

Informationspapier zur Nord-/Westringplanung in Bocholt

Stand: November 21

1. WAS IST ÜBERHAUPT DER NORDRING?	2
1.1 ANLASS DER PLANUNG	3
2. PLANUNGSGRUNDLAGEN FÜR DIE RINGPLANUNG	7
2.1 REGIONALPLANUNG	7
2.1.1 WAS MEINT REGIONALPLANUNG?	7
2.1.2 REGIONALPLANUNG IN BOCHOLT	7
2.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG	8
2.2.1 WAS IST EIN FLÄCHENNUTZUNGSPLAN?	8
2.2.2 FLÄCHENNUTZUNGSPLANUNG IN BOCHOLT	9
2.3 BEBAUUNGSPLÄNE UND BEBAUUNGSPLANENTWÜRFE	11
2.3.1 WAS WIRD UNTER BEBAUUNGSPLÄNEN VERSTANDEN?	11
2.3.2 BEBAUUNGSPLÄNE IM GESAMTEN NORDRINGBEREICH	12
2.3.3 BEBAUUNGSPLÄNE IM BEREICH WESTRING III UND IV	12
2.3.4 BEBAUUNGSPLÄNE IM BEREICH NORDRING I	15
2.3.5 BEBAUUNGSPLÄNE IM BEREICH NORDRING II	19
2.3.6 BEBAUUNGSPLÄNE IM BEREICH NORDRING III	20
3. RAHMENPLAN NORD	22
4. ERÖRTERUNG ZUR NORDRINGPLANUNG	25
4.1 DIE STRAßENPLANUNG	25
4.2 ORTSUMGEHUNG ALS RINGSYSTEM	26
4.3 ERÖRTERUNG ZUM NORDRING	27
QUELLENVERZEICHNIS	35

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Übersichtsplan der Abschnitte des äußeren Stadtringes (Quelle Stadt Bocholt, Stadtplanung)	2
Abbildung 2: Übersichtsplan großräumige Variantenuntersuchung aus umweltfachlicher Sicht 2019 (Quelle: Umweltbericht zur FNP-Änderung zum Nordring Bocholt inklusive Wohnbebauung)	4
Abbildung 3: Übersichtsplan kleinräumige Konkretisierung der Variantenuntersuchung 2019 (Quelle: Umweltbericht zur FNP-Änderung zum Nordring in Bocholt inklusive Wohnbebauung)	5
Abbildung 4: Ausschnitt aus dem gültigen Regionalplan Münsterland (Quelle Bezirksregierung Münster 2018)	8
Abbildung 5: Änderungsvorschlag zum Flächennutzungsplan im Bereich Nord-/Westring (Stand Frühzeitige Beteiligung)	10
Abbildung 6: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Westring III und IV (eigene Darstellung)	13
Abbildung 7: Bebauungsplan NW 28 (Stand frühzeitige Beteiligung)	14
Abbildung 8: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring I (eigene Darstellung)	15
Abbildung 9: Bebauungsplanentwurf zum Bebauungsplan NW 23	16
Abbildung 10: Bebauungsvariante 1 zum Bebauungsplan 10-7	17
Abbildung 11: Bebauungsplan 2 zum Bebauungsplan 10-7	17
Abbildung 12: Bebauungsplanentwurf zum 10-7 mit verkleinertem Geltungsbereich	18
Abbildung 13: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring II (eigene Darstellung)	19
Abbildung 14: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring III (eigene Darstellung)	20
Abbildung 15: Rahmenplan Nord (Stadt Bocholt, 2009)	23
Abbildung 16: Rahmenplan Nord 1. Fortschreibung (Stadt Bocholt, 2013)	24
Abbildung 17: Foto der Adenauerallee (Quelle: Stadt Bocholt)	25
Abbildung 18: Regelquerschnitt inklusive Lärmschutzwand (Quelle: Planersocietät Dortmund)	26
Abbildung 19: Erstes Ausgleichskonzept - Waldausgleich (Quelle: Stadt Bocholt)	27
Abbildung 20: Zweites Ausgleichskonzept - Waldausgleich und Wegeverbindungen in die Landschaft (Quelle: Stadt Bocholt)	28
Abbildung 21: Veränderungsprognose Nordring - Teilausbau bis zur Adenauerallee (Quelle: Planersocietät Dortmund)	29
Abbildung 22: Veränderungsprognose Nordring - Gesamte Ringschließung (Quelle: Planersocietät Dortmund)	30
Abbildung 23: Veränderungsprognose Nordring - Potenziale des Straßennetzes (Quelle: Planersocietät Dortmund)	31

Abbildung 24: Prognose Nordring - Teilausbau nur bis zum Hemdenerweg (Quelle: Planersocietät Dortmund)	32
Abbildung 25: Aktueller Stand der Dinxperloerstraße, Höhe Baustraße (Foto Stadt Bocholt)	32
Abbildung 26: Visualisierung zur Dinxperloerstraße (Quelle: Stadt Bocholt, Bearbeitung Planersocietät Dortmund)	33

1. Was ist überhaupt der Nordring?

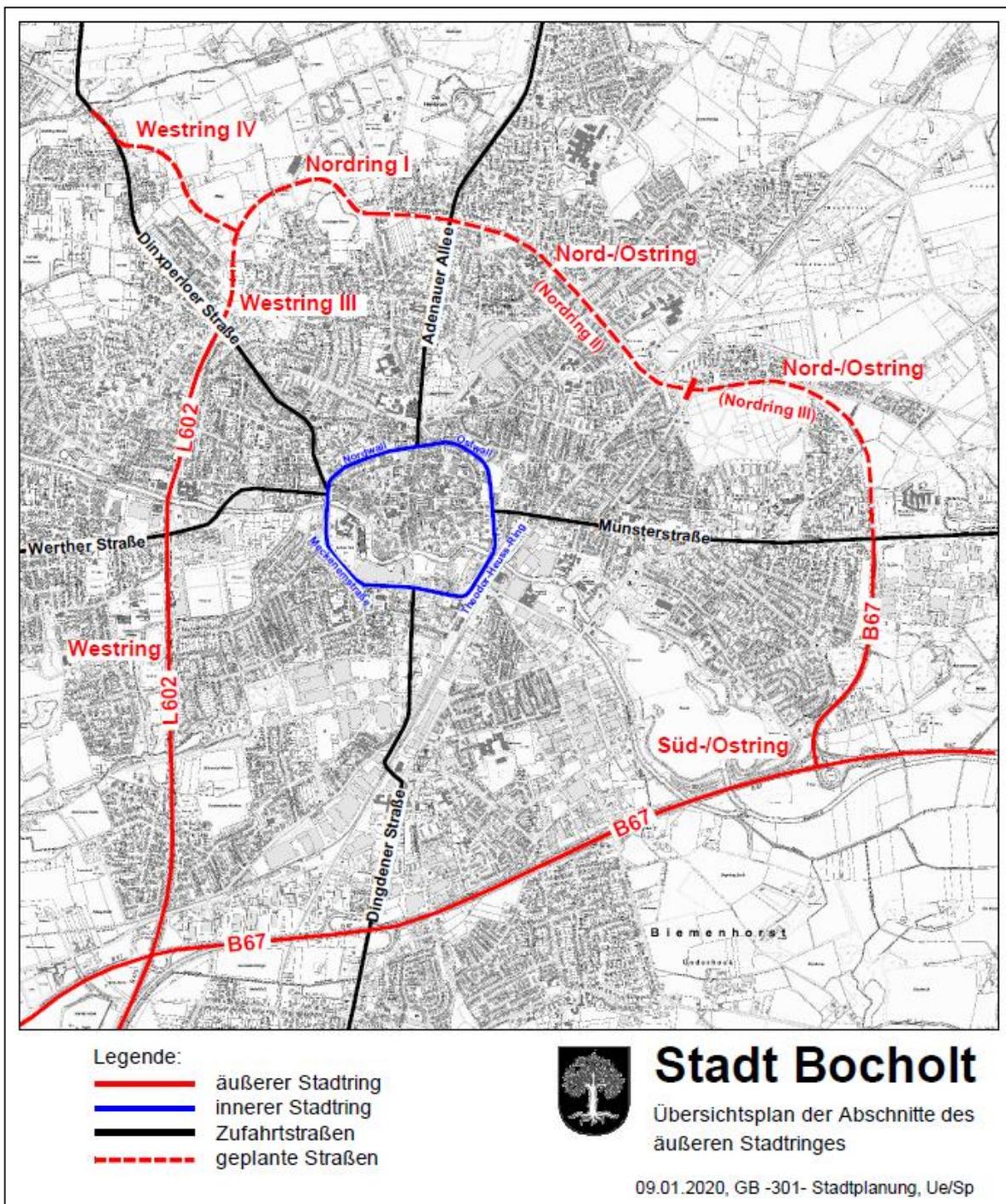


Abbildung 1: Übersichtsplan der Abschnitte des äußeren Stadtringes (Quelle Stadt Bocholt, Stadtplanung)

Die **Nordringplanung** in Bocholt dient der Schließung des äußeren Straßenringes als Ortsumfahrung. Die vorgesehene Straßenführung des „**Nordringes**“ stellt die nördliche Verbindung des zum Teil bestehenden äußeren Stadtrings dar. Der **Nordring** kann zur Vereinfachung unterteilt werden in folgende Abschnitte (siehe auch Abb. 1):

- **Nordring I:** von Knotenpunkt mit dem Westring III und dem Westring IV bis zur Adenauerallee,
- **Nordring II:** von der Adenauerallee bis zur Blücherstraße und
- **Nordring III:** von der Blücherstraße bis zur Münsterstraße.

Der **Nordring** soll dazu dienen, die im Laufe der Jahre angewachsenen Verkehrsmengen adäquat abführen zu können. Hierbei wird eine abschnittsweise Realisierung der benannten Abschnitte angestrebt. Dies hängt u.a. mit dem hohen Investitionsvolumen zusammen. Neben den Abschnitten Nordring I-III sind zudem die zwei Abschnitte

- **Westring III:** von der Dinxperloer Straße (Einmündung Westringtunnel) bis zum Knotenpunkt mit dem Nordring und Westring IV und
- **Westring IV:** vom Knotenpunkt mit dem Nordring und Westring III bis zur Dinxperloer Straße auf Höhe der Einmündung Bussardweg

zu nennen. Auch diese Abschnitte sind gemeint, wenn es um die „**Nordringplanung**“ geht. Der **Nordring**, namentlich **Nordring I-III** sowie **Westring III und IV**, bedeutet folglich die Schließung des äußeren Straßenringes.

Im Jahre 2006 ist ein Teil der äußeren Schließung durch die B 67 zwischen der Anschlussstelle Dingdener Straße und Rhede freigegeben worden, die mit dem Südostring eine Verknüpfung mit der Münsterstraße enthält. Daraufhin wurde auch der II. Bauabschnitt des Westrings zwischen Schwanenstraße und Dinxperloer Straße mit dem Westringtunnel eröffnet.

Die bisher nicht realisierten Teilstücke **Nordring I-III** sowie **Westring III und IV** sind heute in zahlreichen Bauleitplänen als freigehaltene Spange wiederzufinden. Die Planungen für den Nordring gehen folglich Jahrzehnte zurück. Im Folgenden wird ein Überblick über die unterschiedlichen Planungsebenen und –Grundlagen dazu gegeben.

1.1 Anlass der Planung

Die Thematik der äußeren Ringschließung ist stets aktuell. So bedingt zum Beispiel die Schaffung des Westrings III und IV sowie des Nordrings I, dass in diesem Bereich Wohnbauflächen geschaffen werden können. Zudem können durch den Bau dieser Erweiterung des äußeren Straßenrings, aktuell stark befahrene Straßen entlastet werden. Es wird folglich das Ziel verfolgt, gleichwertige Lebensverhältnisse sowie eine gerechte Lastenverteilung gem. Art. 72 Abs. 2 GG für alle zu schaffen. Folglich sollen heute stark belastete Bereiche entlastet und der Verkehr umgelegt werden auf die neu zu schaffenden Straßen.

Die Stadt Bocholt verfolgt das Ziel, den Fuß- und Radverkehr weiter zu fördern und damit eine klimafreundlichere Mobilität zu ermöglichen. Insbesondere im Innenstadtbereich sind hierzu Entlastungen vom derzeitigen Verkehrsaufkommen notwendig. Durch den äußeren Stadtring können diese Entlastungen erreicht werden. Er ist daher ein Bestandteil einer zukunftsfähigen Mobilitätsentwicklung und ist wichtig für die Förderung innerstädtischer Nahmobilität.

Dabei soll der äußere Straßenring nicht zu mehr Verkehr führen. Er soll durch eine Umlenkung des heutigen Verkehrs auf einen äußeren Stadtring, in der Innenstadt zu einer Verkehrsberuhigung führen. So kann induzierter Verkehr vermieden werden. Auch Kfz-Verkehrsflächen sollen zur Vermeidung von induziertem Verkehr zurückgebaut werden. Alternativen zum Auto sollen so gefördert werden. Schließlich bietet der Bau des Nord- und Westrings Wohnbaupotential im Bocholter Norden. Dieses kann allerdings erst nach Bau der Straßen ausgeschöpft werden.

