr weit nach Norden bzw. Osten gedrückt. Es ergibt sich für die Siedlungsstruktur eine Entwurfsplanung mit ausgeprägten Grünbereichen. Insbesondere die im Osten des Plangebietes befindliche, an der Moddenborgstraße gelegene Eschkante kann so in einen großzügigen Grünbereich integriert werden. Diese Planung zielt damit stark auf Erhalt und Einbindung der vorhandenen Grünstrukturen ab.

Die neuen Siedlungsbereiche werden wieder mit entsprechenden Infrastruktureinrichtungen vorgesehen. Der vorhandene Kindergarten an der Markgrafenstraße bleibt erhalten und kann auch von den Siedlungsbereichen genutzt werden. Ebenfalls ist die Lebensmittelnahversorgung im Bereich Holtwick als auch am Hemdener Weg berücksichtigt. Auch für diesen Entwurf gilt es, die Erschließung nicht nur über die vorhandenen Straßen vorzusehen, sondern ebenfalls auch Anschlusspunkte an den Nordring zu finden (Markgrafenstraße).

Durch die nach Norden rückende Straßentrasse entstehen für den Siedlungsbereich zwischen Hemdener Weg und der Straße Am Efing ca. 250 Bauplätze. Der Entwicklungsbereich Holtwick bringt mit den Ergänzungen noch ca. 90 zusätzliche Bauplätze. Insgesamt entstehen 35,2 ha neue Siedlungsflächen.



Städtebaulicher Entwurf Variante 3

Durch die geschwungene Trassenführung entsteht der Eindruck einer homogenen Linie in der Landschaft. Die Straßentrasse umschließt damit sehr viele Eigentumsflächen und bestehende Strukturen, die in den Siedlungskörper integriert werden können. In Bezug auf die Knotenpunktausbildung zwischen Nordring und Westring bietet sich ebenfalls ein Kreisverkehr an. Bei der Durchplanung und Konkretisierung muss der Knotenpunkt detailliert durchgeplant und berechnet werden.

Durch das Verschieben der Straßentrasse nach Norden bei dieser Planungsvariante sind nun beide Vereine (TSV Bocholt, ehemals TV Phönix, TV Bocholt) von der Nordringtrasse als auch der Siedlungsplanung betroffen. Eine Verlagerung beider Vereine mit ihren Sportanlagen ist unumgänglich. Eine weitere Konzentration der Sportbereiche an den Hünting kann mit dieser Planung vollzogen werden. Eben dies hat der Sportausschuss in seiner Sitzung am 12.02.2008 und die Stadtverordnetenversammlung am 17.06.2009 beschlossen (siehe Kapitel „Sportfachliche Bewertung“, Seite 58).

5.4 Auswahl der Planungsvarianten

Die vorliegenden drei Planungsvarianten

1. Der Strich in der Landschaft (Variante 1)
2. Wohnen an der Eschkante I (Variante 2)
3. Wohnen an der Eschkante II (Variante 3)

werden nun unter den Gesichtspunkten Städtebau und Nutzungen, Wirtschaftlichkeit, Verkehr, Sport und Umwelt bewertet. Die Varianten 2 und 3 unterscheiden sich nicht grundsätzlich voneinander, jedoch bietet die Variante 3 mehr Siedlungsfläche und damit auch eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Lage der endgültigen Trasse für den Nordring.

Die Varianten werden nun hinsichtlich der genannten Aspekte bewertet und gegenübergestellt. In einer Tabelle sind die Ergebnisse zusammengefasst.

Städtebau und Nutzungen

Die Varianten 1 und 2 bieten gegenüber der Variante 3 weniger Potenzial zur Wohnbaulandentwicklung und damit weniger Flexibilität für die Erfordernisse des Bodenmanagements. Die Variante 3 verfügt über mehr Siedlungsfläche und damit auch über mehr Entwicklungen für den Wohnungsbau im Sinne einer flexiblen Gestaltung des Bodenmanagements und die damit verbundenen Vertragsverhandlungen. Die Variante 1 bietet für den Siedlungsbereich Holtwick einige bauliche Ergänzungen, allerdings keine umfangreichen Entwicklungsmöglichkeiten. Dieses stellt sich in den Varianten 2 und 3 für Holtwick wesentlich besser dar. Gerade im Hinblick auf die Nutzbarkeit der vorhandenen Infrastruktureinrichtungen in Holtwick wäre eine umfassende Entwicklungsmöglichkeit für den Stadtteil anzustreben.

Die Verkehrsführung des Nordrings wirkt bei Variante 1 sehr starr. Städtebaulich kann auch der Ortsrand nicht landschaftsgerecht ausgebaut werden. Varianten 2 und 3 bieten durch die homogen wirkende Verkehrsführung auch die Möglichkeit, den Ortsrand städtebaulich ansprechend zu gestalten.

Der Plaggenesch an der Moddenborgstraße wird durch die Variante 1 durchschnitten. Lediglich ein Teilbereich bleibt in der freien Landschaft erhalten. Bei Varianten 2 und 3 kann die heute bestehende Eschkante in eine Grünkonzeption eingebunden werden, der Plaggenesch wird allerdings komplett in die Bebauung einbezogen. Bei Variante 3 wird die Eschkante durch die noch weiter nach Norden gehende Trasse des Nordrings noch stärker in die Grünfläche eingebunden. Bei der Variante 3 verbleiben wenige Restflächen zwischen den Wirtschaftswegen und dem Straßenkörper.

Wirtschaftlichkeit

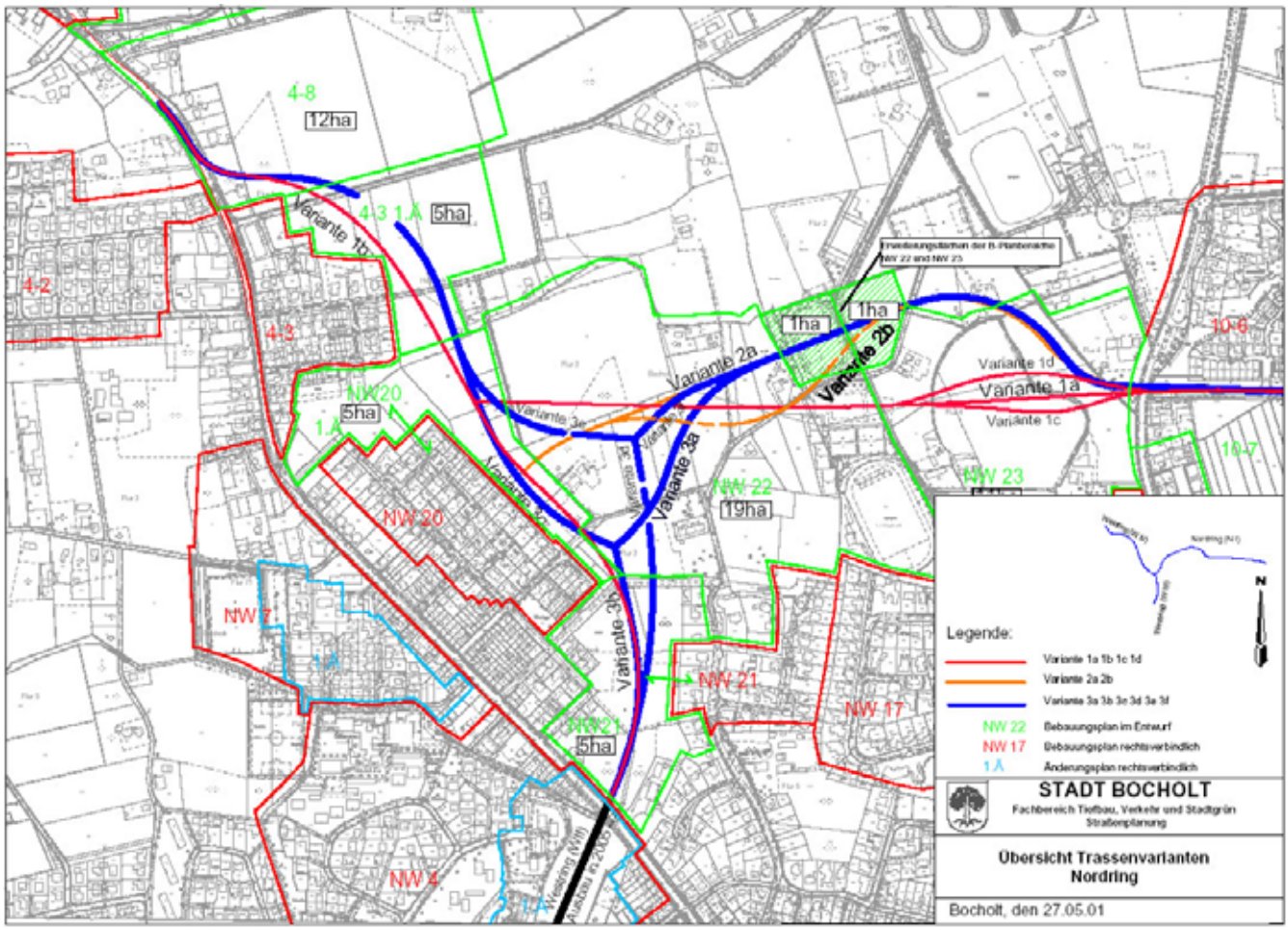
Der finanzielle Aufwand für den Grunderwerb (südlich der Trasse des Nordrings und des Westrings) wird als Bestandteil der Baulandkalkulation über die Verkaufserlöse refinanziert. Die Wahl der Trassenvariante beeinflusst das Volumen des noch zu tätigenden Grunderwerbs kaum, da regelmäßig die selben Privatgrundstücke durchschnitten werdenund daher müssen die von der Trasse durchschnittenen Flächen insgesamt erworben werden. Damit ist es aus Sicht der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung günstiger, keine schwer verwertbaren Restflächen entstehen zu lassen. Der Verbleib von nicht oder nur minder nutzbaren Flächen nördlich einer Trassenvariante vergrößert die Unwirtschaftlichkeit der Projektentwicklung. Mit der Variante 3, werden diese Restflächen minimiert und zusätzlich Mehrwerte durch die ermöglichte Wohnbauentwicklung generiert

In Bezug auf die Kosten der Straßentrasse ist die längste Trasse die Variante 3 und damit auch die Variante, die die teuerste ist. Jedoch unterscheiden sich die Varianten hinsichtlich ihrer Länge und damit hinsichtlich Ihrer Kosten nur marginal. Der Aufwand und die Wirtschaftlichkeit werden im Wesentlichen vom Standard der Straße, der Länge und der Gradienten der Straße sowie des Lärmschutzes bestimmt. Bei gleichen Qualitätsmerkmalen ist hauptsächlich die Länge der ausschlaggebende Faktor, da sich geografisch und geologisch z. Z. keine nennenswerten Unterschiede ausmachen lassen.

Verkehr

In Bezug auf die Trassenvarianten für den Nordring bzw. Westring sind insgesamt 3 Linienführungen vorgelegt worden. Die Diskussion weiterer Varianten ist im Rahmen des Gutachtens zur Linienführung[28] von den Gutachtern Fröhlich und Sporbeck diskutiert worden. Dabei ist insgesamt die Frage beantwortet worden, ob ein stadtferner äußerer Ring für die verkehrlichen Probleme der Stadt Bocholt die Lösung bietet oder ein stadtnäherer äußerer Ring die Verkehrsführung erleichtert (Kapitel 2.2, Seite 7).

Nachdem deutlich wurde, dass ein stadtnaher äußerer Ring die Verkehrsprobleme der Stadt Bocholt besser lösen kann als ein stadtferner äußerer Ring, müssen insbesondere im Bereich zwischen Adenauerallee und Dinxperloer Straße die unterschiedlich möglichen Trassenführungen detailliert bewertet werden. In Bezug auf diese Bewertung der Trassenführungen ist ebenfalls ein Gutachten der Firma Fröhlich und Sporbeck erstellt worden[29].