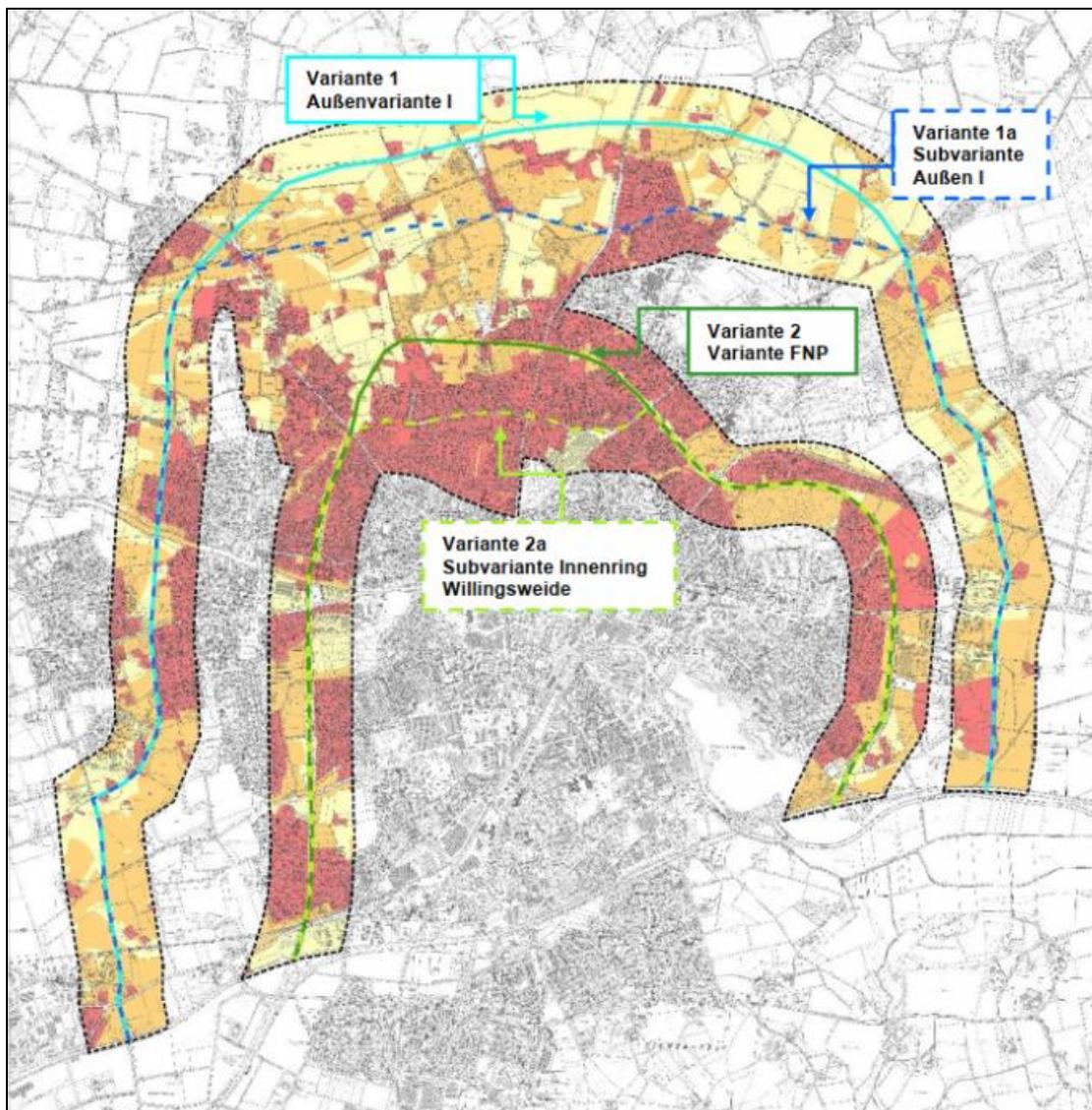


Abbildung 2: Übersichtspland großräumige Variantenuntersuchung aus umweltfachlicher Sicht 2019 (Quelle: Umweltbericht zur FNP-Änderung zum Nordring Bocholt inklusive Wohnbebauung)

Bereits in der Vergangenheit sind alternative Trassenverläufe untersucht worden (s. Abb. 2 und 3). Um den Planungsraum der Flächennutzungsplanänderung bestimmen zu können, ist zunächst geprüft worden, welche Linienvariante bzw. Vorzugsvariante für die geplante Hauptverkehrsstraße aus Sicht des Umweltschutzes die verträglichste ist. In den Jahren 2005 und 2006 wurde daher anlässlich der Aufstellung des Rahmenplanes Nord (siehe *Kapitel 3*) eine großräumige (Abb. 2) sowie eine kleinräumige Variantenuntersuchung (s. Abb. 3) durchgeführt.

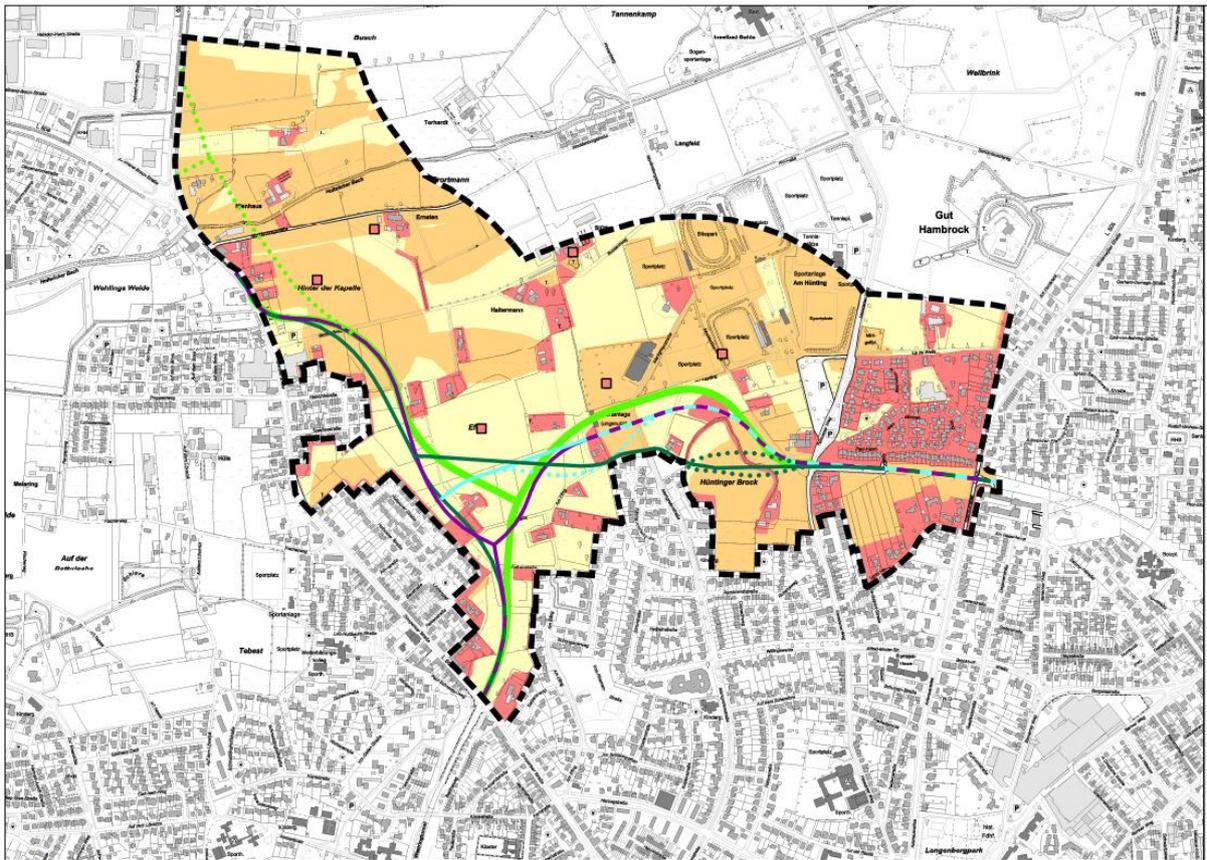


Abbildung 3: Übersichtsplan kleinräumige Konkretisierung der Variantenuntersuchung 2019 (Quelle: Umweltbericht zur FNP-Änderung zum Nordring in Bocholt inklusive Wohnbebauung)

Diese Untersuchungen wurden von Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG – ein Büro für Umweltplanung und Beratung (Ehrenfeldstraße 34, 44789 Bochum), anlässlich der Flächennutzungsplanänderung noch einmal aktualisiert.

Bei dem Vergleich großräumiger Linienvarianten wurden eine stadtfremde Variante (Außenvariante) sowie eine stadtnahe (Variante des FNP), die im Westen und Osten (unter Um- bzw. Durchfahrung des Stadtgebietes) an die B67 anschließen, untersucht. Beide Varianten verfügen im Norden des Stadtgebiets über jeweils eine Alternative, sodass insgesamt vier Varianten Gegenstand der Prüfung waren (s. Abb. 2).

Die Bewertung erfolgte auf Grundlage verschiedener, jeweils auf die Belange bezogenen Kriterien in Bezug auf die

- Durchschneidungslänge und ergänzend auf
- die Flächengröße der betriebsbedingten Auswirkungen und auf
- die Anzahl der Gewässerquerungen.

Darüber hinaus wurde sie auf folgende zulassungshemmende Aspekte bezogen:

- die Überschreitung der Immissionsgrenz- bzw. Orientierungswerte der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) bzw. DIN 18005 (Schallschutz im Städtebau), da aktiver Lärmschutz nicht möglich ist;
- der Eingriff in vorhandene Bausubstanz;
- die Betroffenheit naturschutzrechtlich geschützter Bereiche sowie
- des Biotopverbundes.

Zusammenfassend kam die Prüfung zu dem Ergebnis, dass die Variante des FNP die verträglichste aller untersuchten Varianten ist. Dies begründete sich auf folgenden Aspekten:

- eine kürzere Streckenlänge,
- ein geringer Eingriff in die Belange der natürlichen Umwelt,
- eine größere Entlastung beim Verkehr und bei den Immissionen,
- geringerer Flächen- und Freiraumverbrauch

und im Vergleich zu den Außenvarianten keine zulassungshemmenden Aspekte im Vergleich zu allen Varianten.

Diese Variante war somit Grundlage der nachfolgenden Konkretisierungen der Vorzugsvarianten.

2. Planungsgrundlagen für die Ringplanung

Die Planungsgrundlagen für die gesamte äußere Ringplanung erstrecken sich über viele Jahrzehnte und über verschiedene Ebenen der überörtlichen sowie örtlichen Planung. Die Ringplanung ist folglich in der Regionalplanung bzw. im ehemaligen Gebietsentwicklungsplan enthalten sowie in der vorbereitenden Bauleitplanung, dem Flächennutzungsplan (FNP) und der verbindlichen Bauleitplanung, den Bebauungsplänen. Auf die einzelnen Planungsgrundlagen wird im Folgenden eingegangen. Dabei wird zunächst jeweils erläutert, was unter den einzelnen Begrifflichkeiten zu verstehen ist:

2.1 Regionalplanung

2.1.1 Was meint Regionalplanung?

Die **Regionalplanung** stellt eine Zwischenstufe zwischen der Landesentwicklungsplanung (gesamtstaatliche Planung) und der Bauleitplanung auf kommunaler Ebene (kommunale Gemeindeentwicklung) dar. Die kommunale Bauleitplanung ist gemäß § 1 Abs. 4 BauGB an die Ziele der Raumordnung anzupassen. Die kommunale Bauleitplanung umfasst den Flächennutzungsplan sowie den Bebauungsplan, die im weiteren Verlauf erläutert werden.

Die Raumordnung bzw. die **Regionalplanung** ist der Bauleitplanung folglich übergeordnet. Das bedeutet, dass die unterschiedlichen Anforderungen, die an einen Raum gestellt werden, aufeinander abgestimmt werden und auftretende Konflikte auf der jeweiligen Planungsebene, ausgeglichen werden. Hierzu werden landesweite Raumordnungspläne und für Teilräume des Landes regionale Raumordnungspläne (**Regionalpläne**) aufgestellt. (s. Langhagen-Rohrbach 2005: 41)

2.1.2 Regionalplanung in Bocholt

Die Ringplanung im Bocholter Norden ist seit Jahrzehnten in der **Regionalplanung** bzw. im Gebietsentwicklungsplan von 1998 enthalten. Darunter fallen dementsprechend auch die bisher entwickelten Bereiche des äußeren Straßenringes, der Bundesstraße B67 und B473 (n) sowie der Landesstraße L602 (n).

Den verschiedenen Abschnitten kann jeweils eine unterschiedliche verkehrliche bzw. landesplanerische Bedeutung beigemessen werden, wobei der geplante West-/Nordring zwischen der Dinxperloer Straße (L602) und der Münsterstraße (B67), als nördliche Entlastungsstraße, dem regionalen Verkehr zugeordnet wird. Diese Abschnitte des äußeren Ringes sind dementsprechend Ziel der Landesplanung und gemäß § 1 Abs. 4 Baugesetzbuch (BauGB) und § 32 Landesplanungsgesetz der Bauleitplanung übergeordnet.

In den Folgejahren kam es zur Fortschreibung des Gebietsentwicklungsplanes. Der Gebietsentwicklungsplan wird seit 2006 als **Regionalplan** bezeichnet. Im aktuellen **Regionalplan Münsterland**, der 2013 aufgestellt und 2014 bekannt gemacht worden ist, ist der äußere Straßenring Bocholts, inklusive dem noch nicht realisierten, geplanten Nordringbereich, stets enthalten. In der Fortschreibung des **Regionalplans** wird der gesamte Bereich der Nordringspange (Nordring I-III sowie Westring III und IV), vom Tunnel bis hin zur Auffahrt an der Westfälischen Hochschule Bocholts, als „sonstige **regionalplanerisch bedeutsame** Straße(n) (Bestand und Planung)“, gekennzeichnet (siehe *Abbildung 4*). Der Nordring ist durch die rot gepunktete Linie dargestellt.

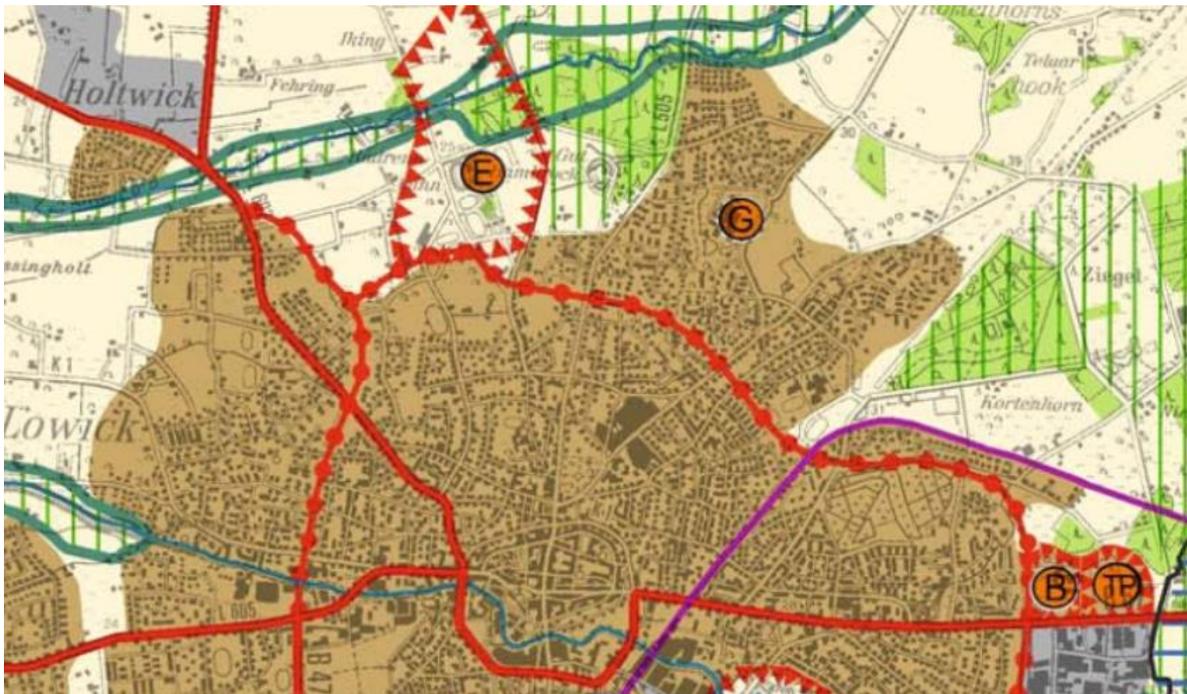


Abbildung 4: Ausschnitt aus dem gültigen Regionalplan Münsterland (Quelle Bezirksregierung Münster 2018)

Auf der Internetseite der Bezirksregierung Münster kann der Regionalplan Münsterland eingesehen werden inklusive seiner Legende, textlichen Darstellungen sowie Planänderungen etc. (Bezirksregierung Münster 2018)

2.2 Flächennutzungsplanung

2.2.1 Was ist ein Flächennutzungsplan?

Gemäß § 1 Abs. 2 BauGB ist ein **Flächennutzungsplan** ein vorbereitender Bauleitplan. Ein Flächennutzungsplan stellt „für das ganze Gemeindegebiet die sich aus der beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung ergebende Art der Bodennutzung nach den voraussehbaren Bedürfnissen der Gemeinde in den Grundzügen dar“ (§ 5 Abs. 1 BauGB). Aufgestellt wird der

Bebauungsplan durch die Kommunen selbst. Er stellt eine Grundkonzeption für die Ordnung und Entwicklung des Gemeindegebiets dar, also einen Rahmen für die verbindliche Bauleitplanung, den Bebauungsplan (siehe 2.3). Ein Flächennutzungsplan ist nicht parzellenscharf.

2.2.2 Flächennutzungsplanung in Bocholt

Auch in der **Flächennutzungsplanung** ist die Nordringsspanne seit Jahrzehnten enthalten. Der seit 1979 wirksame Flächennutzungsplan (FNP) stellt die Trasse für den äußeren Straßenring zwischen der Münsterstraße und der Dinxperloer Straße als überörtliche Hauptverkehrsstraße gem. § 5 Abs. 6 Bundesbaugesetz dar. Die Straßentrasse ist somit auch im FNP übernommen und die Darstellung zielt damit deutlich auf die überregionale Bedeutung des Ringes im Norden ab. Eine Weiterentwicklung der Trasse von der Münsterstraße (zwischen Fachhochschule und Siedlungsgebiet) nördlich des Friedhofs, bis in den Süden des Freizeit- und Erholungsschwerpunktes Hünting, mit Anschluss an die Dinxperloer Straße ist bereits im Wirtschaftsplan von 1951 (siehe Anhang 2) und im FNP von 1960 vorgesehen gewesen.

Die Planung der Straßentrasse wurde nicht separat, sondern zusammen mit der Siedlungsentwicklung als integrierter Bestandteil einer gesamtstädtischen Planung vorgenommen. In Bauleitplänen wurden über Jahrzehnte hinweg im Abschnitt B 67 (Münsterstraße) und L 5050 (Adenauerallee) neben den sonstigen Flächen auch die Flächen für die Nordostumgehung als Freihalteflächen für die geplante Straße nachrichtlich dargestellt bzw. als Straßenfläche ausgewiesen.

Aktuell findet eine Änderung der **Flächennutzungsplanung** zum Nord- und Westring für den Bereich der geplanten Hauptverkehrsstraße und der geplanten Wohnbauflächen zwischen dem Hemdener Weg im Osten, dem vorhandenen Siedlungsrand sowie der Dinxperloer Straße im Süden, dem vorhandenen Siedlungsrand sowie der Dinxperloer Straße im Westen und westlich sowie südlich der geplanten Hauptverkehrsstraße statt. Die Einleitung der Änderung des **Flächennutzungsplanes** für den benannten Bereich wurde am 04. August 2018 durch den Ausschuss für Planung und Bau beschlossen. Der Einleitungsbeschluss wurde mit zeitgleicher, beabsichtigter frühzeitigen Unterrichtung der Öffentlichkeit, am 16.11.2020 öffentlich bekannt gemacht.

Der Änderungsentwurf zum **Flächennutzungsplan** der Stadt Bocholt ist der folgenden Abbildung zu entnehmen (siehe Abbildung 5). Hierbei handelt es sich um den Stand der Förmlichen Frühzeitigen Beteiligung.

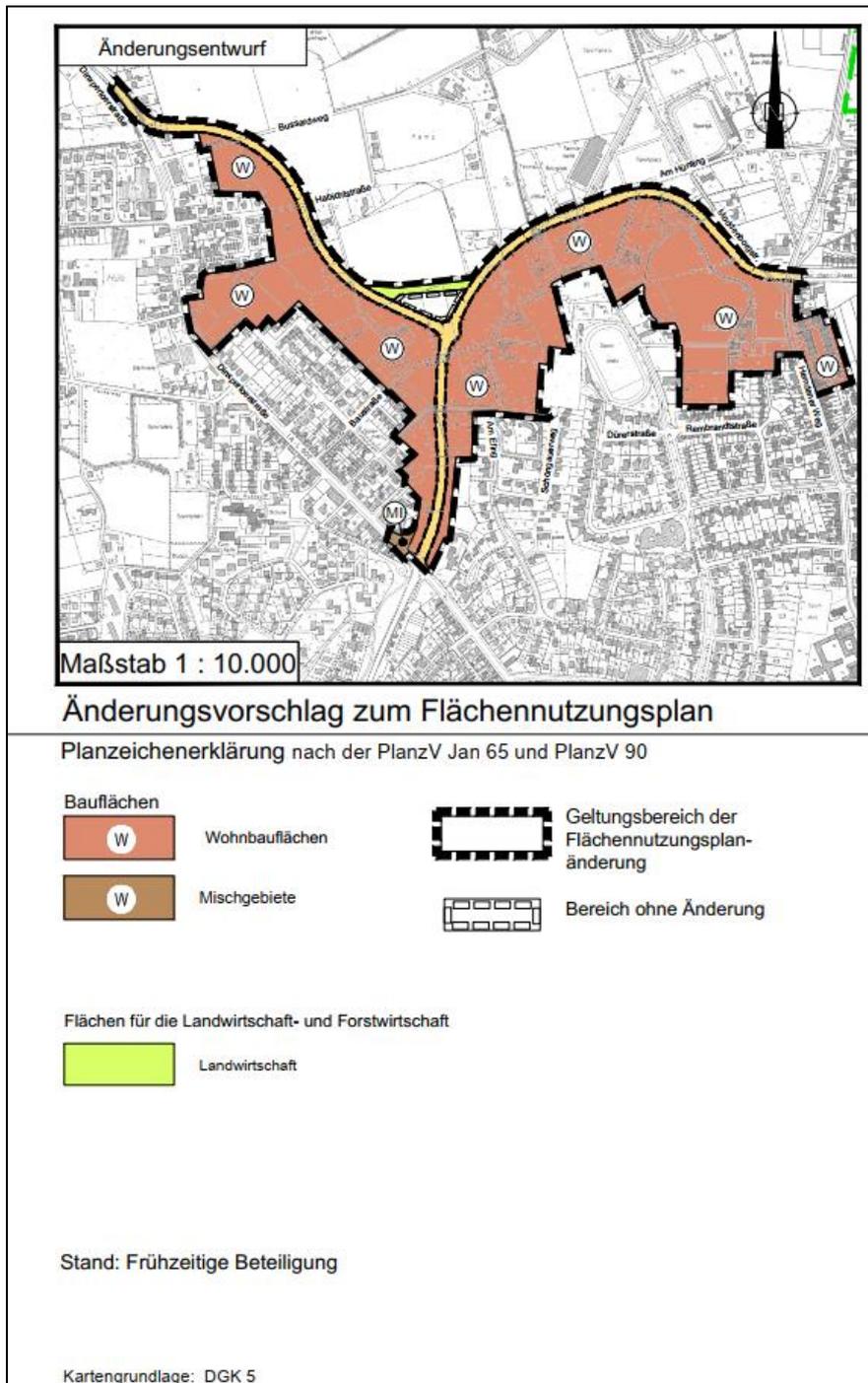


Abbildung 5: Änderungsvorschlag zum Flächennutzungsplan im Bereich Nord-/Westring (Stand Frühzeitige Beteiligung)

Die Förmliche Frühzeitige Beteiligung zum **Flächennutzungsplan** gem. § 3 BauGB lief vom 25. November 2020 zum 15. Januar 2021. Im Rahmen der Frühzeitigen Beteiligung war ursprünglich eine Informationsveranstaltung geplant. Diese musste aufgrund von Covid-19 abgesagt werden. Am 26. Oktober 2021 ist die geplante Informationsveranstaltung für den **Flächennutzungsplan** nachgeholt worden. Diese Veranstaltung fand Corona bedingt hybrid statt. So konnten Teilnehmer vor Ort in Präsenz zuschauen und ihre Fragen und Anregungen

stellen. Aber auch online Zugeschalteten interessierten Bürgerinnen und Bürgern ist die Möglichkeit zu Anregungen gegeben worden.

Mit der öffentlichen Erörterung und Darlegung der Planungen im Rahmen der Bürgerinformationsveranstaltung, ist der Öffentlichkeit im Zuge der Frühzeitigen Beteiligung erneut Gelegenheit gegeben, sich zu der Flächennutzungsplanänderung zu äußern. Darüber hinaus besteht im Anschluss an die Bürgerinformationsveranstaltung vom 26. Oktober 2021 die Möglichkeit, in der Zeit vom 26.10.2021 bis einschließlich 10.11.2021, während der Auslegungszeiten zu der Änderung Stellung zu nehmen und die Planungen zu erörtern.