Übersicht der Trassenvarianten für die Umweltverträglichkeitsstudie

Die Ergebnisse dieser Untersuchung sind detailliert dokumentiert und werden in die Bebauungsplanverfahren und in der jeweiligen Beteiligung der Öffentlichkeit eingebracht. Für den Rah-

---

[28] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

[29] Fröhlich und Sporbeck, Integrierte Planung "Nordring Bocholt", Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der Nordringtrasse - westlicher Abschnitt in Bocholt Teil 1: Raumanalyse und Raumwiderstand, VORABZUG, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stand, 08.03.2006

menplan Nord haben sich daher die vorliegenden drei Trassen herauskristallisiert, die zunächst einmal für diese Planungsebene der integrierten Entwicklungsplanung die Grundlage der Bewertung darstellen und ausreichend sind. Bei der weiteren Durchplanung muss die konkrete Trassierung festgelegt werden.

Für die drei vorliegenden Trassenvarianten lässt sich folgende Bewertung zusammenfassen:
Die Akzeptanz für die Verkehrsführung wird grundsätzlich mit allen Varianten erreicht, jedoch gibt es in Bezug auf die Verbindungsfunktionen unterschiedliche Wertungen, die sich aus der Netzwirksamkeit ableiten lassen. Die Netzwirksamkeit zeichnet sich insbesondere durch die Entlastungswirkung der jeweiligen Varianten auf das vorhandene Straßennetz aus. Grundsätzlich werden alle Varianten eine erhebliche Entlastungswirkung für das nordwestliche Stadtquartier haben. Jedoch wird in Bezug auf die jeweiligen Verkehrsströme die Wirksamkeit unterschiedlich groß sein.

Bezüglich der Trassierung und der Linienführung sind ebenfalls alle Varianten entwurfstechnisch zu bearbeiten und einzupassen. Die Variante 3 ist jedoch trassierungstechnisch im Streckenverlauf als grenzwertig anzusehen. Der Wegekomfort ergibt sich aus der Trassierung und ist von daher bei allen Varianten gegeben, allerdings sind auch geringe Qualitätsabstufungen festzustellen.

Für die Ausgestaltung der Straßen und der Nutzungsqualität können hauptsächlich Unterschiede bei der Knotenpunktgestaltung als Qualitätskriterium herangezogen werden. Hier bietet die Variante 1 die flexibelste Möglichkeit bei der Ausgestaltung der Knotenpunkte. Die Varianten 2 und 3 scheinen zunächst für die Anlage eines Kreisverkehrs, als Knotenpunkt zwischen Westring und Nordring, mit separater Rechtsabbiegespur und Verkehrsführung prädestiniert zu sein. Bezüglich der Verkehrssicherheit sind alle Varianten auf dieser Maßstabsebene unter der Voraussetzung gleicher Verknüpfungspunkte mit dem vorhandenen Straßennetz als gleichwertig zu betrachten.

Sportfachliche Bewertung

Der neue Großverein TSV Bocholt von 1867/ 1896 e.V. benötigt zeitnah eine Perspektive betreffend ein zukünftiges Vereinsgelände, um hinreichende Planungssicherheit für weitere Entscheidungen zu haben. Insbesondere für die künftige Ausrichtung, sowohl nach Art als auch nach Umfang des Sportangebots, ist daher eine finanzielle und zeitliche Konkretisierung der bisherigen Planungen erforderlich.

Der Sportausschuss hat sich in seinem Beschluss vom 12.02.2008 unter Berücksichtigung der sportfachlichen Aspekte und bei Würdigung der städtebaulichen Belange bereits für eine Verlagerung der bisher zwei Vereinsareale an einen gemeinsamen Standort am Hünting (westlich der Straße „Hemdener Weg“) ausgesprochen und die Verwaltung gleichzeitig beauftragt, hierfür ein Finanzierungs- und Realisierungskonzept zu erarbeiten. Das Finanzierungs- und Realisierungskonzept ist in der Ratssitzung am 17.06.2009 beschlossen worden.

Es bestanden ursprünglich fünf Alternativen zur räumlichen Neugliederung. Drei Alternativen sahen für den neuen Sportplatz die Überplanung des Rasenspielfeldes des FC Olympia Bocholt an der Moddenborgstraße vor, welches an anderer Stelle neu verortet werden sollte.

Diese Varianten wurden von den betroffenen Vereinen aufgrund des ungünstigen Zuschnitts des Vereinsgeländes, der großen Entfernung zu den Tennisplätzen und wegen der Überbauung des Olympia-Sportplatzes bereits im Vorfeld abgelehnt. Auch seitens der Sportverwaltung wurden erhebliche Mängel bei diesen Alternativen gesehen und sie mussten verworfen werden. Übrig blieben die beiden folgenden Alternativen:

Die Planungsalternative „Nordverlagerung“ sah die Errichtung einer Sportanlage unmittelbar nördlich der bestehenden Tennisanlage des TV Bocholt vor. Hierfür hätte ein Grundstück in Anspruch genommen werden müssen, das sich nicht in städtischem Eigentum befindet. In den Grundstücksverhandlungen hat der Eigentümer dieses Grundstücks abschließend erklärt, dieses nicht veräußern zu wollen. Auch die Alternative „Nordverlagerung“ schied damit bereits aufgrund mangelnder Grundstücksverfügbarkeit aus.

Die Alternative „Verlagerung an den Hünting“ beinhaltet die Errichtung einer Sportanlage südlich der für die DJK TuS Stenern vorgesehenen Fläche am Hemdener Weg. Im Flächennutzungsplan ist die Fläche als „öffentliche Grünfläche mit besonderer Zweckbestimmung Sportplatz“ ausgewiesen.

Die dargestellten Planungsvarianten für die Verlagerung der Sportvereine berücksichtigen die Variante 3 der vorangegangen städtebaulichen Konzepte.

Gegenüberstellung der Planungskonzepte für den Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting (Stand Januar 2008)

Unter dem Aspekt der Sportstättenauslastung kann die künftige Platzanlage des TSV Bocholt zu den Vormittagszeiten dem Schulsport zur Verfügung gestellt werden. Zu den übrigen Zeiten innerhalb der Woche und an Wochenenden findet eine Nutzung durch die Feldsportarten der beiden Vereine statt. Sollten sich darüber hinaus freie Kapazitäten ergeben, könnten diese anderen Vereinen zugewiesen werden. Die Pflege und Unterhaltung der Sportanlagen ist ein weiteres Kriterium für eine sportfachliche Bewertung. Die Verlagerung an den Hünting führt zu einem Modell „Platz an Platz“ ohne dazwischen liegende öffentliche Straßen. Damit ist eine kompakte „Pflegeeinheit“ geschaffen. Auch die nach der Richtlinie zur Förderung des Sports vereinsseitig vorzunehmenden Pflege- und Unterhaltungsmaßnahmen wären sehr effizient durchführbar. So könnten die am Hünting beheimateten Vereine hierfür z.B. durch Anstellung eines gemeinsamen Platzwartes für alle Sportanlagen einen attraktiven Arbeitsplatz schaffen und somit eine fachmännische Durchführung der Arbeiten sicherstellen. Insbesondere die derzeitigen Vereinsanlagen des TV Phönix werden wesentlich im Rahmen des Schulsports genutzt, der auch die Ausübung von Freiluftsportarten (z.B. Leichtathletik) vorsieht. Die hierfür erforderlichen Kapazitäten in Form eines Rasenspielfeldes sowie einer 400-Meter- Rundlaufbahn müssen auch durch die geplante neue Sportstätte bereitgehalten werden. Eine solche bedarfsgerechte Sportstätte könnte hinsichtlich der räumlichen Voraussetzungen an dem geplanten Standort am Hünting untergebracht werden. Direkt angrenzende Sportflächen wie auch Funktionsgebäude könnten mitgenutzt werden. Insgesamt würde sich auch für den Schulsport ein Zentrum entwickeln, das allen Bedürfnissen in besonderem Maße entsprechen kann und auch gemessen an Zukunftsanforderungen den Ansprüchen standhalten kann. Eine Verlagerung an den Hünting hätte zur Folge, dass sich dann eine Vielzahl von Sportanlagen in unmittelbarer räumlicher Nähe befände und damit einen „Sportflächenpool“ bilden können. Ohne durch Straßen oder nicht sportlich genutzte Flächen getrennt zu sein, stünden dann innerhalb eines abgeschlossenen Areals neben den Flächen an der Moddenborgstraße sieben Großspielfelder sowie Spielfelder für andere Sportarten (Tennis, Beachvolleyball) zur Verfügung. Die Möglichkeiten, diese Flächen den Mitgliedern der am Hünting angesiedelten Vereine in Form eines „Sportflächenpools“ zugänglich zu machen, wären daher nicht nur im Bereich des Fußballs durchaus gegeben. Ressourcen räumlicher und durch entsprechende Vereinszusammenarbeit ggf. auch personeller Art könnten durch die Vereine so effektiver genutzt werden.

Dass bei einem „Sportflächenpool“ eine Regelung gefunden werden muss, die sowohl das „Heimrecht“ der jeweiligen Vereine als auch den Bedarf nach Übungszeiten insgesamt hinreichend berücksichtigt, wird an dieser Stelle vorausgesetzt.

Für die Planung des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Hünting ist erforderlich, dass eine künftige Sportstätte gerade auch unter Berücksichtigung der sich verändernden Sportlandschaft (Trendsportarten, informeller Sport[30]) Möglichkeiten der Anpassung und Weiterentwicklung bietet.

Die u.a. auch im Stadtentwicklungskonzept dargestellte Entwicklung des Hünting hin zum „Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting“ beinhaltet die Konzentration von Sportanlagen, welche sowohl dem organisierten Sport als auch dem nicht-organisierten Freizeit- und Breitensport in hohem Maße entgegen kommt.

Die verschiedenen Sportanlagen sowie die kurzen Wege zwischen ihnen sind hervorragend dazu geeignet, um in einem relativ kompakten Bereich weitgehende Sport- und Bewegungsmöglichkeiten zu ermöglichen, ohne größere Konflikte verkehrlicher Art oder mit anderen Nutzergruppen zu provozieren.

---

[30] informeller Sport = Sportausübung ohne Vereinsmitgliedschaft

Dieser Vorteil ist auch unter Sicherheitsgesichtspunkten zu unterstreichen. Gefahren, denen insbesondere Kinder bei der Überquerung von Straßen ausgesetzt sind, würden minimiert.

Auch besteht mittel- bis langfristig die Möglichkeit, die Radrennbahn in den „Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting“ einzubinden. Der schlechte Zustand dieser Sportanlage bietet dem auch überregional bedeutsamen Bocholter Radsport schon jetzt kaum noch Übungs- und Wettkampfmöglichkeiten. Eine nachfrageorientierte Neugestaltung dieser Fläche käme sowohl dem Rad- als auch dem übrigen Sport zugute. Der RC 77 Bocholt - einer der größten Radsportvereine in NRW - hat bereits mehrfach sein Interesse an einer ebenerdigen geschützten Trainingsstrecke im Bereich der jetzigen Radrennbahn bekundet.

Weiterhin wäre es denkbar, auf dem so eingeebneten Gelände ein Kunstrasenspielfeld unterzubringen. In diesem Zusammenhang besteht auch die Möglichkeit, die bei einem Abbruch der Radrennbahn anfallenden Baurestmassen im Boden zu belassen. Der neben anderen Aspekten (siehe „Kriterien zur Überprüfung der Förderungsfähigkeit von Anträgen zu Sportstättenneubau/-umbau/ -sanierung“) notwendige hohe Auslastungsfaktor als Voraussetzung für die Wirtschaftlichkeit eines solchen Kunstrasenplatzes wäre bei mehreren Vereinen in unmittelbarer Nähe durchaus gegeben.