Das weitere Verfahren zur Flächennutzungsplanänderung sieht zu gegebener Zeit eine weitere Öffentlichkeitsbeteiligung, die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB vor. Diese wird im Bocholter Borkener Volksblatt ortsüblich bekanntgemacht werden. Auch während der öffentlichen Auslegung kann von Seitens der Öffentlichkeit geprüft werden, ob ihre Belange ausreichend berücksichtigt wurden. So können sie hier schließlich eine (weitere) Stellungnahme abgeben.

2.3 Bebauungspläne und Bebauungsplanentwürfe

2.3.1 Was wird unter Bebauungsplänen verstanden?

Bebauungspläne sind gemäß § 1 Abs. 2 BauGB verbindliche Bauleitpläne einer Kommune. Sie konkretisieren die nicht parzellenscharfen Darstellungen eines Flächennutzungsplanes. Ein **Bebauungsplan** enthält rechtsverbindliche Festsetzungen für die städtebauliche Ordnung und Entwicklung. Er wird aus dem Flächennutzungsplan entwickelt. (§ 8 Abs. 1 und 2 BauGB).

In einem **Bebauungsplan** kann gemäß § 9 BauGB, ergänzend durch die Baunutzungsverordnung, eine Vielzahl an Festsetzungen getroffen werden. Darunter fallen zum Beispiel die Festsetzungsmöglichkeiten der § 9 Abs. 1 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 BauGB, nach denen die Art und das Maß der baulichen Nutzung, die Bauweise, die überbaubaren Grundstücksflächen sowie die Gliederung von Baugebieten, festgesetzt werden kann.

Ein **Bebauungsplan** stellt eine Satzung dar, die mit seinen Festsetzungen folglich verbindliche Wirkung auf den Inhalt und die Schranken des Eigentums an Grundstücken mit sich bringt. Das Grundgesetz fordert dafür in Artikel 14 Abs. 1 Satz 2 eine gesetzliche Grundlage. Diese ergibt sich durch § 9 BauGB, der abschließende Festsetzungsmöglichkeiten eines **Bebauungsplanes** auf Basis von städtebaulichen Gründen aufzählt.

2.3.2 Bebauungspläne im gesamten Nordringbereich

Neben der Regionalplanung und der Flächennutzungsplanung sind in den letzten Jahrzehnten mehrere Beschlüsse für Bebauungspläne (verbindliche Bauleitplanung) gefasst worden, die die Nordringplanung umfassen. Im Folgenden wird eine Übersicht der Bebauungspläne im Nordringbereich in den unterschiedlichen Abschnitten von West nach Ost gegeben (Westring III und Westring IV und Nordring I-III). Hierbei ist zu unterscheiden zwischen Plänen, die inzwischen rechtsverbindlich sind und Plänen, die sich noch im Verfahren befinden (Bebauungsplanentwürfe).

Alle Beschlüsse können zudem in Gänze dem Ratsinformationssystem der Stadt Bocholt entnommen werden (siehe <https://ratsinfo.bocholt.de/>). Die im Folgenden benannten, rechtsverbindlichen Bebauungspläne können dem Anhang entnommen werden.

2.3.3 Bebauungspläne im Bereich Westring III und IV

Für den Bereich Westring III und IV ist auf Grundlage des 2009 beschlossenen, integrierten räumlichen Entwicklungskonzept, dem Rahmenplan Nord (siehe Kapitel 3), im Oktober 2013 der Einleitungsbeschluss zum Aufstellungsverfahren für die folgenden Bebauungspläne gefasst worden:

- NW 22/2 für den Bereich zwischen der Falkenstraße im Norden, der Dinxperloer Straße im Süden und den vorhandenen Siedlungsrändern im Westen (Efingstraße/Falkenstraße) und Osten (Sattlerskamp/Am Efing),
- NW 22/3 für den Bereich des geplanten äußeren Straßenringes (West- und Nordring) im Westen und Norden, der Sportplatzanlage des TSV Bocholt im Osten und dem vorhandenen Siedlungsrand im Süden (Am Efing/Schongauerweg),
- NW 22/4 für den Bereich des geplanten äußeren Straßenringes (Nordring) im Norden, einschließlich der Straße Am Hünting im Osten, einschließlich der Straße Am Efing im Süden und einschließlich des Sportplatzes des TSV Bocholt im Westen und
- NW 23 für den Bereich des geplanten äußeren Straßenringes im Norden (Nordring), dem Hemdener Weg im Osten, dem vorhandenen Siedlungsrand im Süden (Rembrandtstraße/Rubensweg) und in einem Abstand von ca. 50 bis 80 cm östlich der Markgrafenstraße im Westen – mit Mindestfestsetzungen gem. § 30 Abs. 1 BauGB zur Festsetzung des West- und Nordrings zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg, allgemeiner Wohngebiete und einer quartiersübergreifenden Grünvernetzung.

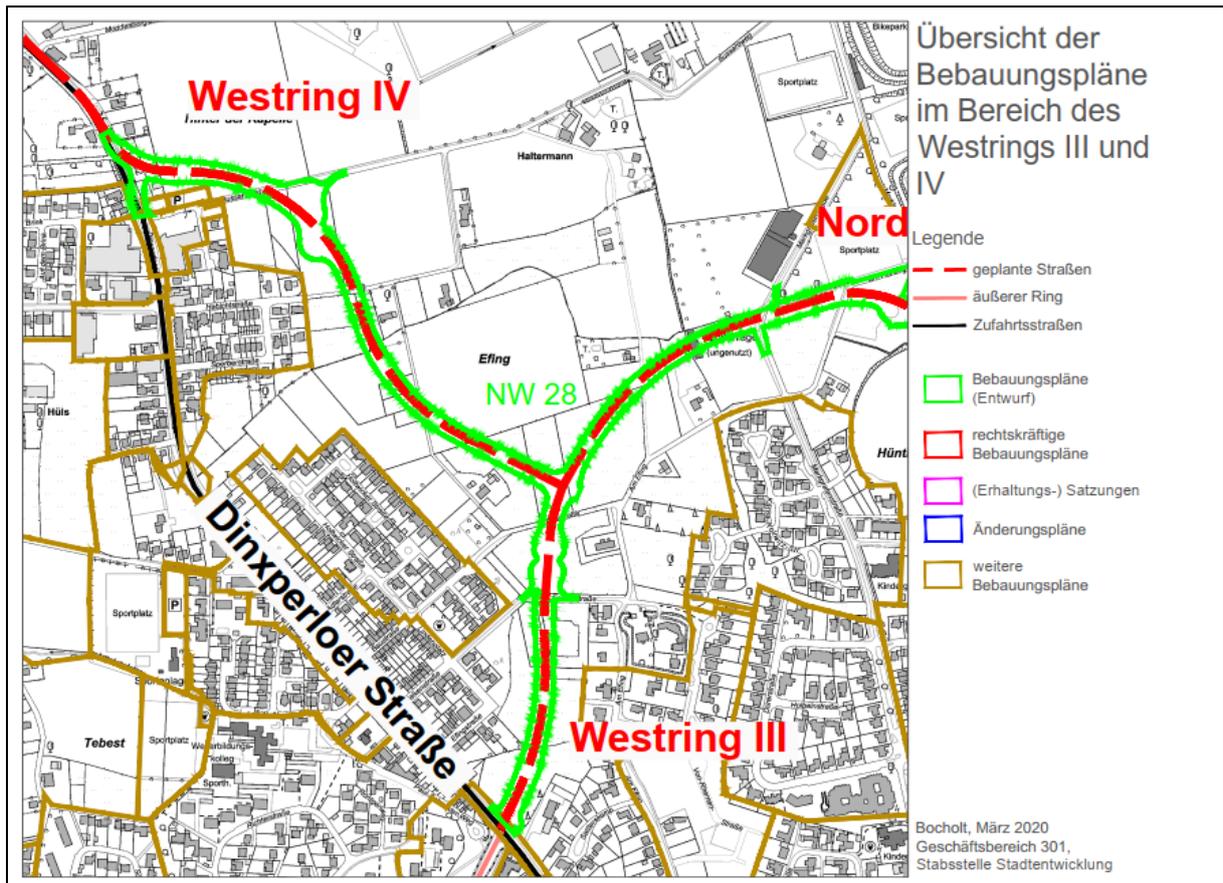


Abbildung 6: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Westring III und IV (eigene Darstellung)

Bebauungsplan NW 28

Abbildung 6 stellt die Bereiche des Westrings III und IV inklusive der Bebauungspläne in diesen Bereichen dar. Fünf Jahre nach Einleitung der oben genannten Bebauungspläne, ist im Juli 2018, der **NW 28** für den Bereich des geplanten Nord- und Westrings zwischen der Dinxperloer Straße im Westen, dem Bussardweg im Norden, dem Hemdener Weg im Osten und nördlich der Straße Am Efing (einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Abs. 3 BauGB) – zur Festsetzung des geplanten West- und Nordrings einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen, eingeleitet worden. Folglich besteht inzwischen für den Bereich des Westrings III und IV lediglich ein Plan, der den gesamten Verkehrsbereich in den Bereichen des Westrings III und IV umfasst.

Die Einleitung zur Aufstellung der Bauleitplanverfahren NW 22/2, NW 22/3, NW 22/4 und NW 23 aus Oktober 2013, wird mit Satzungsbeschluss des **NW 28** aufgehoben.

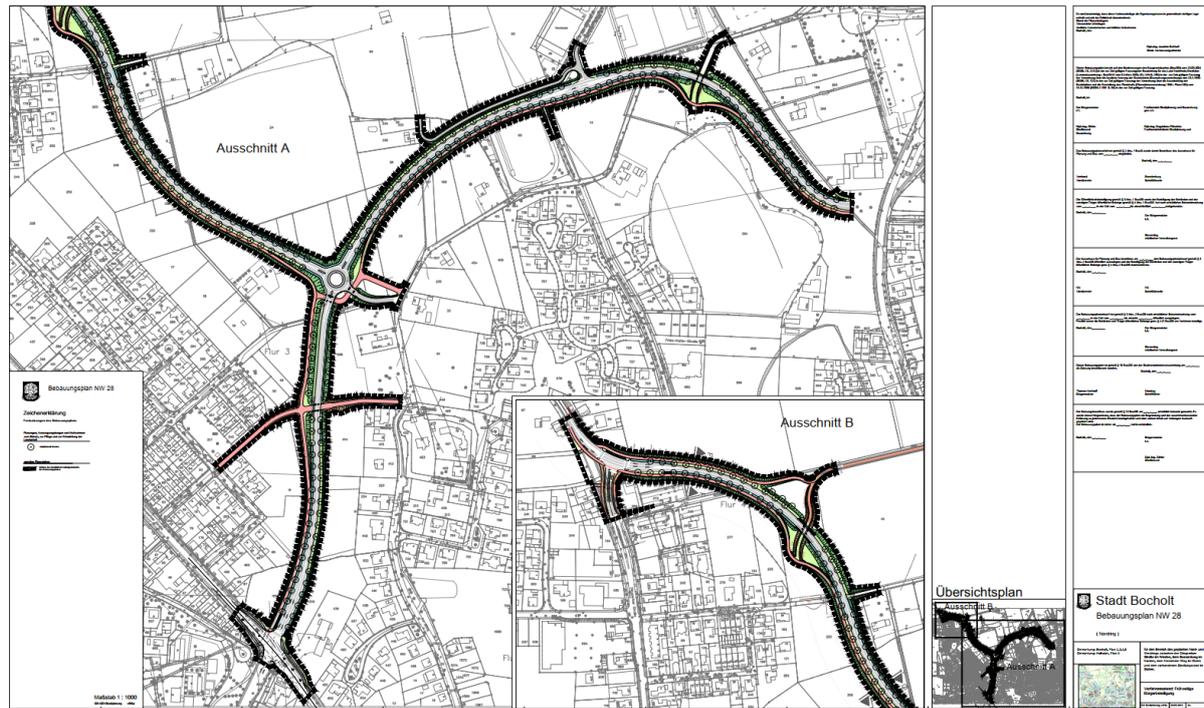


Abbildung 7: Bebauungsplan NW 28 (Stand frühzeitige Beteiligung)

Der Bebauungsplanentwurf zum **NW 28** (Stand frühzeitige Beteiligung 2020/2021) ist Abbildung 7 zu entnehmen. Bei der Bebauungsplanung des **NW 28** handelt es sich folglich um ein laufendes Verfahren.

2.3.4 Bebauungspläne im Bereich Nordring I

Der Abbildung 8 sind die Bebauungspläne, die für den Bereich des Abschnittes Nordring I (siehe Abbildung 1, S. 1) bestehen, zu entnehmen.

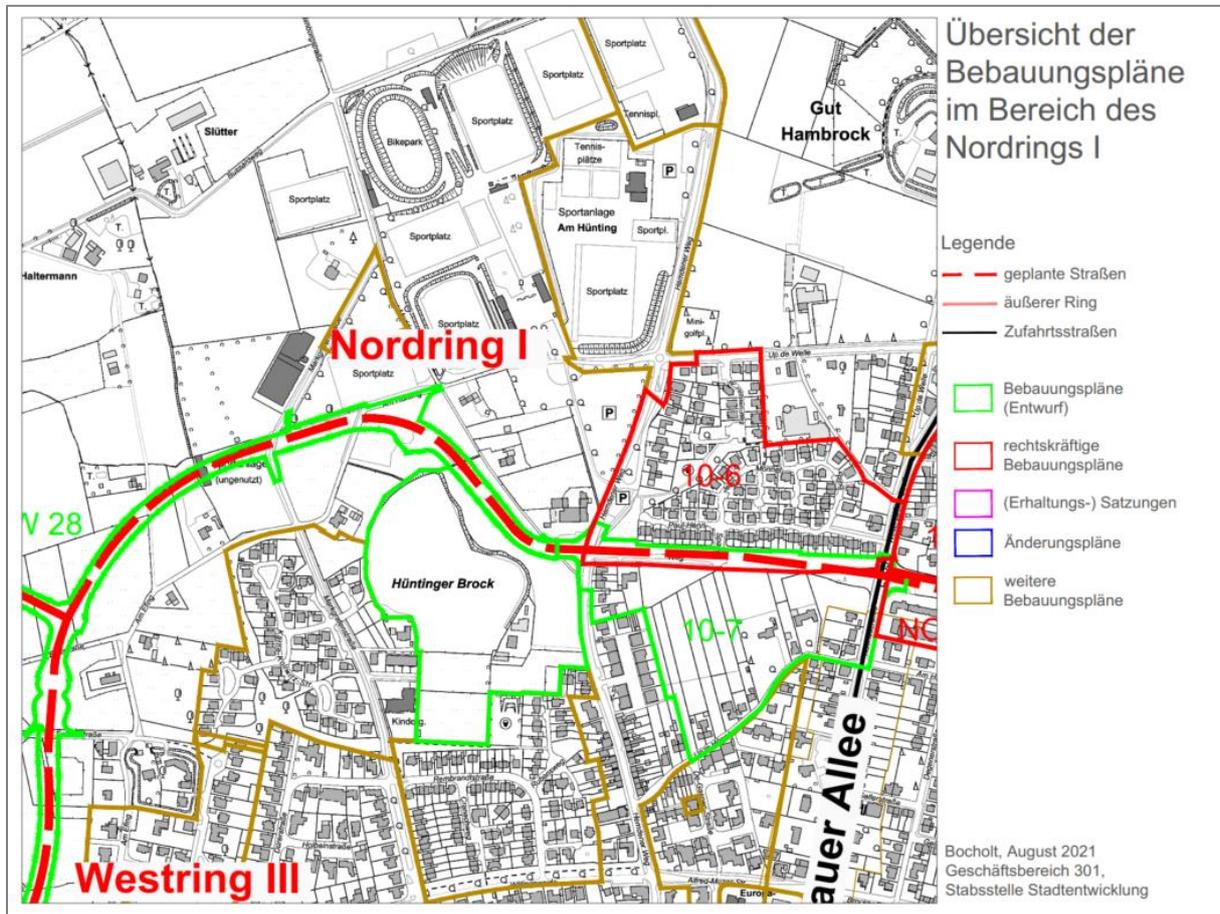


Abbildung 8: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring I (eigene Darstellung)

Neueinleitung des NW 23

Im Bereich des Nordring I besteht im Westen der Bebauungsplanentwurf NW 23. In diesem Bereich ist bereits 2013 ein Einleitungsbeschluss, unter anderem für den NW 23, gefasst worden. Es handelt sich in der folgenden Abbildung 9 daher um eine Neueinleitung des NW 23.

Der neueingeleitete NW 23 umfasst den Bereich südlich des geplanten Nordrings, westlich des Hemdener Wegs, nördlich des vorhandenen Siedlungsrandes am Rubensweg und der Rembrandtstraße, östlich des vorhandenen Siedlungsrandes an der Frida-Kahlo-Straße, Markgrafenstraße und Käthe-Kollwitz-Straße sowie östlich der Eschkante. Die folgende Abbildung 9 zeigt einen Ausschnitt aus dem Bebauungsplanentwurf zum NW 23.

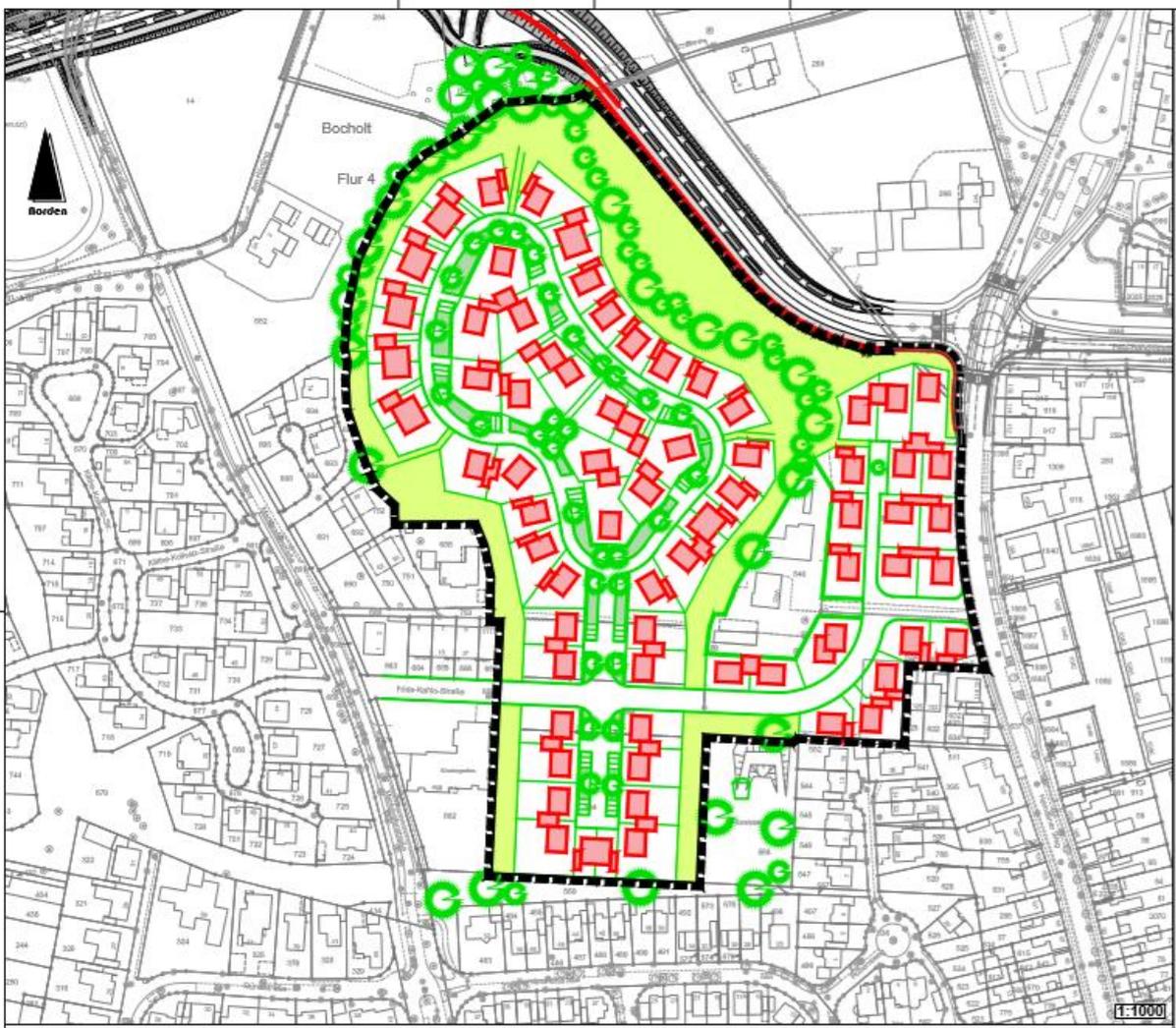


Abbildung 9: Bebauungsplanentwurf zum Bebauungsplan NW 23

Bebauungsplan 10-6

Im Bereich Nordring I besteht zudem u.a. seit Februar 2001 der rechtsverbindliche Bebauungsplan 10-6. Der Bebauungsplan 10-6 umfasst den Bereich zwischen dem geplanten äußeren Straßenring, dem Hemdener Weg, der Straße Up de Welle und der Winterswijker Straße. Er weist die Freihaltezone für den Nordring aus und sieht somit die Trasse für den geplanten Nordring für den vorwiegend regionalen Verkehr vor.

Bebauungsplan 10-7

Zudem bestehen zwei Entwürfe für Bebauungsvarianten (siehe Abbildungen 10 und 11) im Rahmen des Bebauungsplanverfahrens zum 10-7, der die Nordringsspanne zwischen dem Hemdener Weg und der Adenauerallee, einschließlich südlicher Wohnbebauung vorsahen. Zur Aufstellung des Bebauungsplanes 10-7 ist im Oktober 2013 ein Einleitungsbeschluss unter Einbeziehung einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan 10-6 und einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan NO 32 für den Bereich des äußeren Straßenringes (Nordring) im Norden, der Adenauerallee im Osten, der Straße Up'm Höwel im Süden und dem Hemdener Weg im

Westen zur Festsetzung des Nordrings zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee, allgemeiner Wohngebiete und einer quartiersübergreifenden Grünvernetzung getroffen worden.

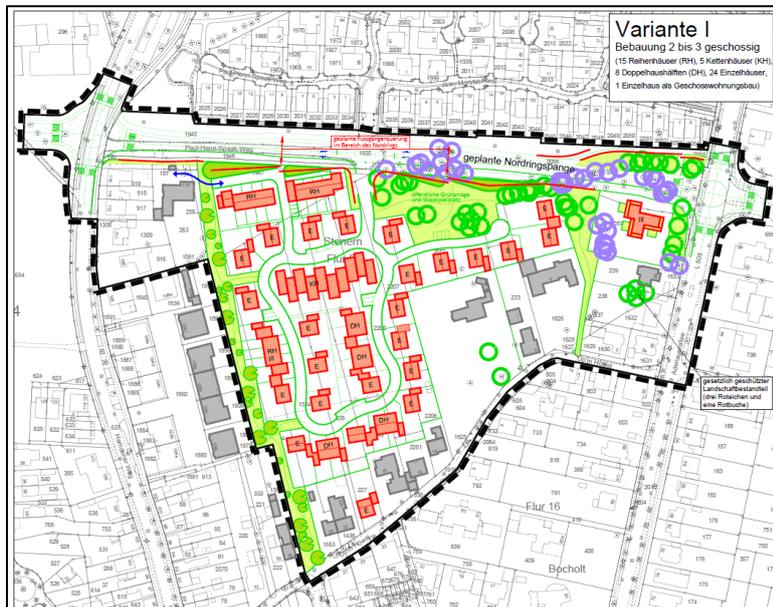


Abbildung 10: Bauungsvariante 1 zum Bebauungsplan 10-7

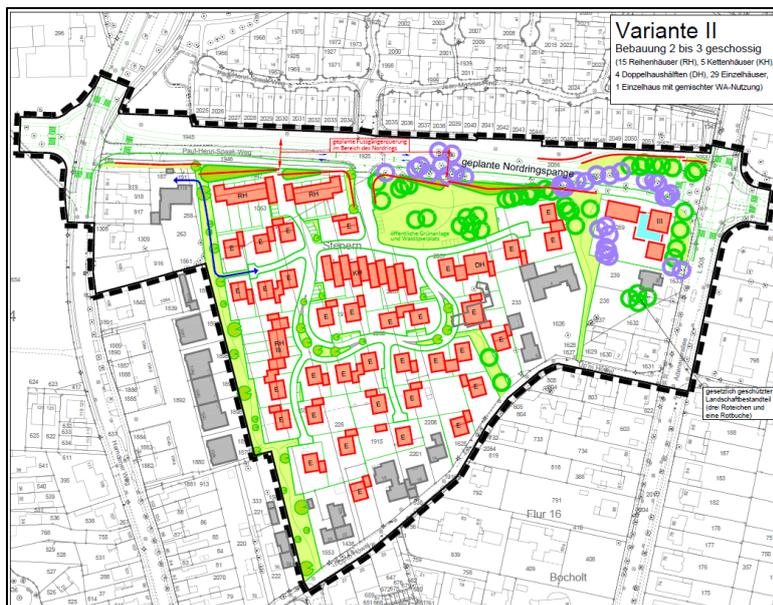


Abbildung 11: Bauungsplan 2 zum Bebauungsplan 10-7

Am 27. April 2021 ist allerdings ein erneuter Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan **10-7** – mit verkleinertem Geltungsbereich – für den Bereich zwischen dem Hemdener Weg und der Adenauerallee gefasst worden, sodass die Bauungsvarianten überholt worden sind. Der Bebauungsplan **10-7** befindet sich derzeit noch im Verfahren. Es handelt sich hierbei also um ein laufendes Verfahren. Die folgende Abbildung 12 zeigt den neuen Geltungsbereich zum Bebauungsplanentwurf **10-7**.