Auch die sich räumlich an die Radrennbahn anschließende Tribüne des Stadions des 1.FC Bocholt ist in diese Betrachtung mit einzubeziehen. Für diesen Bereich mit einem ebenfalls veralteten sowie baurechtlich und -technisch problematischen Bauwerk muss ohnehin eine Lösung gefunden werden. Bei einer Sanierung würden erhebliche finanzielle Mittel in ein Provisorium investiert und nur eine Übergangslösung geschaffen. Eine zukunftsorientierte Lösung ist mit der vorhandenen Tribüne nicht möglich und die Neuplanung dieses Bereichs z.B. mit einer modulhaft erweiterbaren Tribüne daher geboten.

Konkrete Planungen für diesen Freizeit- und Erholungsschwerpunkt müssen zudem die Frage klären, ob bei erheblichen Bodenbewegungen im Bereich der Radrennbahn auch Synergien für die Lösung der Probleme der Tribüne beim 1.FC Bocholt erzielt werden könnten.

Wenn hier gewissermaßen als „Dividende“ für die Aufgabe der Radrennbahn ein neuer (Kunstrasen-)Platz generiert wird, so kann dann zu Gunsten des nunmehr kompakten Sport- und Freizeitareals ein anderer Platz außerhalb dieses Schwerpunktes einer anderen gegebenenfalls nichtsportlichen Nutzung zugeführt werden. Diese zusammengefasste, kompakte Lösung ist aber nur sinnvoll, wenn möglichst viele Vereine am Hünting angesiedelt sind.

Eine solche Neukonzipierung wäre ganz im Sinne der Weiterentwicklung des Hünting zu einem zentralen Sportraum.

Die Sportentwicklungsplanung Bocholt sowie auch das Stadtentwicklungskonzept (S. 92) nennen die Schaffung eines „Leuchtturms des modernen Sports“, welcher Bocholt auch über die Stadtgrenzen hinaus als Sportstadt bekannt macht, als eine Aufgabe der Sportentwicklung. Sie hat die Steigerung der Standortattraktivität zum Ziel. In diesem Zusammenhang würde sich eine neue Sportanlage am Hünting in eine bestehende Sportlandschaft einfügen und diesen Standort so noch attraktiver für Sporttreibende und Bewegungssuchende machen.

Auch die Wahrung der Vereinsidentität bei der Errichtung einer von beiden Vereinen genutzten Sportanlage direkt am Hünting und inmitten bestehender bzw. bereits geplanter Sportanlagen stellt eine Herausforderung dar. Durch die Anordnung der Sport- und Nebenanlagen sowie landschaftsbauliche und gestalterische Maßnahmen ist es jedoch möglich, jedem Verein am Hünting einen erkennbar eigenen Bereich zuzuordnen. Über diese räumliche Dimension hinaus regeln gemäß der geltenden Sportförderrichtlinie Nutzungsvereinbarungen mit den Vereinen die grund-

sätzliche Zugehörigkeit einer Sportstätte zu einem Verein. Dem Interesse der Vereine nach Wahrung ihrer Identität wird insoweit Rechnung getragen.

Auf Grundlage eines ersten Vorentwurfs zur gebündelten Nutzung des Hünting-Geländes wurde seitens der Bauverwaltung eine grobe Kostenschätzung durchgeführt.

Aus sportfachlicher Sicht sollte eine Ansiedlung der zu verlagernden Sportstätten an den Hünting erfolgen. Die Ansiedlung erfüllt alle sportfachlichen Anforderungen. Die Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Vereins-, Breiten- und Schulsports wären hier inmitten eines Freizeit- und Erholungsschwerpunktes in nahezu idealer Weise gegeben.

Aus städtebaulicher Sicht ist die vorgeschlagene Konzentration der Sportanlagen am Hünting allen anderen erwogenen Alternativen gegenüber eindeutig zu bevorzugen, und kann als positives, zukunftorientiertes Element in den Rahmenplan Nord eingearbeitet werden.

Für die ausgewählte Lösung wurde am 27.01.2009 im Sportausschuss ein Finanzierungs- und Realisierungskonzept vorgelegt und in der Ratssitzung am 17.06.2009 beschlossen. In diesem Konzept heißt es:

Die Ausstattung der künftigen Sportstätte muss sich zum einen an dem zu erwartenden Bedarf des Vereins- und des Schulsports, zum anderen aber auch an den übergeordneten Kriterien für eine zukunftsfähige Sportraumgestaltung orientieren. Unter Berücksichtigung dessen sind auch Anlagen für Trendsportarten und zumindest Flächenpotentiale u.a. für den Leistungssport vorzusehen.

Unter Einbeziehung des Vereins und unter Mitarbeit des Fachbereichs Stadtplanung und Bauordnung wurde so ein Entwurf für eine künftige Sportstätte (Sportanlagen und Vereinsheim) erarbeitet.

Folgende Sportanlagen sind vorgesehen:
- Sportplatz mit 400m-Asche-Rundlaufbahn und Flutlicht (Wettkampftyp B)
- leichtathletische Anlagen für technische Disziplinen (Sprunggruben, Wurfring etc.)
- neun Asche-Tennisplätze
- Beach-Bereich
- informelle Flächen

Der Sportplatz ist mit sechs Asche-Rundlaufbahnen geplant. Er ist so konzipiert, dass bei evt. künftigem Bedarf auch eine Erweiterung auf bis zu acht Bahnen möglich ist. Auch eine künftige Ausführung als Tartanbahn ist möglich. Durch das Flutlicht ist eine zeitlich ausgedehntere Nutzung möglich, so wie dies auch bei den bisherigen Sportstätten des Vereins der Fall ist.

Die leichtathletischen Anlagen sind insbesondere zur Deckung des Schulsportbedarfs erforderlich. Bereits die bisherigen Sportstätten des Vereins wurden u.a. aufgrund ihrer Lage von vielen Schulen für die Leichtathletik genutzt.

Die Anzahl der Tennisplätze ist gegenüber den beiden bisherigen Sportstätten, auf denen sich 14 Tennisplätze befinden, deutlich reduziert. Der zu erwartenden Entwicklung in diesem Bereich wird damit Rechnung getragen. Neun Tennisplätze sind erforderlich, um auch zeitgleiche Mannschaftswettkämpfe zu ermöglichen.

Der Beach-Bereich entspricht hinsichtlich seiner Größe den sportfachlichen Erfordernissen. So kann die Fläche neben Beach-Volleyball z.B. auch für Beach-Soccer genutzt werden. Die Fläche ist also multifunktional nutzbar.

Die informellen Flächen (insbesondere südlich des Beach-Bereichs) dienen der optischen Auflockerung der Sportstätte, bieten vor allem aber auch Platz bei Vereinsveranstaltungen oder vereinsübergreifenden Sportveranstaltungen (z.B. Ferienfreizeiten).

Neben den eigentlichen Sportanlagen ist auch ein Vereins- oder Sportheim mit folgenden Parametern vorgesehen:
- bedarfsgerechte Größe
- Barrierefreiheit
- aktueller energetischer Standard
- Anordnung in Parkplatznähe

Eine erste Planung sieht sechs Umkleide- und Duschräume vor. Die sportliche Nutzfläche im Sinne des Anhangs 4 der Sportförderrichtlinie beträgt danach ca. 280 m². Das zugrunde gelegte Raumprogramm orientiert sich ebenfalls an dem zu erwartenden Bedarf. Die jeweiligen Raumgrößen orientieren sich an ihrer Zweckbestimmung und sind angemessen. Die bisherigen Sportstätten des Vereins verfügen zur Zeit noch über drei separate Sportheime. Insoweit ist auch hier eine Reduzierung erfolgt.

Die Barrierefreiheit des Gebäudes wie auch die Einhaltung aktueller energetischer Standards sind Bestandteile der Planung. Die Nähe zum Parkplatz, der wiederum über ausreichend Stellplätze verfügt, gewährleistet eine optimale Erreichbarkeit des Vereinsheims. Die Lage des Gebäudes auf dem Gelände trägt ebenfalls den Bedürfnissen der Sportler Rechnung.

Umweltaspekte / Strategische Umweltprüfung

Gemäß des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung stellt sich die Frage, ob für das Instrument Rahmenplan Nord als städtebaulicher Handlungsrahmen und als Konzeption gemäß § 1 Abs. 6 Ziffer 11 des Baugesetzbuches eine strategische Umweltprüfung notwendig ist. Nach heutiger Rechtslage ist für eine informelle räumliche Planung wie diese integrierte räumliche Entwicklungsplanung Rahmenplan Nord keine strategische Umweltprüfung erforderlich.

Dennoch sind umfangreiche Gutachten für den Planungsraum des Rahmenplans Nord durchgeführt worden, da sie für die späteren Bauleitplanverfahren dennoch unverzichtbar sind.

Dies sind:

- eine artenschutzrechtliche und faunistische Prüfung[31],
- ein Gutachten zur Linienführung[32],
- ein Gutachten zum Landschaftsbild[33] und
- eine Umweltverträglichkeitsprüfung zur Überprüfung der Auswirkung der Trasse inkl. Linienführungsdiskussion im Raum zwischen Adenauerallee und Dinxperloer Straße[34].

Diese Ergebnisse spielen insbesondere für die Bauleitplanung (Aufstellung des Bebauungsplanes und parallele Änderung des Flächennutzungsplans) eine Rolle. Hier müssen die Gutachten konkretisiert und hinsichtlich der Auswirkungen der Planungen Aussagen getroffen werden, die sich genau auf die bauplanungsrechtlichen Festsetzungen beziehen. Eine Betrachtung des gesamten Rahmenplangebietes ist auch bei abschnittsweiser späterer Realisierung der Bauabschnitte methodisch richtig.[35] Die Auswirkungsprognose für die einzelnen Schutzgüter entsprechend des Gesetzes zur Umweltverträglichkeitsprüfung wird dargestellt. Nichts desto Trotz ist es wichtig, auch im Rahmen dieser vorliegenden Planung auf einzelne Aspekte hinzuweisen. Auch wenn die Gesamtmaßnahme in einzelnen Abschnitten umgesetzt wird, ist gerade die Gesamtbetrachtung in diesem Planungsraum wichtig für die Einordnung der Auswirkungen und der Entwicklung von Handlungsstrategien für die Vermeidung und Verminderung von Eingriffen bzw. erheblichen Umweltauswirkungen. Dies zeigt zum einen, dass die Umweltaspekte auch in der Rahmenplanung ihren Niederschlag gefunden haben und zum anderen, dass die städtebaulichen und verkehrlichen Aspekte hinsichtlich ihrer Umweltrelevanz schon frühzeitig untersucht worden sind.

Das Gutachten leitet Handlungsempfehlung und Stellungnahme ab, die im folgenden wiedergegeben werden. In der abschließenden Bewertung des Raumwiderstands sind folgende Ergebnisse festzuhalten:

- Aufgrund der Belegung des Planungsraumes mit einer Vielzahl an Schutzfunktionen, insbesondere für das Schutzgut Menschen (z. B. Wohnsiedlungs- und Erholungsbereiche) ist ein konfliktarmer Korridor nicht erkennbar.
- Durch die nur geringfügigen Unterschiede in der Lage der Trassenführungen und die annähernd gleichen Streckenlängen, ergeben sich keine oder nur marginale Unterschiede beim Vergleich der Variantenkombinationen auf der Grundlage der Raumwiderstände (Flächeninanspruchnahme).

---

[31] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Faunistischer Fachbeitrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Bochum, Stand 19.10.2005

[32] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

[33] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Stadtgebietsbezogene Ermittlung und Bewertung der Qualität des Landschaftsbildes der Stadt Bocholt, Vorläufiger Endbericht, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

[34] Fröhlich und Sporbeck, Integrierte Planung "Nordring Bocholt", Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der Nordringtrasse - westlicher Abschnitt in Bocholt Teil 1: Raumanalyse und Raumwiderstand, VORABZUG, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stand, 08.03.2006

[35] Kumulierendes Vorhaben / Planung

- In der Gesamtbetrachtung fällt auf, dass die biotische[36] Umwelt (Schutzgut Tiere und Pflanzen) den vergleichsweise geringsten Raumwiderstand gegenüber den vorgeschlagenen Variantenkombinationen aufweist. In den meisten Fällen werden hohe Raumwiderstände durch die abiotischen[37] Schutzgüter (Schutzgut Boden/ Wasser) sowie den Menschen und sein Wohnumfeld bzw. Erholungsbereich hervorgerufen.
- In einigen Bereichen, wo erhöhte Raumwiderstände vorliegen, sind sie aufgrund von Zwangspunkten der Streckenführung (z.B. zwischen Adenauerallee und Hemdener Weg) für alle Variantenkombinationen gleich.
- Alle Variantenkombinationen sind aus umweltfachlicher Sicht grundsätzlich umsetzbar, da keine außerordentlichen Raumwiderstände vorliegen, die einer Realisierung entgegenstehen. Eine weitere Konkretisierung der Trassenvarianten ist deshalb aus anderen Belangen (Städtebau, verkehrliche und wirtschaftliche Belange) vorzunehmen.

Die weiter zu entwickelnden Varianten und Variantenkombinationen werden im nächsten Schritt der konkretisierenden Auswirkungsprognose und einem abschließenden Variantenvergleich aus Umweltsicht unterzogen.[38]

Zusammenfassend ist zu sagen, dass geschützte Arten im Planungsraum kaum anzutreffen sind und wenn sie anzutreffen sind, so sind sie durch alle Varianten gleichermaßen wenig betroffen. Aus dem faunistischen Fachbeitrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) können ergänzend noch folgende Prognose und mögliche Ausgleichsmaßnahmen für bestimmte Tierarten zusammenfassend dargestellt werden[39]: Die folgenden Aussagen gelten nur für die Trassenvarianten der Straße, nicht aber für eine flächenhafte Siedlungsentwicklung.

- Fledermäuse

Die Verminderung der Habitatqualität des direkten Trassenverlaufes und des Umfeldes als Jagdhabitat für Großen Abendsegler und Breitflügelfledermaus als nicht Struktur gebundene und weite Strecken zwischen Tagesquartier und Jagdlebensraum fliegende Arten ist als relativ gering einzustufen. Ebenso ist die Beeinträchtigung für die an den menschlichen Siedlungsraum angepasste Zwergfledermaus einzuschätzen. Die Mückenfledermaus wurde im Nordosten des Untersuchungsgebietes in großer Entfernung zur geplanten Trasse nachgewiesen, sie kann durch die geplante Maßnahme daher nicht beeinträchtigt werden.

Auch der nördlich der Trasse gelegene Jagdlebensraum von Wasser- oder Fransenfledermaus wird voraussichtlich ebenfalls nicht beeinträchtigt. Die Beeinträchtigungen der Jagdlebensräume der vorkommenden Arten können im Rahmen der ohnehin notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Landschaftspflegerischen Begleitplanes multifunktional ausgeglichen werden.

---

[36] Als biotisch werden Umweltfaktoren zusammengefasst, an denen Lebewesen erkennbar beteiligt sind. Sie ergeben sich aus den Wechselwirkungen zwischen einzelnen Arten innerhalb eines Ökosystems. (Quelle wikipedia)

[37] Als abiotisch werden alle Umweltfaktoren zusammengefasst, an denen Lebewesen nicht erkennbar beteiligt sind. Sie umfassen unter anderem Klima, Atmosphäre, Wasser, Wärme, Temperatur, Licht, Strömung, Salinität, Konzentration an Nährsalzen und anderen chemischen Stoffen. Alle Pflanzen- und Tierarten sind an definierte Standortbedingungen angepasst. Dadurch entwickeln sie sich an jedem Standort zu einer typischen und an die abiotischen Faktoren angepassten Lebensgemeinschaft. (Quelle wikipedia)

[38] Fröhlich und Sporbeck, Integrierte Planung "Nordring Bocholt", Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der Nordringtrasse - westlicher Abschnitt in Bocholt Teil 1: Raumanalyse und Raumwiderstand, VORABZUG, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stand, 08.03.2006

[39] Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Faunistischer Fachbeitrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), Vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Bochum, Stand 19.10.2005

Die Erreichbarkeit des Untersuchungsgebietes für Breitflügelfledermaus, Großen Abendsegler und die nicht sicher bestimmbare Myotis-Art[40] wird durch die geplante Maßnahme in hohem Maße beeinträchtigt. Der seit Jahren als mögliche Trasse freigehaltene Bereich wird von Fledermäusen als Leitlinie genutzt, um den Untersuchungsraum und die in ihm gelegenen Jagdhabitate zu erreichen. Zwar ist es möglich Fledermäusen Querungshilfen in Form von Überflughilfen (Draht), dichten Heckenstrukturen, Über- oder Unterführungen anzubieten (FGSV 2003[41]), wenn eine Flugstraße von einem Straßenbauwerk gekreuzt wird. Zur Zeit ist aber kein Maßnahmentyp bekannt, der den Fortfall der gesamten Flugstraße inkl. Strukturen mit Leitliniencharakter auszugleichen oder zu mindern vermag.

In dem noch zum Untersuchungsgebiet gehörenden Teil dieser Freihaltetrasse könnten sich zudem Quartiere von Einzeltieren der Arten Großer Abendsegler und Wasser- bzw. Fransenfledermaus befinden. Diese Funktion könnte dauerhaft durch Altholzsicherung im Rahmen von Ausgleichs- und Ersatzmaßnamen ausgeglichen werden. Eine Beeinträchtigung der Bestände der genannten Arten im Landschaftsraum ist durch den Verlust einzelner Höhlenbäume nicht zu prognostizieren. Allerdings sollten die notwendigen Baumfällungen erst nach einer Untersuchung potentieller Quartierbäume durchgeführt werden. Da Abendsegler auch ihren Winterschlaf in Baumhöhlen verbringen, reicht es nicht aus die Rodungsarbeiten in den Winter zu verlegen, um Individualverluste zu vermeiden.

- Vögel

Für die streng geschützten Arten Baumfalke, Grünspecht, Mäusebussard, Teichralle, Waldkauz und Turmfalke und die gefährdete Art Rauchschwalbe wird aufgrund der großen Entfernung ihrer Vorkommen zu möglichen Trassenvarianten und da durch die geplante Maßnahme keine Brutplätze dieser Arten verloren gehen, keine Beeinträchtigung prognostiziert. Dementsprechend ergibt sich hier auch kein, über den nach der Eingriffsregelung für allgemeine Biotopfunktionen, Landschaftsbild, Versiegelung etc. hinaus gehender Kompensationsbedarf. Für die Beeinträchtigungen des Lebensraumes der streng geschützten Art Kiebitz und der gefährdeten Art Rebhuhn dagegen besteht zusätzlicher Kompensationsbedarf.

Für beide Arten kann durch Umwandlung von Acker- zu extensiven Grünlandstandorten, bzw. durch Grünlandextensivierung (in beiden Fällen mit Festschreibung von einschürigen Saumhabitaten) neuer Lebensraum geschaffen werden. Diese Ersatzlebensräume sollten wegen der entsprechenden Bodenfeuchteverhältnisse (wichtig für den Kiebitz) nach Möglichkeit in der Niederung des Holtwicker Baches liegen. Eine Quantifizierung des notwendigen Flächenbedarfs muss später im Landschaftspflegerischen Begleitplan erfolgen. Die Ausgleichsflächen sollten im räumlichen und funktionalen Zusammenhang mit den für das Bebauungsgebiet notwendig werdenden Ausgleichsbedarf realisiert werden.

Durch die Überprüfung der Siedlungsentwicklung in dem 350 ha großen Plangebiet des Rahmenplans Nord ist festzuhalten, dass die empfindlichen Bereiche wie der Wald, der Holtwicker Bach und die Holtwicker Bach Aue als auch die Landschaftsschutzgebiete durch die Konzeption nicht weiter berührt werden und als wichtige Elemente in der münsterländischen Parklandschaft erhalten bleiben können. Der Planungsraum für die Straße, den Siedlungsbau und die Sportflächen ist nicht als sehr empfindlich anzusehen. Sie besitzen einen mittleren bis hohen Raumwiderstand.

---

[40] Die Mausohren (Myotis) - auch Mausohrfledermäuse - sind eine Fledermausgattung, die zur Familie der Glattnasen (Vespertilionidae) gehört. Zu den Mausohren werden weltweit je nach Quelle rund 90 Arten gezählt. Die Zuordnung zu den unterschiedlichen Arten ist derzeit Gegenstand intensiver Forschungen, was sich beispielsweise an der erst im Jahr 2001 beschriebenen Nymphenfledermaus (Myotis alcathoe) zeigt. (Quelle wikipedia)

[41] FGSV – Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen

- Böden

Gemäß Karte der schutzwürdigen Böden in NRW vom Geologischen Dienst NRW gibt es im Rahmenplangebiet Vorkommen von schutzwürdigen Böden. Im Plangebiet handelt es sich um Plaggeneschböden, die insbesondere als Archiv der Natur- und Kulturgeschichte von besonderer Bedeutung sind. Hinsichtlich der Schutzwürdigkeit der einzelnen Bodenfunktionen wird in der Bodenkarte zwischen drei Abstufungen unterschieden (Stufe 1: schutzwürdig / Stufe 2: sehr schutzwürdig / Stufe 3: besonders schutzwürdig). Die Plaggeneschböden im Plangebiet sind der Stufe 2 zugeordnet. Die Eschböden werden durch alle Varianten berührt. Sie stellen für den hiesigen Landschaftsraum eine wichtige schützenswerte Bodenkategorie dar. Die Eschkante wird durch die Variante 1 durchschnitten. Lediglich ein Teilbereich bleibt erhalten. Dahingegen bleibt in der Variante 2 und 3 die Eschkante erhalten und wird in die Grünkonzeption zur Siedlungsentwicklung einbezogen. Der Eschboden wird aber mit Ausnahme der Randbereiche (Eschkante) nahezu völlig zerstört. Die trennende Wirkung zwischen Straße, Sport und Landschaft ist bei der Variante 1 am größten. Durch die Variante 2 und 3 kann eine homogene Gestaltung des Straßenverlaufs in die Landschaft bzw. Siedlungsentwicklung eingebunden werden. Bei den weiteren Planungen insbesondere bei in Betracht kommenden Planungsalternativen bzw. bei der Planung von Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich der nachhaltigen Auswirkungen ist die hohe Schutzwürdigkeit der Plaggeneschböden zu berücksichtigen.

- Flächenverbrauch

Der Flächenverbrauch der Landschaft ist in Variante 1 am geringsten, in Variante 3 dahingegen am höchsten. Festgestellt werden muss, dass die Entnahme von landwirtschaftlichen Flächen (Grünland und Acker) bei allen 3 Varianten insofern hoch ist, da es auch bei der Variante 1 zu für die Landwirtschaft ungünstig zu nutzenden Restflächen kommt. Dass ein Bedarf an Bauland zu Wohnzwecken besteht, belegen die Bewerberlisten für städtische Baugrundstücke und bestätigen auch Gutachten, die zur Bedarfsermittlung gemacht wurden. Die Gemeinden haben den gesetzlichen Auftrag unter anderem landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im notwendigen Umfang umzunutzen (§ 1a Baugesetzbuch). Hier tritt ein Zielkonflikt zwischen den Belangen der Landwirtschaft und den städtebaulichen Zielsetzungen und damit der Siedlungsentwicklung zu Tage. Die Lösung des Zielkonfliktes obliegt der Bauleitplanung im Rahmen der Abwägung. Durch die konstanten Bemühungen der Stadt Bocholt Nachverdichtungen voranzutreiben, kommt sie dieser Verpflichtung nach. Die Akzeptanz der Betroffenen, solche Entwicklungen mit zutragen, ist jedoch in vielen Fällen nicht vorhanden, so dass auch landwirtschaftlich genutzte Flächen in Anspruch genommen werden müssen.

Käme man dem Wunsch einer Siedlungsentwicklung im Bocholter Norden nicht nach, müsste diese an anderer Stelle entsprochen werden und würde dort landwirtschaftliche Flächen verbrauchen. Eine siedlungsnahe Führung des geplanten Ringes führt demnach zwar lokal betrachtet zu weniger Verbrauch von landwirtschaftlichen Flächen, bedeutet ganzheitlich (bezogen auf das Bocholter Stadtgebiet) betrachtet jedoch nur eine Verschiebung des Verlustes von landwirtschaftlichen Flächen.