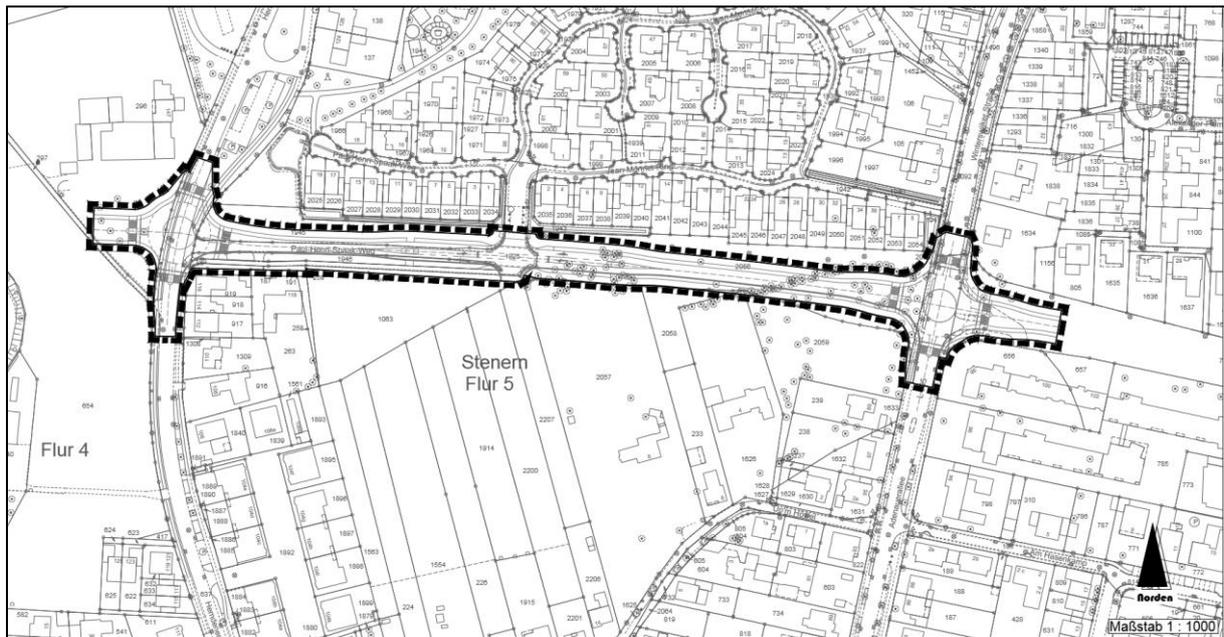


Abbildung 12: Bebauungsplanentwurf zum 10-7 mit verkleinertem Geltungsbereich

Der erneute Einleitungsbeschluss zum Bebauungsplan 10-7 vom 27. April 2021 ist damit zu begründen, dass die Aktivitäten im Bereich des Hauptverkehrsstraßennetzes (äußerer Straßenring) mit der fortschreitenden Siedlungstätigkeit im Laufe der Zeit nicht Schritt gehalten haben. Weitergehende Siedlungsentwicklungstätigkeiten werden durch die aktuelle verkehrliche Erschließungssituation gehemmt. Folglich ist im Bereich des Bebauungsplan 10-7 zunächst die Erschließung zu realisieren.

2.3.5 Bebauungspläne im Bereich Nordring II

Der Bereich Nordring II ist gekennzeichnet durch folgende Bebauungspläne:

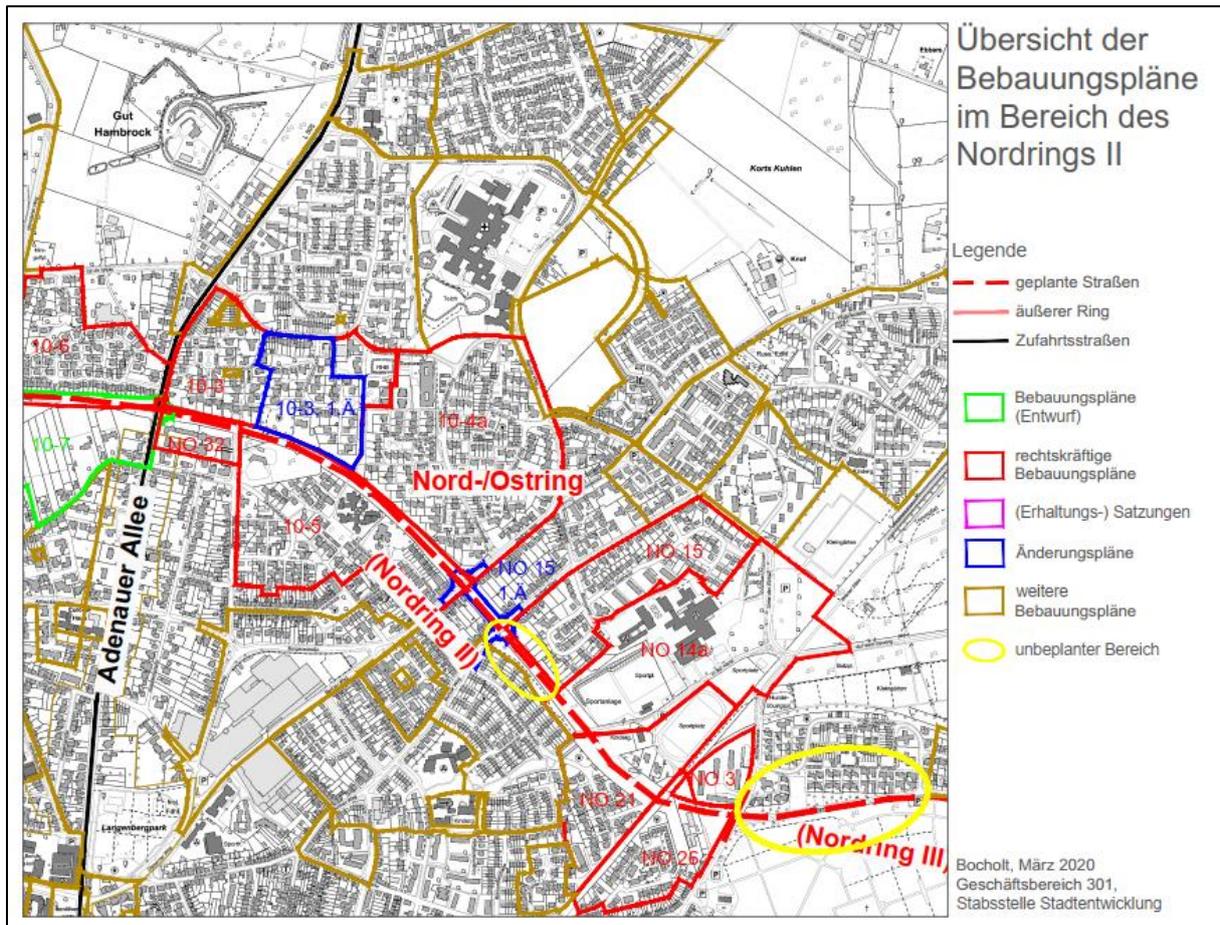


Abbildung 13: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring II (eigene Darstellung)

Bebauungsplan NO 32

Abbildung 13 ist zu entnehmen, dass sich u.a. der Bebauungsplan NO 32, der seit dem 07. Juli 1997 rechtsverbindlich ist, im Bereich des Nordrings II befindet. Auch der NO 32 sieht eine Freihaltezone für den geplanten Nord-Ost-Ring vor, die hier zunächst als Grünfläche eingetragen ist und im Bedarfsfall durch eine Änderung des Bebauungsplanes als Straßenfläche konkretisiert werden kann.

Bebauungsplan 10-5

Darüber hinaus ist der Bebauungsplan 10-5 seit dem 20. August 1971 rechtsverbindlich, der auch eine Freihaltezone für den Nordring enthält.

Bebauungsplan NO 15, 1. Änderungsplan und NO 14a

Außerdem ist der Bebauungsplan NO 15, 1. Änderungsplan, als Verbindung zwischen dem Barloer Weg und dem Burloer Weg, inklusive der geplanten Knotenpunkte am Barloer und Burloer Weg, für die Nordringspange im Bereich Nordring II zu verorten. Er ist seit dem

15.02.2013 rechtsverbindlich. Diese Erschließung befindet sich derzeit in der baulichen Umsetzung.

Südlich angrenzend, befindet sich der Bebauungsplan NO 14a, der seit dem 20.04.1977 rechtsverbindlich ist und eine Freihaltezone für den Nordring enthält.

Bebauungsplan NO 21 und NO 26

Weiter südlich ist die Freihaltezone auch in dem seit 09.02.1979 rechtsverbindlichen Bebauungsplan NO 21 sowie in dem Bebauungsplan NO 26, der seit dem 28.09.1995 rechtsverbindlich ist, enthalten.

Unbeplanter Bereich

Der gelb umkreiste Bereich ist ein unbeplanter Innenbereich. Für diesen Bereich besteht weder ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan noch ein Bebauungsplanentwurf.

2.3.6 *Bebauungspläne im Bereich Nordring III*

Der Bereich des Nordring III kennzeichnet sich durch folgende Bebauungspläne:

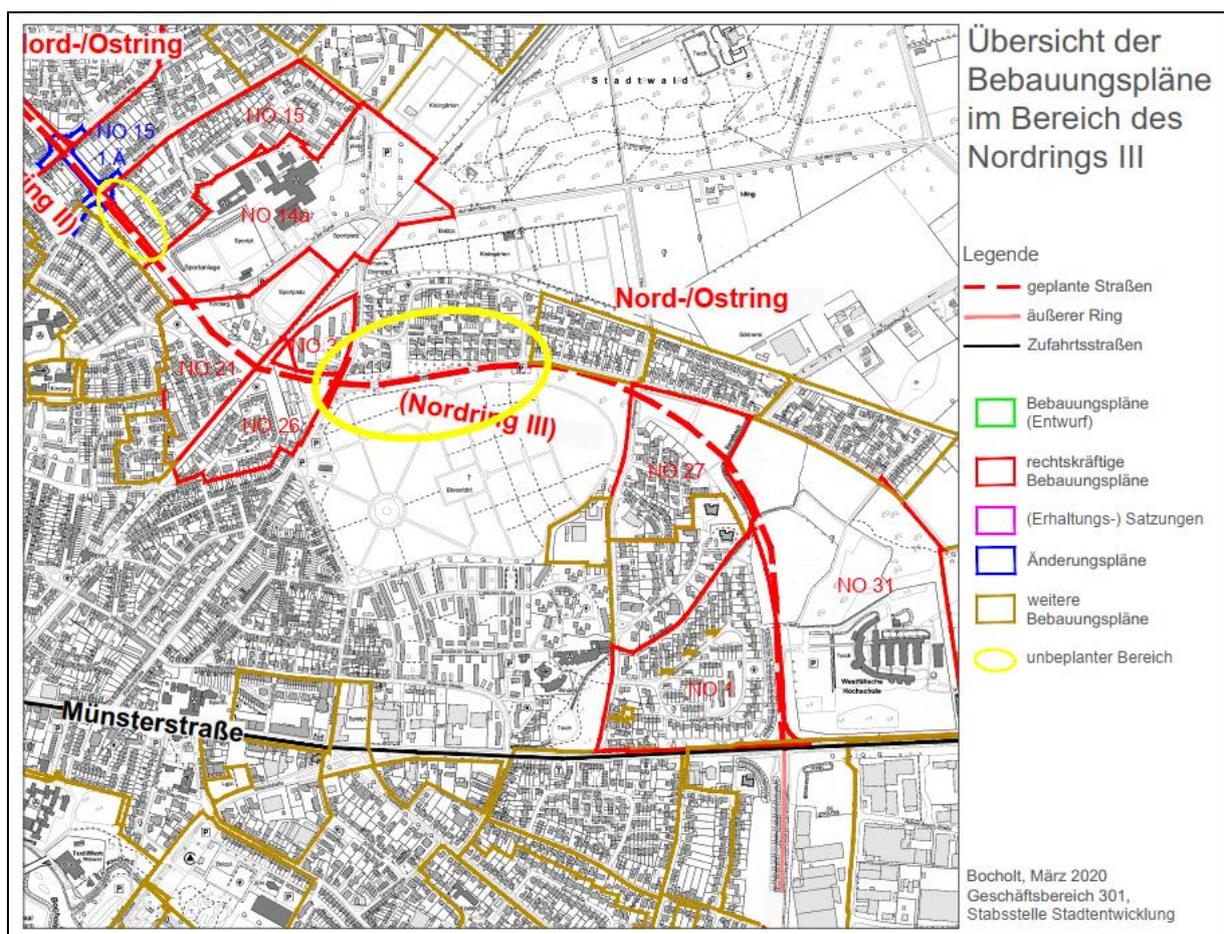


Abbildung 14: Übersicht der Bebauungspläne im Bereich Nordring III (eigene Darstellung)

Bebauungsplan NO 27, NO 31 und NO 1

Folglich ist der freigehaltene Bereich für die Nordringspange in den folgenden Bebauungsplänen enthalten: Zunächst ist die Spange im Bebauungsplan NO 27, rechtsverbindlich seit dem 31.01.1980, enthalten. Auch der NO 27 setzt eine von der Bebauung freizuhaltende Fläche fest. Seit dem 30.07.1993 ist der Bebauungsplan NO 31 rechtsverbindlich, der zudem die Nordringspange enthält. Schließlich ist die Nordringspange als freizuhaltender Bereich im NO 1, rechtskräftig seit 25.09.1964, enthalten.