Um den durch Siedlungsentwicklung entstehenden Ausgleichsflächenbedarf möglichst gering zu halten, werden verschiedene Planungsgrundsätze beachtet:

- Ökologisch wertvolle Strukturen, deren Beseitigung einen hohen Ausgleichsbedarf verursachen würde, werden nach Möglichkeit in die Planung integriert. (Vermeidungsgrundsatz)
- Um Funktionseinschränkungen bzw. um den Funktionsverlust bedeutender ökologischer Flächen zu minimieren und um somit einen zusätzlichen Ausgleichsbedarf zu vermeiden, werden - soweit sinnvoll - Maßnahmen zur Eingriffsminimierung auf den Eingriffsflächen festgesetzt (Minimierungsgrundsatz).

- Um ein besonders hohes Aufwertungspotential auf externen Ausgleichsflächen zu erzielen, erfolgen die Ausgleichsmaßnahmen in der Regel auf bislang möglichst ökologisch geringwertigen Flächen innerhalb vorhandener Biotopverbundsysteme. (Derartige Ausgleichsmaßnahmen werden gegenüber Ausgleichsmaßnahmen in isolierter Lage bonitiert.)
- Soweit eine (wenn auch eingeschränkte) landwirtschaftliche Nutzung mit den Ausgleichszielen einer Ausgleichsfläche vereinbar ist, so wird diese Nutzung durch entsprechende vertragliche Regelungen zugelassen.

Da viele Ausgleichsmaßnahmen bis zur Erreichung ihres Ausgleichszieles einen langen Entwicklungszeitraum benötigen, würde bei Rotation der Ausgleichsflächen ein höherer Bedarf an ständig vorzuhaltenden Ausgleichsflächen erforderlich werden (Ausgleichsflächen die einer Rotation unterliegen, schöpfen nicht das volle Aufwertungspotential aus). Da Eingriffe dauerhaft auszugleichen sind, wären zudem vertragliche Nutzungseinschränkungen für sämtliche der Rotation unterliegenden Flächen zu treffen. Darüber hinaus stellt sich der vorhandene Siedlungsrand im vorliegenden Fall als städtebaulich wenig befriedigend dar.

Die aufgrund der naturschutzrechtlichen Eingriffregelungen notwendigen Kompensationsflächen müssen nicht zusätzlich erworben werden, da sie einem vorhandenen Ausgleichpool zugeordnet werden. Die Stadt Bocholt ist weiterhin bestrebt (insbesondere aus wirtschaftlicher Betrachtungsweise) flächenschonende Alternativen, wie z.B. den Erwerb von Ökopunkten, in die Ausgleichmaßnahmen einzubeziehen.

Auch das Grundwasser ist durch den geringeren Versiegelungsanteil der Variante 1 am geringsten betroffen. Bei Variante 2 und 3 ist das Grundwasser durch den vermehrten Flächenverbrauch stärker betroffen. Im Gebietsentwicklungsplan ist der Bereich als Bereich zum Schutz der Gewässer dargestellt.

- Immissionsschutz

In Bezug auf den Sportlärm ist zu sagen, dass durch die kompakte Anlage des Sports am Hünting in Variante 2 und 3 die Lärmquellen gebündelt werden können. Ein aktiver Lärmschutz kann in dieser Konzeption optimal einbezogen werden.

Bei allen Varianten können Einrichtungen für einen aktiven Lärmschutz an der Straße vorgesehen werden. Der erforderliche Platz ist ausreichend vorhanden, so dass die Lärmminderungsmaßnahmen für die geplanten Siedlungsgebiete landschaftsbezogen und optimal vorgesehen werden können.

Die gewählte Trassenführung der Straße, die der Zielrichtung der städtebaulichen Innenentwicklung und damit der Schonung des die Stadt umgebenden Freiraumes entspricht, wirft naturgemäß Fragen des Nachbar- und Wohngebietsschutzes auf. Die bei freier Schallausbreitung zu fordernden großen Schutzabstände, wie sie z. B. sich aus der Anwendung der DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) und den entsprechenden Orientierungswerten für Baugebiete ergeben, sind dabei nicht einhaltbar. Wollte man sie einhalten, schiede eine Straßentrasse im Zuge einer Innenentwicklung von vornherein aus; selbst bei einer Neuplanung würde ein Stadtgefüge in einzelne Teilfunktionen zerlegt und auf weiten gegenseitigen Abstand gebracht; dies wäre alles andere als freiraumschützend und umweltschonend.

Lösungen zur Vermeidung der Freiraumzersiedlung und Vermeidung großer Schutzabstände bei gleichzeitiger Beachtung des Nachbar- und Wohngebietsschutzes sind jedoch durchaus möglich, wenn aktive und passive Schallschutzmaßnahmen Anwendung finden und wenn bei Neubau von Wohnhäusern schon bei der Objektplanung darauf geachtet wird, dass Fenster von schutzbedürf-

tigen Räumen (wie Kinderzimmer, Schlafräume etc.) schallschutzgerecht angeordnet werden, z. B. auf der schallabgewandten Seite der Gebäude.

Die von der nördlichen Ringplanung berührten Bebauungspläne sind diesbezüglich in unterschiedlicher Weise auf die Straßenplanung eingestellt, wobei die jeweilige Rechtsgrundlage der Entstehungszeit der Bebauungspläne eine wesentliche Rolle spielt, da die Ermächtigungsgrundlage zur Festsetzung von Lärmschutzanlagen und -vorkehrungen erst bei der Novellierung des Bundesbaugesetzes 1977 geschaffen und erst im Baugesetzbuch 1987 präzisiert worden ist. Auch haben sich die Methoden der Berechnung und Maßstäbe der Bewertung von Schalleinwirkungen im Laufe der Zeit entwickelt und verändert bis hin zur DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau) und zur Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) von 1990. Insofern ist auf dem Streckenabschnitt des West- und Nordringes von der Dinxperloer Straße bis zur Münsterstraße die gesamte Palette der Möglichkeiten des Schallschutzes situationsgerecht angewandt bzw. anzuwenden.

Der Rheinisch-Westfälische Technische Überwachungsverein (TÜV) hat ein Gutachten zu den zu erwartenden Geräuschemissionen und -immissionen vom Nordring und zu den erforderlichen Schallschutzmaßnahmen ausgearbeitet. Grundlage des Gutachtens sind zum einen die für die Bauleitplanung empfohlene DIN 18005 - Schallschutz im Städtebau - mit den in ihrem Anhang aufgeführten Orientierungswerten und zum anderen die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) mit den darin enthaltenen Grenzwerten, die beim Bau von Straßen bzw. auch bei der Ermittlung von Entschädigungsansprüchen Anwendung findet.

Zusammenfassung

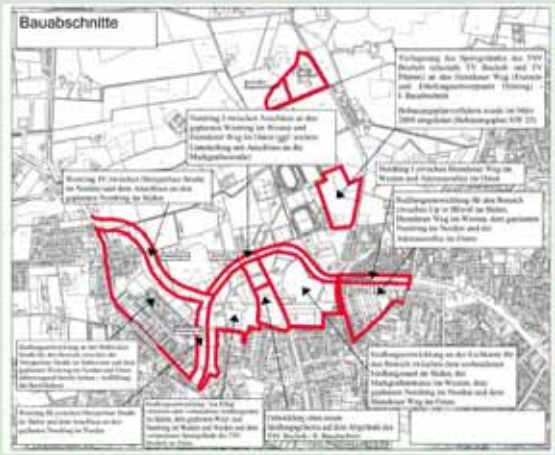
In Bezug auf die Auswahl der Varianten ist deutlich festzustellen, dass die Variante 1 hinsichtlich des Verkehrs als gute bis sehr gute Variante zu bewerten ist. Hinsichtlich der städtebaulichen Konzeption wiederum ist die Variante 3, die Vorzugsvariante.

Aufgrund der Abwägung der einzelnen positiven und negativen Aspekte wird deutlich, dass zugunsten des Städtebaus und der Umweltaspekte die Variante 3 zu bevorzugen ist, da nicht nur in Bezug auf die Variante 1 die verkehrlichen Aspekte eine Rolle spielen können, sondern eine Gesamtschau auf die einzelnen Trassenvarianten und Kriterien der Analyse zu tätigen ist.

Rahmenplan Nord

mensch BOCHOLT.de grenznah LÄNDLICH kulturell METROPOL

Rahmenplan Nord



mensch BOCHOLT.de grenznah. LÄNDLICH kulturell. METROPOL

In Bezug auf die Diskussion um den Gebietsentwicklungsplan und die Fortschreibung des Wohnbauentwicklungsplans ist die Variante 3, für die Rahmenplanung Nord deutlich zu bevorzugen. Klar ist ebenfalls, dass im Rahmen der nächsten Planungsschritte und im Rahmen der Bauleitplanung eine weitere Durchplanung der Trassenvariante vorgenommen wird. Ebenfalls müssen auch die städtebaulichen Konzepte weiter konkretisiert werden. Jedoch bietet die Variante 3 Flexibilität hinsichtlich dieser Erfordernisse in der weiteren Öffentlichkeitsbeteiligung und Bauleitplanung.

Bewertungstabelle

	Variante 1	Variante 2	Variante 3
Städtebau	- weniger Baulandentwicklung, weniger Flexibilität im BoMa - Entwicklungsmöglichkeiten frü Holtwick - Straße zu starke Linie + keine Verlagerung von TV Bocholt - Berücksichtigung Sportlärm - Durchschneidung der Eschkante	- weniger Baulandentwicklung, weniger Flexibilität im BoMa + Entwicklung Holtwick + Homogene Linienführung der Straße - Betroffenheit TV Bocholt + Konzentration und Bündelung des Sportes + Einbindung der Eschkante	+ mehr Baulandentwicklung, mehr Flexibilität im BoMa + Entwicklung Holtwick + Homogene Linienführung der Straße - Betroffenheit TV Bocholt sehr hoch + Konzentration und Bündelung des Sportes + Einbindung der Eschkante + keine Restflächen
Wirtschaft	- Grunderwerb muss getätigt werden - Weniger Entwicklung von städtischen Flächen	- Grunderwerb muss getätigt werden + mehr Entwicklung von städtischen Flächen	- Grunderwerb muss getätigt werden + mehr Entwicklung von städtischen Flächen
Verkehr	- Geringere Entlastungswirkung für die nördlichen Stadtteile. + Gute regionale Nord – Süd-Verbindung + Trassierungstechnisch gut einpassbar + Fahrdynamisch gut + Variable Knotenpunktsgestaltung + Verkehrssicherheit gewährleistet	+ Gute Entlastungswirkung für die nördlichen Stadtteile. + Gute regionale Nord – Süd Verbindung + Trassierungstechnisch gut einpassbar - Fahrdynamisch weniger gut - Festlegung auf eine Knotenpunktsfom + Verkehrssicherheit gewährleistet	+ Gute Entlastungswirkung für die nördlichen Stadtteile. - weniger gute regionale Nord – Süd Verbindung - Trassierungstechnisch gut einpassbar, aber teilweise grenzwertig - Fahrdynamisch weniger gut - Festlegung auf eine Knotenpunktsfom + Verkehrssicherheit gewährleistet
Umwelt	- Durchschneidung der Eschkante - Trennende Wirkung der Straße +Flächenverbrauch gering + Auswirkung Grundwasser gering	+ Erhalt der Eschkante + Homogene Einbindung der Straße + Flächenverbrauch gering - Auswirkung Grundwasser hoch	+ Erhalt der Eschkante + Homogene Einbindung der Straße - Flächenverbrauch hoch - Auswirkung Grundwasser hoch

Aus sportfachlicher Sicht soll eine Ansiedlung der zu verlagernden Sportstätten an den Hünting erfolgen. Die Ansiedlung erfüllt alle sportfachlichen Anforderungen. Die Voraussetzungen für eine zukunftsfähige Entwicklung des Vereins-, Breiten- und Schulsports sind hier inmitten eines Freizeit- und Erholungsschwerpunktes in nahezu idealer Weise gegeben.

Aus städtebaulicher Sicht ist die vorgeschlagene Konzentration der Sportanlagen am Hünting allen anderen erwogenen Alternativen gegenüber eindeutig zu bevorzugen, und kann als positives, zukunftorientiertes Element in den Rahmenplan Nord eingearbeitet werden.

Die vorliegenden Bebauungskonzepte stellen eine erste städtebauliche Grundidee dar. Der weitere Planungsverlauf bis hin zum rechtverbindlichen Bebauungsplan wird zeigen, inwieweit die verschiedensten Belange (Bodenmanagement, Wirtschaftlichkeit, Verkehr, Entwässerungskonzeption usw.) möglicherweise zu Veränderungen führen werden.

5.5 Weiteres Vorgehen und Durchführung des Rahmenplanes Nord

Dieses Kapitel zeigt das weitere Vorgehen bezüglich der nächsten Planungsschritte und ist im Hinblick auf die politische Diskussion als Vorschlag zu verstehen. Es ist dem jeweiligen Diskussionsstand angemessen fortzuschreiben und neuen Gegebenheiten hinsichtlich der Finanzierung oder der Grundstücksverfügbarkeit anzupassen. Die Bildung von Bauabschnitten für die Siedlungsentwicklung, die Entwicklung des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Hünting und den Straßenbau ist dabei flexibel zu handhaben und ggf. auszutauschen, wenn sich die Bedingungen ändern.

Die Finanzierungsfrage dieser umfangreichen Siedlungsentwicklung ist derzeit nicht seriös zu beantworten. Die weitere Diskussion in der Öffentlichkeit und die damit verbundene Konkretisierung in den nächsten Jahren wird darüber mehr Aufschluss geben. Die überschlägige Kostenzusammenstellung für den West- und Nordring kann in Zukunft definiert werden.

Für das 350 ha große Entwicklungsgebiet kann nicht sofort nur ein Bebauungsplan aufgestellt werden. Auch ist die anschließende Erschließung und die folgende Bebauung, ohne ein abgestimmtes Gesamtkonzept hinsichtlich der Zeit- und Maßnahmenplanung sowie der Kosten- und Finanzierung nur schwer möglich.

Auf der Basis dieses Rahmenplanes Nord wird durch die Öffentlichkeitsbeteiligung ein politischer und gesellschaftlicher Konsens erreicht, der es ermöglicht ein abgestimmtes Vorgehen bezüglich der Umsetzung der Planung zu erreichen. Daher ist es zuerst wichtig, über die Ergebnisse des Rahmenplanes Nord die Öffentlichkeit zu informieren und sich mit den Anregungen innerhalb der Argumentation des Rahmenplanes auseinander zusetzen. Im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung wird dann auch eine Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und sonstiger Behörden erfolgen. Daraufhin sind die politischen Beschlüsse notwendig, die einen abgestimmten Vorschlag zum weiteren Verlauf der Planung und des Baus beinhalten.

Folgende Darstellung dokumentiert den zeitlichen Planungsablauf.

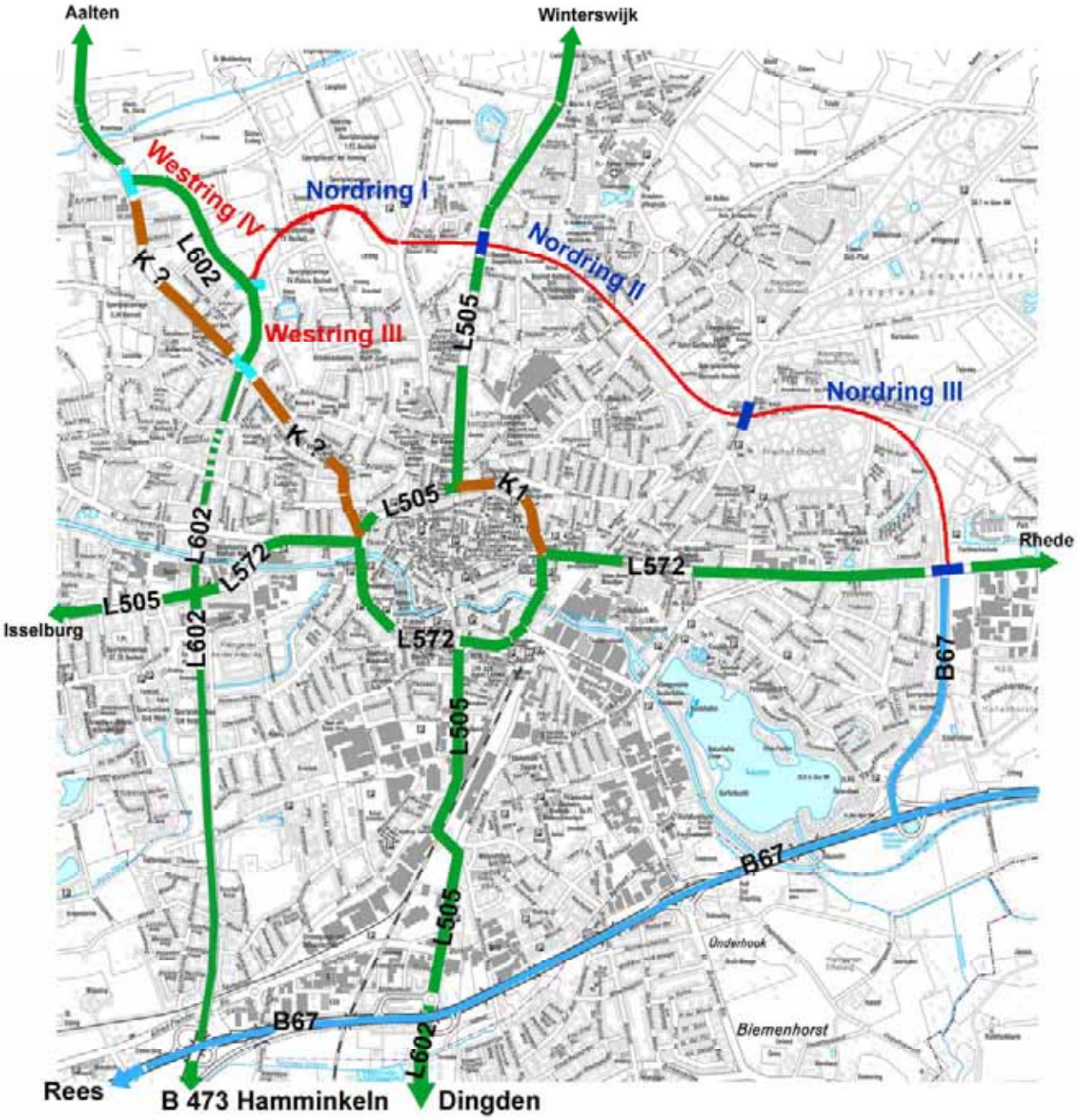
Termine	**Zeitpunkt**
Empfehlung des Ausschusses für Planung und Bau das integrierte räumliche Entwicklungskonzept „Rahmenplan Nord“ als Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch im Rahmen einer Beteiligung der Öffentlichkeit und der Träger öffentlicher Belange vorzustellen und der Stadtverordnetenversammlung vorzulegen	04.11.2008
Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden zum integrierten räumlichen Entwicklungskonzept „Rahmenplan Nord“	05.03. bis 10.04.2009

Beschluss der Stadtverordnetenversammlung für das integrierte räumliche Entwicklungskonzept „Rahmenplan Nord“ als Entwicklungskonzept im Sinne von § 1 Abs. 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch	voraussichtlich 16.09.2009

Zu den Umsetzungsvoraussetzungen des West- und Nordringes gehören auch im Wesentlichen die Bereitstellung von Fördermitteln für den Straßenbau und die Grundstücksverfügbarkeit. Außerdem wird es entscheidend sein, inwieweit verkehrspolitisch der in Kapitel 2.3 Verkehr/ Verkehrsentwicklungsplanung/ Verkehrsprobleme Seite 16 beschriebene „Ersatz“ -Nordring weiterhin nicht nur akzeptiert, sondern durch die Entwicklungen im Norden eine zusätzliche Belastung erfahren soll. Unter den Aspekten verschlechterter Wohnumfeldverhältnisse und Verkehrssicherheit sind weitere Entwicklungsschritte ohne ein vollständiges Ringsystem nicht zu vertreten. Die Realisierung des Rahmenplanes hinsichtlich der Siedlungsentwicklung ist daher in enger Verknüpfung zu sehen mit der Anlage weiterer Abschnitte des städtischen Ringsystems. Auch im Hinblick auf die geplante städtebauliche Entwicklung in Bocholter Norden wird sich der Bau des Nord- und West- Ringes als verkehrlich wirksam erweisen. Realisierungszeiträume zum jetzigen Zeitpunkt zu definieren, wäre in diesem Planungsstadium unseriös und greifen einer politischen Beschlusslage vor. Die weiteren Ausführungen sagen nichts über die zeitliche Reihenfolge der Planung und Realisierung aus. Jedoch ist beabsichtigt mit der Verlagerung des TSV Bocholt zu beginnen. Als Folge dieser Maßnahmen wäre eine Realisierung der Wohnbebauung auf dem vorhandenen Gelände des TSV Bocholt denkbar, ohne dass für diese Entwicklung schon ein Abschnitt des Nordringes realisiert werden müsste. Das derzeit vorhandene Straßennetz kann diese geringfügige Wohnbauentwicklung noch gerade aufnehmen. Weitere Aussagen zum Realisierungszeitraum sind derzeit nicht möglich und hängen von den erforderlichen Mitteln im Haushaltsplan ab.

Daher ist die weitere Vorgehensweise im Erläuterungsbericht festgelegt.

1. Neudefinition des Landestraßennetzes
   - Geplante Straßenabschnitte Westring III und IV könnten zur Landesstraße werden (erste Kontaktaufnahme mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW hat stattgefunden)
2. Verlagerung des Sportgeländes des TSV Bocholt (ehemals TV Bocholt und TV Phönix) an den Hemdener Weg (Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting) - I. Bauabschnitt
   - Bebauungsplanverfahren wurde im März 2009 eingeleitet (Bebauungsplan NW 25)
3. Entwicklung eines neuen Siedlungsgebietes auf dem Altgelände des TSV Bocholt - II. Bauabschnitt
4. Ausarbeitung eines Realisierungs- und Finanzierungskonzeptes unter anderem mit weiteren grundstücks-, verkehrs- und finanzierungstechnischen Betrachtungen und anschließender politischer Erörterung folgender Bauabschnitte:


Aalten
Winterswijk
Westring IV
Nordring I
Nordring II
Nordring III
Westring III
K ?
L602
L505
K ?
K1
L572
Rhede
Isselburg
B67
Rees
B 473 Hamminkeln
Dingden
Biemenhorst

Mögliche Bauabschnitte

Die nachfolgend beschriebenen Bauabschnitte der Siedlungsentwicklung sind ohne Teilabschnitte des West-, bzw. Nordrings nicht denkbar. Welche Bauabschnitte des Straßenrings jeweils erforderlich werden ist insbesondere auch bezüglich der weiteren Zunahme des Fremdverkehrs zu betrachten.