Unbeplanter Bereich

Der gelb umkreiste Bereich stellt wieder einen unbeplanten Innenbereich dar. Für diesen Bereich besteht weder ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan noch ein Bebauungsplanentwurf.

3. Rahmenplan Nord

Die Rahmenbedingungen für den Bocholter Straßenverkehr haben sich Anfang der 2000er Jahre, aufgrund der im Dezember 2006 freigegebenen B67 (n) zwischen der Anschlussstelle Dingdener Straße und Rhede, grundlegend verändert. Zeitgleich hat die B67 mit dem von der Stadt Bocholt gebauten Südostring eine Verknüpfung mit der Münsterstraße erhalten. Zudem wurde der II. Bauabschnitt des Westrings (siehe Abbildung 1, S. 1) mit dem Westringtunnel eröffnet. Mit diesen umfangreichen Baumaßnahmen ist die Stadt Bocholt ihrem seit Jahrzehnten verfolgten Ziel der Errichtung eines äußeren Straßenringes ein bedeutendes Stück nähergekommen.

Durch diese Baumaßnahmen kam es folglich zu einer Neuordnung des Straßenverkehrs und einer einhergehenden Entlastung vieler Straßen. Insbesondere sind hier die Münsterstraße, die Umlandstraße, das Westend und der südliche Bereich der Dinxperloer Straße zu nennen. Hingegen sind im Bocholter Norden vor allem Siedlungsstraßen durch Wohn- und Erholungsgebiete von hohen Belastungen betroffen.

Konsekutiv hat die Stadtverordnetenversammlung am 16.09.2009 den Rahmenplan Nord als integriertes räumliches Entwicklungskonzept für den Bocholter Norden zwischen der Dinxperloer Straße und der Adenauerallee gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Der Umstand der Verkehrssituation im Bocholter Norden sowie die Fortschreibung des Regionalplanes die Realisierung des Nordringes und eines weiteren Teils des Westrings (als Teilstücke des äußeren Stadtringes) bedingten die Aufstellung des Rahmenplan Nords.

Das Instrument eines integrierten räumlichen Entwicklungskonzeptes – der Rahmenplan Nord – dienen dabei der planerischen Vorbereitung der Realisierung des Nordrings, der Abstimmung weiterer Planungsschritte sowie der Festlegung erster Bauabschnitte für die Entwicklung des Stadtringes im Kontext einer integrierten Gesamtentwicklung. Der Rahmenplan Nord von 2009 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 Planungs idee- und –Strategie in einem bestimmten, räumlich abgegrenzten Bereich darstellt.

Im Rahmen des Rahmenplan Nords sind drei Entwürfe städtebaulicher Konzepte entwickelt und gegen- und untereinander abgewogen worden. Dabei sind die drei Planungsvarianten unter den Gesichtspunkten Städtebau und Nutzungen, Wirtschaftlichkeit, Verkehr, Sport und

Umwelt bewertet worden. Zwei der drei Varianten (Variante 1 und Variante 2) haben sich nicht grundsätzlich voneinander unterschieden, jedoch hat die dritte Variante (Variante 3) mehr Siedlungsfläche und damit eine gewisse Flexibilität hinsichtlich der Lage der endgültigen Trassenführung des Nordrings geboten. In Bezug auf die Auswahl der Varianten ist im Rahmenplan Nord deutlich festgestellt worden, dass hinsichtlich der städtebaulichen Konzeption die Variante 3, die Vorzugsvariante darstellt:

Zusammenfassendes Ergebnis aus dem Rahmenplan Nord

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 könnten, sondern eine Gesamtschau auf die einzelnen Trassenvarianten und Kriterien der Analyse zu tätigen ist“ (Stadt Bocholt, Rahmenplan Nord, S. 69). In der folgenden Abbildung ist die Vorzugsvariante „Variante 3“ abgebildet.

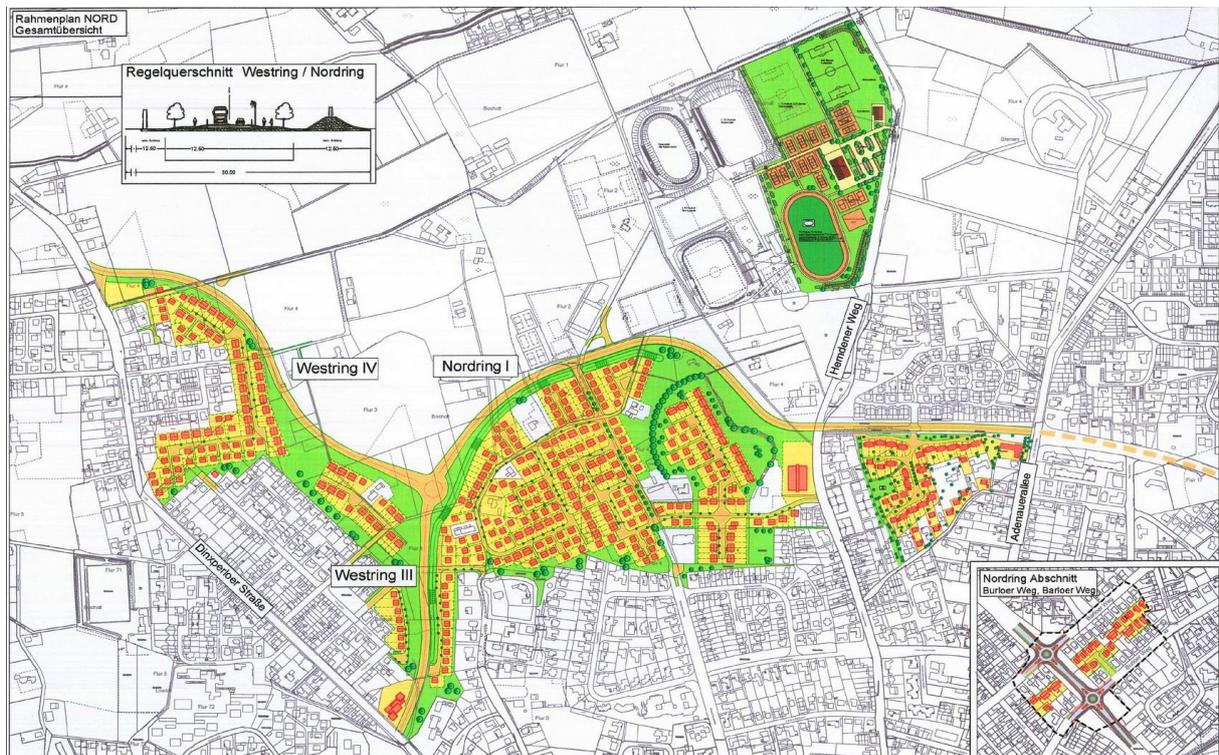


Abbildung 15: Rahmenplan Nord (Stadt Bocholt, 2009)

Erste Fortschreibung zum Rahmenplan Nord

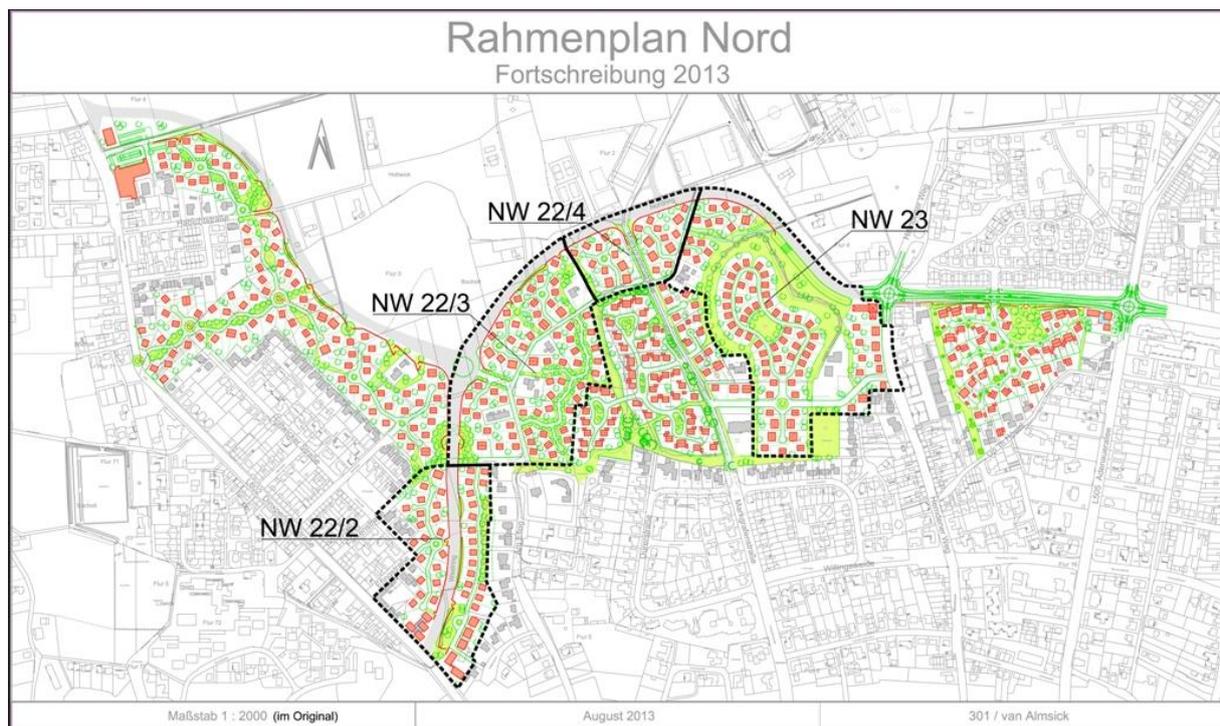


Abbildung 16: Rahmenplan Nord 1. Fortschreibung (Stadt Bocholt, 2013)

In den Folgejahren kam es dazu, dass für Teilbereiche aus dem Rahmenplan Nord ein Bauleitplanverfahren eingeleitet worden ist. Folglich veränderte sich die Struktur der Siedlungsräume. Dies bedingte, dass die Entwürfe aus dem integrierten räumlichen Entwicklungskonzept Rahmenplan Nord, 2013 fortgeschrieben wurden (siehe Abb. 16). In der Fortschreibung des Rahmenplans sind die Aufstellungsbereiche der Bebauungspläne NW 22/2, NW 22/3, NW 22/4 und NW 23 enthalten.

Zweite Fortschreibung zum Rahmenplan Nord

Aktuell findet eine weitere Fortschreibung des Rahmenplan Nord statt.

4. Erörterung zur Nordringplanung

Das Thema der Nordringplanung muss aus verschiedenen Themenbereichen betrachtet und erörtert werden. Das hängt damit zusammen, dass im Rahmen der Nordringplanung verschiedene, konkurrierende Interessen und Themen gegen- und untereinander abgewogen werden müssen. Zunächst wird das Thema der Straßenplanung näher beleuchtet. Daraufhin wird ein kurzer Einblick in **Ringsysteme** als Ortsumgehung generell gegeben.

Darüber hinaus werden die verschiedenen, konkurrierenden Themen erörtert. Dazu zählt einerseits der Aspekt der **Umwelt**. Andererseits ist natürlich der **Verkehr** für sich zu betrachten. Zusätzlich hat die Nordringplanung für die **Stadtplanung und Stadtentwicklung** eine wesentliche Funktion. Überdies gibt es weitere wichtige Schnittstellen, die im Folgenden erörtert werden.

4.1 Die Straßenplanung

Die Straßenplanung zur Nord- und Westringplanung sieht einen Querschnitt der Straße vor, der mit der bestehenden Adenauerallee verglichen werden kann (s. Abb. 17).