- Siedlungsentwicklung an der Eschkante für den Bereich zwischen dem vorhandenen Siedlungsrand im Süden, der Markgrafenstrasse im Westen, dem geplanten Nordring im Norden und dem Hemdener Weg im Osten

- Siedlungsentwicklung für den Bereich zwischen Up`m Höwel im Süden, Hemdener Weg im Westen, dem geplanten Nordring im Norden und der Adenauerallee im Osten

- Siedlungsentwicklung an der Holtwicker Straße für den Bereich zwischen der Dinxperloer Straße im Südwesten und dem geplanten Westring im Norden und Osten (überwiegend bereits bebaut – Auffüllung der Restflächen)

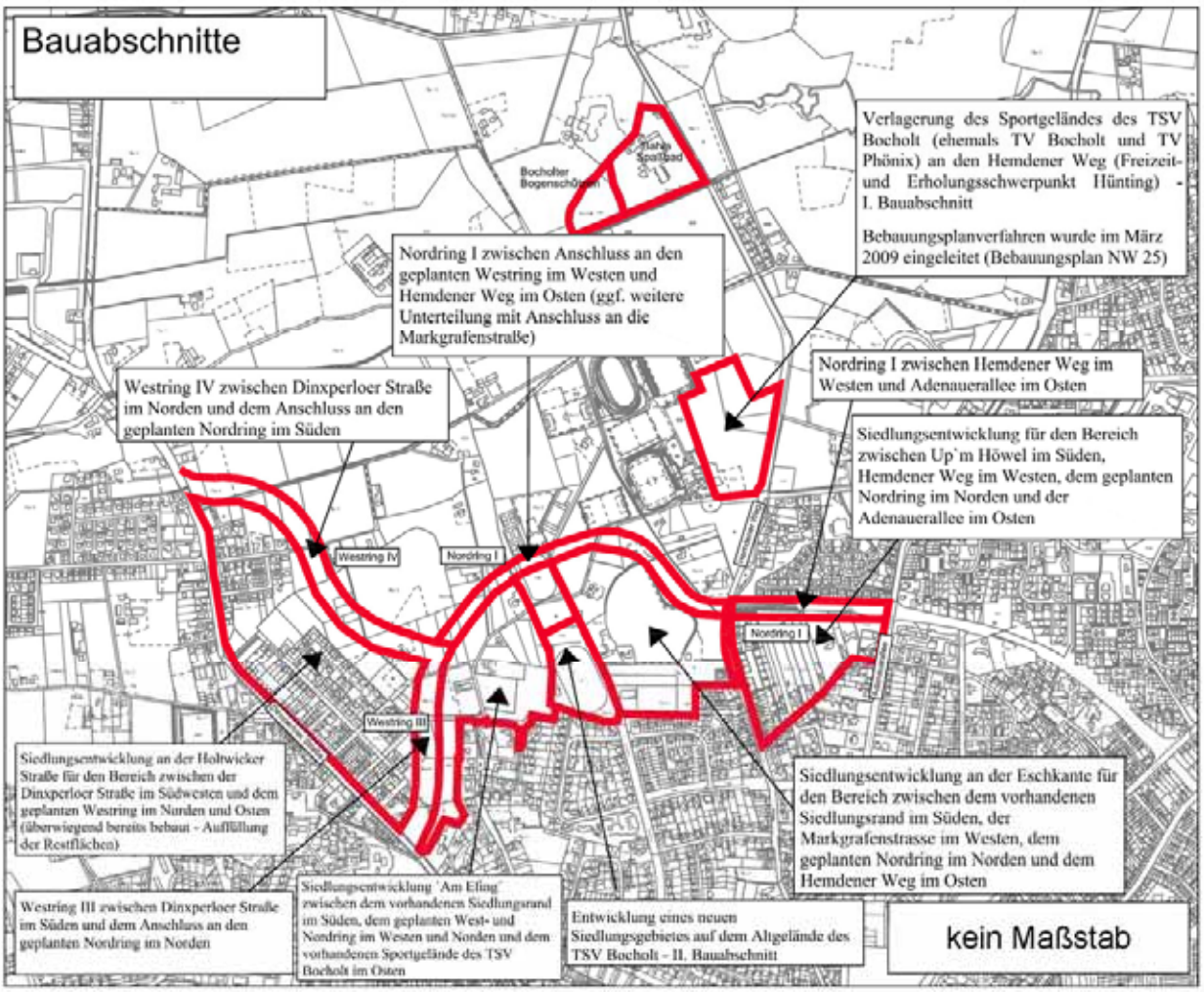
- Siedlungsentwicklung `Am Efing` zwischen dem vorhandenen Siedlungsrand im Süden, dem geplanten West- und Nordring im Westen und Norden und dem vorhandenen Sportgelände des TSV Bocholt im Osten

- Westring III zwischen Dinxperloer Straße im Süden und dem Anschluss an den geplanten Nordring im Norden

- Westring IV zwischen Dinxperloer Straße im Norden und dem Anschluss an den geplanten Nordring im Süden

- Nordring I zwischen Anschluss an den geplanten Westring im Westen und Hemdener Weg im Osten (ggf. weitere Unterteilung mit Anschluss an die Markgrafenstraße)

- Nordring I zwischen Hemdener Weg im Westen und Adenauerallee im Osten



Flächenbilanz

Nutzung	Fläche in ha	in %
Öffentliche und private Soziale und Sonstige Infrastruktur	8	2
Wohngebiet incl. Erschließung,		0
vorhanden	87	25
geplant	39	11
Westring III/ Westring IV/ Nordring I	6	2
Holtwicker Bach mit Naturschutzgebiet und Waldflächen	42	12
Landwirtschaftliche Fläche	134	38
Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Hünting	34	10
Gesamtfläche	350	100

Kosten und Realisierung

Die Kosten sind für Realisierungschancen und -fristen der Gesamtmaßnahme entscheidend. Ein Finanzierungsplan kann Aufschluss über das weitere Vorgehen bei der Umsetzung der Maßnahmen geben. Im Rahmen einer sparsamen Haushaltsführung müssen die einzelnen Bauabschnitte schrittweise verwirklicht werden. Die Kosten sind im Rahmen der jährlichen Haushaltsplanberatungen zu diskutieren und in die Haushaltsplanberatungen einzubringen.

Eine sehr grobe Kostenschätzung ist auf Basis von Flächenwerten überschlägig ermittelt worden. Sie berücksichtigt einen beidseitigen Lärmschutz in der Höhe vom 4,0 m für den Westring III

und Nordring II und einen einseitigen Lärmschutz für den Nordring I, Westring IV, Nordring III Unberücksichtig bleiben gegebenenfalls notwendige Ingenieurbauwerke, sonstige bebaute Flächen, Anpassungsarbeiten an den Knotenpunkten, Beleuchtung, Grün- und Ausgleichmaßnahmen, Gutachterkosten und Grunderwerbskosten.

Kostenschätzung	
Westring III - Dinxperloer Straße bis Knotenpunkt	**3,6 Mio €**
Westring IV - Knotenpunkt bis Dinxperloer Straße	**6,6 Mio €**
Nordring I vom Knotenpunkt Westring bis zum Hemdener Weg	**7,2 Mio €**
Nordring I vom Hemdener Weg bis zur Adenauerallee	**4,0 Mio €**
Zwischensumme Kosten des Ringes im Bereich des Rahmenplans Nord	**21,4 Mio €**
Nordring II - Adenauerallee bis Blücher Straße ohne Spange Burloer Weg/ Barloer Weg	**13,2 Mio €**
Nordring II - Spange Burloer Weg/ Barloer Weg	**2,8 Mio €**
Nordring III Blücher Straße bis Münsterstraße	**11,7 Mio €**
Zwischensumme Kosten des Ringes im Bereich zwischen Adenauerallee und Münsterstraße	**27,7 Mio €**
Gesamt	**49,1 Mio €**

Kostenkalkulation für den Nordring und den Westring (verbleibende Abschnitte)

Auf Grundlage eines ersten Vorentwurfs zur gebündelten Nutzung des Hünting-Geländes wurde seitens des Baudezernats eine grobe Kostenschätzung durchgeführt. Sie war Bestandteil des Beschlusses des Sportausschusses vom 27.01.2009.

Die Kostenkalkulation erfolgte auf Basis einer Sportanlage mit einem Naturrasenspielfeld mit Flutlicht, Drainage und einer 400-Meter-Rundlaufbahn (Aschenbelag, Wettkampftyp B), neun Tennisplätzen mit Aschenbelag, Leichtathletische Anlagen für technische Disziplinen (Sprunggruben, Wurfring etc.) sowie Beach-Bereich und informelle Flächen. Für den Fall der Verlagerung der Sportstätten des TSV Bocholt (ehemals TV Bocholt und TV Phönix Bocholt) an den Hünting kann danach von unmittelbaren Kosten für den Neubau der Sportanlage einschließlich eines gemeinsamen Vereinsheims (ohne Mehrzweckraum) in Höhe von vorläufig 2,1 Mio. Euro ausgegangen werden. Mittelbare Kosten (Grunderwerb, Infrastruktur, Planung und Gutachten etc.) sind in Höhe von 1,4 Mio. Euro geschätzt worden.[42] Durch die Entwicklung des bisherigen Geländes „TV-Phönix und des TV Bocholt“ ist nach der derzeitiger Kostenschätzung ein De-

[42] Angaben entsprechen der Vorlage 0005/2009, die im Sportausschuss am 27.01.2009 beschlossen wurde.

ckungsbetrag aus der Veredelung der städtischen Flächen zu Wohnbauland in Höhe von rund 1,79 Mio. Euro zu erwarten.[43]

6. Literatur und Vorschriften

Baugesetzbuch in der gültigen Fassung

Empirica und Prof. Dr. Jürgen Aring, Büro für angewandte Geographie, Zielgruppenorientierte Wohnungsbau- und Baulandpolitik für Bocholt, Bonn 2007

Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung, "Nordring Bocholt", Vergleich großräumiger Linienvarianten aus umweltfachlicher Sicht, vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Stadtgebietsbezogene Ermittlung und Bewertung der Qualität des Landschaftsbildes der Stadt Bocholt, vorläufiger Endbericht, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Bochum, Stand 19.10.2005

Fröhlich und Sporbeck, Integrierte Planung "Nordring Bocholt", Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) zum Neubau der Nordringtrasse - westlicher Abschnitt in Bocholt Teil 1: Raumanalyse und Raumwiderstand, Vorabzug, Erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün, Stand, 08.03.2006

Fröhlich und Sporbeck, Projekt integrierte Planung "Nordring Bocholt", Faunistischer Fachbeitrag im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), vorläufiger Endbericht, erstellt im Auftrag der Stadt Bocholt, Fachbereich Tiefbau, Verkehr und Stadtgrün Bochum, Stand 19.10.2005

Landesplanungsgesetz (LPlG); in Kraft getreten am 7. Mai 2005 (GV. NRW. S. 430); geändert durch Artikel 7 des Gesetzes über die Zusammenlegung der allgemeinen Kommunalwahlen mit den Europawahlen vom 24. Juni 2008 (GV. NRW. S. 514), in Kraft getreten am 16. Juli 2008

Stadt Bocholt, Fachbereich Jugend, Familie und Sport, Deutsche Sporthochschule Köln, Institut für Sportsoziologie, Sportentwicklungsplanung Bocholt, Köln 2004

Stadt Bocholt, Verkehrsberechnungsmodell, Vortrag von W. Angenendt, AB Stadtverkehr GbR – Büro für Stadtverkehrsplanung, 2007

Stadt Bocholt, Verkehrsentwicklungsplan, Bericht 1986

Stadtentwicklungskonzept der Stadt Bocholt 2006

[43] Kostenschätzung vom Oktober 2008 (Vermerk 3.1 vom 29.10.2008)

7. Zusammenfassung der Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit (einschließlich der Bürgerversammlung), der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange für nachfolgende Planungen

In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit (einschließlich der Bürgerversammlung), der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange sind Sachverhalte angesprochen worden, die zum überwiegenden Teil nicht dem Inhalt oder Detaillierungsgrad eines Rahmenplans entsprechen und aus diesem Grund auf dieser Planungs- und Maßstabsebene nicht dargestellt werden können. Es würde sich bei der Einarbeitung dieser einzelnen Aspekte ggf. sogar um eine vorgenommene Selbstbindung in der Abwägung handeln. Eine Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange gegeneinander und untereinander muss im späteren Bauleitplanverfahren mit rechtlich überprüfbarer Relevanz vollständig bearbeitet werden können. Erst im Rahmen nachfolgender Planungen (verbindliche Bauleitplanung/ Verkehrsplanung/ bauordnungsrechtliche Verfahren etc.) sind diese Inhalte gegebenenfalls darzustellen, abwägend zu betrachten und die Ergebnisse ggf. festzusetzen.

7.1 Verkehrliche Belange

Baustraße/ Falkenstraße/ Am Efing

Die Baustraße und die Falkenstraße werden nicht an den geplanten Ring angeschlossen. Die Ausbildung der Baustraße als Sackgasse (Schließung der Baustrasse) ist im Rahmenplan entsprechend dargestellt. Jedoch ist aufgrund neuer Erkenntnisse im weiteren Planungsverlauf nicht ausgeschlossen, dass die Verbindungsfunktion der Baustraße ggf. erhalten bleiben muss. Mit dem Bau des Ringes wird das Quartier Falkenstraße / Baustraße / Am Efing vom Durchgangsverkehr entlastet. LKW-Verkehr wird dann nur noch als Anliegerverkehr auftreten. Kurzfristige Maßnahmen (z.B. die aus der Öffentlichkeit vorgeschlagene Schließung der Baustraße, die Öffnung der Falkenstraße oder Sperrung für den LKW - Verkehr) als Übergangslösung, vom Zeitpunkt des Baus der Siedlung auf dem Altgelände des TSV Bocholt an bis zur Realisierung des Ringes werden zeitnah geprüft. Eine Einbahnstraßenregelung für die Bau- oder Falkenstraße würde die Geschwindigkeit in den Straßen nur erhöhen. Aus diesem Grund verbietet sich eine Einbahnstraßenregelung in verkehrsberuhigten Straßen.

Radwege

Die Planung guter Radverkehrsverbindungen und der Erhalt alter Verbindungen wird in den nächsten Planungsschritten berücksichtigt.

Überholmöglichkeiten auf dem geplanten Ring

Der geplante Ring wird für eine Geschwindigkeit von 50 km/h ausgelegt. Höhere Geschwindigkeiten, die Überholvorgänge erwarten lassen, sind aus Gründen der Sicherheit und des Schallschutzes nicht gewünscht.

Baukosten der verschiedenen Varianten des geplanten Ringes

Die Baukosten des geplanten Ringes (Varianten 1 bis 3) unterscheiden sich voraussichtlich marginal. Die Differenz der Streckenlängen beträgt nur etwa 40 m. (Siehe Kapitel 5.5, Seite73)

Finkenberg

Der Wirtschaftsweg Finkenberg befindet sich im Norden des Plangebietes und erschließt derzeit Hofstellen im Außenbereich. Eine Anwohnerin befürchtet Auswirkungen auf die Straße Finkenberg, wenn die Marktgrafenstraße an den Nordring angeschlossen wird und daher womöglich Verkehre aus dem Außenbereich über die Straße Finkenberg diese Anschlussstelle erreichen wollen. Der Finkenberg ist bisher weder durch hohes Unfallrisiko noch durch erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgefallen. Durch den Bau des Nordringes werden gerade die Wirtschaftswege im Außenbereich von Durchgangsverkehr entlastet. Inwieweit eine Anbindung der nördlichen Markgrafenstraße an den Nordring erfolgt, steht im Detail noch nicht fest und bedarf weiterer konkreter Untersuchungen. Die vorgelegte Variante 3 berücksichtigt diese Anbindung jedoch.

Anschlüsse an den Ring / Erhalt vorhandener Wegeverbindungen

Ziel ist es möglichst wenige Anbindungen an den Nordring zu erstellen. Zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg wird neben dem Kreisverkehr Westring III / Westring IV und Nordring I die südliche Markgrafenstraße angebunden. Die Ausbildung des Knotenpunktes ist noch nicht klar. Ob die nördliche Markgrafenstraße oder der Hünting angeschlossen werden müssen, wird in der weiteren Planung ergebnisoffen diskutiert werden müssen. Dies betrifft auch den Erhalt vorhandener Wegeverbindungen.

Anschluss des Hemdener Weges an den Ring

Es ist beabsichtigt, den Hemdener Weg durch einen Kreisverkehr mit dem Nordring zu verbinden. Auch hier ist die Ausbildung des Knotenpunktes nicht eindeutig geklärt. Genaue Aussagen können erst im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung vorgenommen werden.

Verkehrszunahme durch die Verlagerung des TSV Bocholt

Eine Steigerung des Zielverkehrs zu den Sportplätzen wird allein durch die Verlagerung und Zusammenlegung der Vereine TV Bocholt und TV Phönix zum TSV Bocholt nicht erreicht. Einzig ist mit einer leichten aber vertretbaren Zunahme durch die Umsiedlung der DJK-TuS Stenern im Quartier zu rechnen.

Zunehmender Verkehr in den vorhandenen Siedlungsgebieten durch das neue Siedlungsgebiet auf dem Altgelände des TSV Bocholt

Grundsätzlich ist es vorgesehen, die geplanten als auch die vorhandenen Siedlungsgebiete auf kurzen Wegen an den Nordring anzuschließen. Bei Problemen hinsichtlich der Durchgangsverkehrs könnte die Markgrafenstraße evtl. in Höhe des ehemaligen TV Phönix Geländes für den KFZ-Verkehr gesperrt werden, so dass hier kaum Mehrbelastungen zu erwarten sind und die neue Siedlung dann über den Nordring für den KFZ-Verkehr erschlossen wird

Erschließung vorhandener Handwerksbetriebe

Im Plangebiet sind verschiedene Handwerksbetriebe vorhanden. Für Betriebe im Außenbereich kann es zu Veränderungen der Erschließung bei der Planung des Nordringes kommen. Dieses Thema muß bei der Aufstellung der konkreten Bebauungspläne bewertet werden.

Bemessungsfahrzeuge / Gigaliner

Eine Bemessung der Straßenverkehrsanlagen erfolgt nach deren Bedeutung und nach Fahrzeugen, die gemäß StVO zugelassen sind. Mit Beschluss der Verkehrsministerkonferenz am 09./10. Oktober 2007 wurde festgelegt, dass eine Empfehlung für die allgemeine Zulassung von modularen Nutzfahrzeugen (Gigalinern) in Deutschland nicht ausgesprochen werden kann. Insbesondere steht die dafür maßgebliche EG-Richtlinie 96/53/EG einer allgemeinen Zulassung entgegen.

Belange Landesbetrieb Straßenbau NRW

Der geplante Ring schließt außerhalb der Ortsdurchfahrten, im Bereich der freien Strecke, an die L 572 (Münsterstraße) und die L 602 (Dinxperloer Straße) an. Die Planung wird mit Straßen NRW abgestimmt und es wird zu gegebener Zeit eine Verwaltungsvereinbarung getroffen.

7.2 Immissionsschutz

Immissionsschutz an der vorhandene Bebauung Holtwicker Straße und Baustraße

Die Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des geplanten Westrings III und IV an der Holtwicker Straße bzw. der Baustrasse (bezogen auf den vorhandenen Bebauungsrand), haben den Anforderungen der (Verkehrslärmschutzverordnung - 16.BImSchV) zu entsprechen und werden entsprechend den gesetzlichen Regelungen vorgesehen. Aktive Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) haben grundsätzlich Vorrang vor passiven Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzfenster), soweit die Kosten der Schutzmaßnahme im Verhältnis zum angestrebten Schutzzweck stehen (§ 41 Absatz 2 Bundesimmissionsschutzgesetz). Auf der Emissionsseite ist auch die Verwendung von Schall absorbierenden Straßenoberflächen als Immissionsschutzmaßnahme in Erwägung zu ziehen, um die Rollgeräusche des Straßenverkehrs zu reduzieren. Darüber hinaus kann auch die Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit ein sinnvoller Beitrag zum Immissionsschutz sein. Ein Immissionsschutzkonzept wird darstellen, welche Maßnahmen für die Gesamtentwicklung von Straße und Wohnsiedlung besonders geeignet sind. Die tatsächlichen und rechtlichen Anforderungen an den Immissionsschutz sind zu beachten.

Schutzanspruch des Außenwohnbereiches beim Immissionsschutzes

Der Schutzanspruch der Außenwohnbereiche (z.B. Terrassen, Balkone), ist ebenfalls bei der Lärmschutzkonzeption zu berücksichtigen. Grundsätzlich bedarf es einer Prüfung der Schutzwürdigkeit im Einzelfall, um zu entscheiden, welche Bausteine aus dem Immissionsschutzkonzept für den bestimmten Einzelfall zum Tragen kommen.

Feinstaubbelastung

Überschreitungen von Immissionswerten der Luft im Sinne der 22. BImSchV (Verordnung über Immissionswerte für Schadstoffe (u.a. Feinstaubbelastung) in der Luft) sind aufgrund der beabsichtigten aufgelockerten Bauweise (keine Straßenschluchten), der abschirmenden Wirkung der geplanten Lärmschutzeinrichtungen und der beabsichtigten Bepflanzung nicht erwarten. Die geplante Siedlung lässt somit eine schnelle Verdünnung der Schadstoffbelastung zu erwarten. Eine Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit ist nicht zu befürchten. Im weiteren Planungsablauf ist zu prüfen und zu bewerten inwieweit eine Begutachtung erforderlich wird.

7.3 Öffentliche Grünflächen und Spielflächen

Bedarfsgerechte Flächen für die Anlegung von Spielräumen und Spielplätzen werden in der zukünftigen Planung berücksichtigt. Darüber hinaus ist ebenfalls auf eine gute Durchgrünung (u.a. mit Naherholungsfunktion) der geplanten Siedlungen zu achten. Dies beinhaltet die Anlegung neuer Grünflächen aber auch den Erhalt vorhandener Grünstrukturen.

7.4 Bodendenkmalpflege

Im Bereich des Vereinsheims des TV Bocholt befindet sich ein mittelalterliches Landwehr und im Bereich des Haus Efing eine mittelalterliche Fundstelle. Maßnahmen im Sinne des Bodendenkmalschutzes obliegen dem späteren Bebauungsplanverfahren.

7.5 Trinkwasserversorgung der geplanten Siedlungsgebiete

Die geplanten Siedlungsgebiete werden an die öffentliche Trinkwasserversorgung angeschlossen.

7.6 Leitungstrassen der Versorgungsträger

Durch die dargestellte bauliche Entwicklung sind Leitungstrassen der Deutschen Telekom und der RWE betroffen. Eine Abstimmung mit den Versorgungsträgern hat im Rahmen der weiteren Bauleitplanung zu erfolgen.

7.7 Altlasten

Altgelände TSV Bocholt

Der Kreis Borken weist im Zusammenhang mit der möglichen Siedlungsentwicklung beim TSV Bocholt auf erforderliche Altlastenuntersuchungen hin. Laut Auffassung des Kreises müssen die Tennenplätze/ Tennenlaufbahn des TSV Bocholt möglicher Weise hinsichtlich einer Dioxinbelastung untersucht werden. Nach umfangreichen Recherchen im Jahre 1991 (Kieselrotdiskussion) blieben damals lediglich 2 „Verdachtsflächen“ in Bocholt übrig, auf denen Kieselrot eingesetzt wurde. Zum einen waren dies die ehemaligen Tennenplätze des TC Blau Weiß Bocholt, die dem Rathausbau gewichen sind und zum anderen die äußeren 5 m der Laufbahn des TV Phönix. Diese zwei Verdachtsflächen wurden derzeit untersucht und als unbelastet eingestuft. Insofern besteht kein weiterer Bedarf und auch keine Notwendigkeit auf dem TSV Gelände Altlastenuntersuchungen durchzuführen.

Radrennbahn

Bei der Umgestaltung der Radrennbahn werden seitens des Kreises Borken Untersuchungen der abgelagerten Schuttmassen gefordert. Diese Untersuchungen obliegen dem zukünftigen Baulautplanverfahren.

Impressum
Stadt Bocholt | Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung | Andrea Döring, Georg Sieverding, Manfred van Almsick
Berliner Platz 1 | 46 395 Bocholt
Tel.: 02871–953-153 | Fax: 02871–953-385
www.BOCHOLT.de