Abbildung 17: Foto der Adenauerallee (Quelle: Stadt Bocholt)

Straßenquerschnitte für die neu zu schaffenden Straßen sind unterschiedlicher Art möglich. Zum einen kann es sich um einen Straßenquerschnitt handeln, der bspw. sieben Meter Fahrbahnbreite zentriert und auf einer Seite eine Mulde sowie beidseitige Bepflanzung vorsieht. Daneben wäre dann ein Weg für Radfahrer und Fahrradfahrer möglich. (siehe Abb. 18)

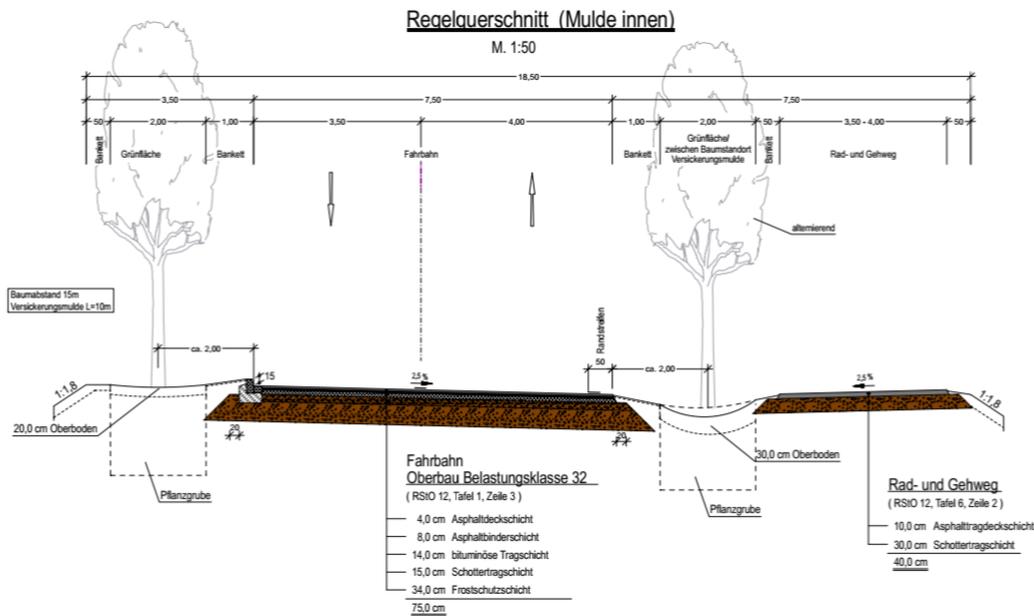


Abbildung 18: Regelquerschnitt inklusive Lärmschutzwand (Quelle: Planersocietät Dortmund)

In Bezug auf die laufenden Bebauungsplanverfahren, die auf Basis des Flächennutzungsplans, der sich in der Änderung befindet, entwickelt werden, bestehen derzeit noch einige Arbeitsfelder. Dazu zählen insbesondere die folgenden Bereiche:

- Entwässerung (ortsnahe Versickerung, Mulden),
- Erschließungsfragen und Anknüpfungspunkte an das Verkehrsnetz,
- Führung des nicht-motorisierten Verkehrs (d.h. Radfahrer, Fußgänger; Anpassung der Radwegführung) und
- Lärmschutz.

4.2 Ortsumgehung als Ringsystem

Eine Ortsumfahrung als Ringsystem dient dazu, Durchgangs- sowie Ziel- und Quellverkehre an der Stadt vorbeizuführen. Im Norden Bocholts Sie entlastet somit innerorts u.a. die Innenstadt und verbessert gleichzeitig den Verkehrsfluss. Es kommt somit zu weniger Stau und trägt zu einer höheren Verkehrssicherheit bei. Außerdem kommt es durch die Verschiebung des Verkehrs zu einer Verringerung der Gesundheitsbelastungen durch den Verkehrslärm und die Abgase der Autos auf den heute stark befahrenen Straßen.

4.3 Erörterung zum Nordring

Zunächst einmal kann die Nordringplanung aus **umweltbezogenen Belangen** betrachtet werden. Dabei sind folgende Stichworte und Argumente zu benennen:

- Verringerung der Schadstoffbelastung (insbesondere im Bereich der Hauptverkehrsstraßen – innerhalb des äußeren Ringes; aufgrund der geringen Abstände der Bebauung zur Straße können hohe Schadstoffbelastungen ohne den Nord- und Westring nicht vermieden werden)
- Verringerung der Geräuschbelastung vor allem in den Bereichen in denen aufgrund der räumlichen Situation kein aktiver Lärmschutz möglich ist (s.o.)
- Verkehrliche und immissionsbedingte Entlastung von bisherigen „Schleichwegen“
- Entlastung der Innenstadt, Förderung klimafreundlicher Mobilität in der Innenstadt
- Beeinträchtigung des Kleinklimas
- Vorhandene Grünflächen-, Sport, Freizeit- und Erholungsanlagen liegen im Immissionsbereich der geplanten Straße
- Siedlungsnaher Freiraum geht verloren
- Versiegelung von Böden, aber auch Entsiegelungsmöglichkeiten im Innenstadtbereich
- Teilverlust und Beeinträchtigung von Grünstrukturen Natur und Landschaft, die jedoch ausgleichend werden können

Die folgenden zwei Abbildungen zeigen mögliche Varianten von ortsnahen Ausgleichskonzepten auf.

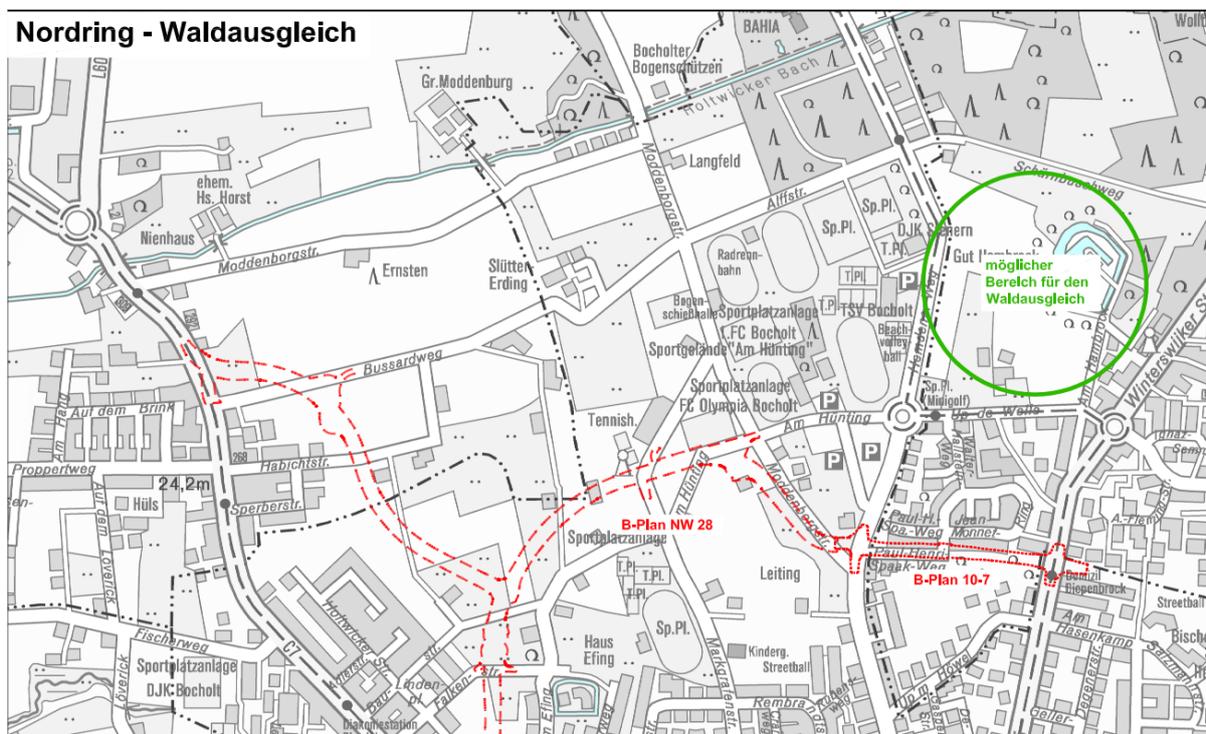


Abbildung 19: Erstes Ausgleichskonzept - Waldausgleich (Quelle: Stadt Bocholt)

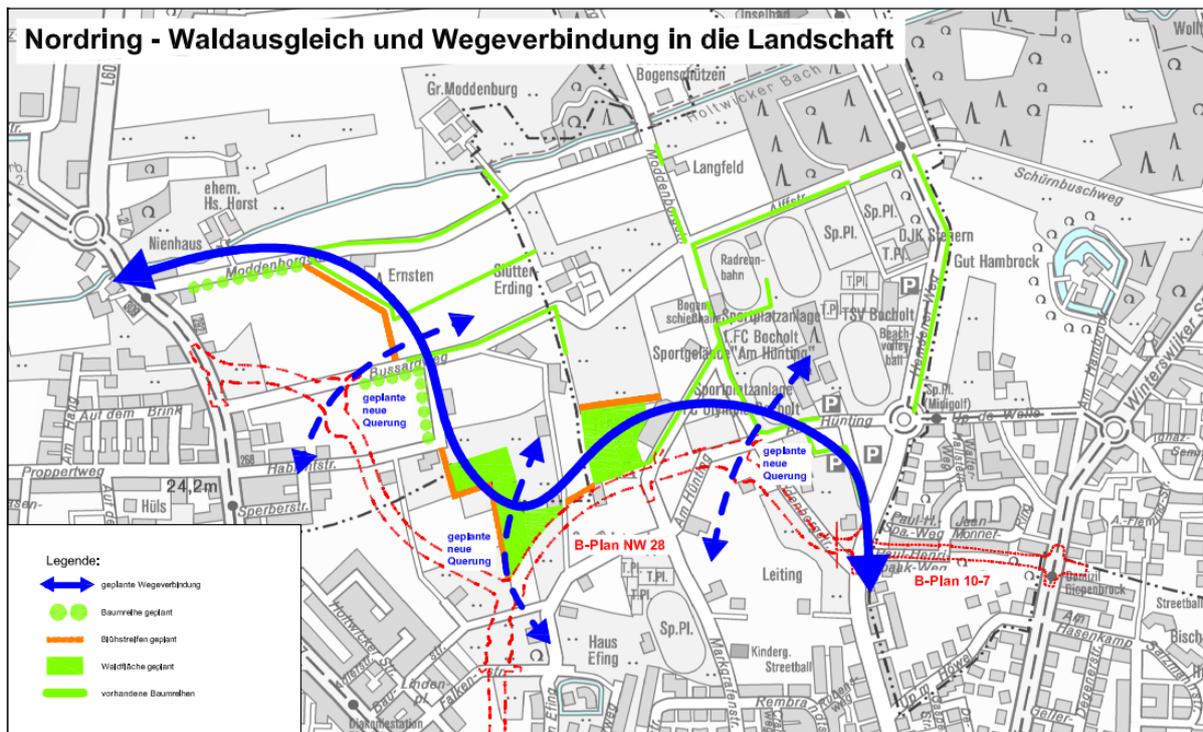


Abbildung 20: Zweites Ausgleichskonzept - Waldausgleich und Wegeverbindungen in die Landschaft (Quelle: Stadt Bocholt)

Neben dem Aspekt der Umwelt, ist die Nordringplanung ein verkehrliches Thema, das folglich unter **verkehrlichen Gesichtspunkten** betrachtet werden muss:

- Entlastung der radialen Verkehrsanbindungen, insbesondere Wirtschafts- und Nebenstraßen innerhalb des äußeren Ringes
 - Höhere Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen
 - Freizeitwert erhöht (Radrouten)
- Starke Reduzierung Fremd- und Schleichverkehre in Wohngebieten
 - Lärm, Abgase, Verkehrssicherheit, Wohnumfeldqualität
- Starke Entlastungen der Knoten/Kreuzungen in der Innenstadt
 - Stärkere Separation der Verkehrsteilnehmer*innen möglich
 - Höhere Sicherheit der Verkehrsteilnehmer*innen
 - Längere Freigabezeiten für Fuß-/Radverkehr an Ampeln
- Größerer verkehrlicher und städtebaulicher Gestaltungsspielraum im innerstädtischen Bereich:
 - Förderung Fuß- und Radverkehr
 - Aufenthaltsqualität
- Verkehrsentlastung von Schulstandorten (u.a. Herzogstraße, Hemdener Weg)
- Erschließung neuer Siedlungsbereiche = kernstadtnaher Wohnraum (kurze Wege, Verkehrsvermeidung ggü. Wohnraum „auf dem Land“)
- Schaffung einer besseren Erreichbarkeit von Holtwick, Spork, Suderwick, Isselburg sowie des Industrieparks und von Dingden

Bezüglich der verkehrlichen Aspekte bietet das Integrierte Mobilitätskonzept für die Stadt Bocholt (MOKO), das im Oktober 2020 beschlossen worden ist, weitergehende Variantenprüfungen und mögliche Maßnahmen (siehe *Mobilitätskonzept der Stadt Bocholt*).

Aus dem MOKO gehen insbesondere Veränderungsprognosen hervor. Zum einen wird verdeutlicht, was ein Teilausbau bis zur Adenauerallee für umliegende Straßen des Nord- und Westrings bedeutet. Die nachstehende Abbildung 21 zeigt diese Veränderungsprognose. Die Verkehrszunahmen sind in rot und die Verkehrsrentlastungen in grün dargestellt. Diese Zunahmen sowie Entlastungen auf dem Straßennetz der Stadt Bocholt stellen den Vergleich zur aktuellen Situation dar. Bei diesen Berechnungen sind bereits konkrete Planungen wie unter anderem das Neue Zentrum Stenern sowie Wohngebiete enthalten. Die Darstellung stellt keine Gesamtschau dar und beinhaltet keine absoluten Zahlen.



Abbildung 21: Veränderungsprognose Nordring - Teilausbau bis zur Adenauerallee (Quelle: Planersocietät Dortmund)

Darüber hinaus ist eine Veränderungsprognose zu entnehmen, die die Verkehrszunahmen (rot) und die Verkehrsrentlastungen (grün) auf dem Straßennetz der Stadt Bocholt im Vergleich zur aktuellen Situation bei einer gesamten Ringschließung darstellt (Abbildung 22). Auch diese Darstellung ist lediglich eine Veränderungsprognose und keine Gesamtschau. Es handelt sich hierbei um keine absoluten Zahlen.

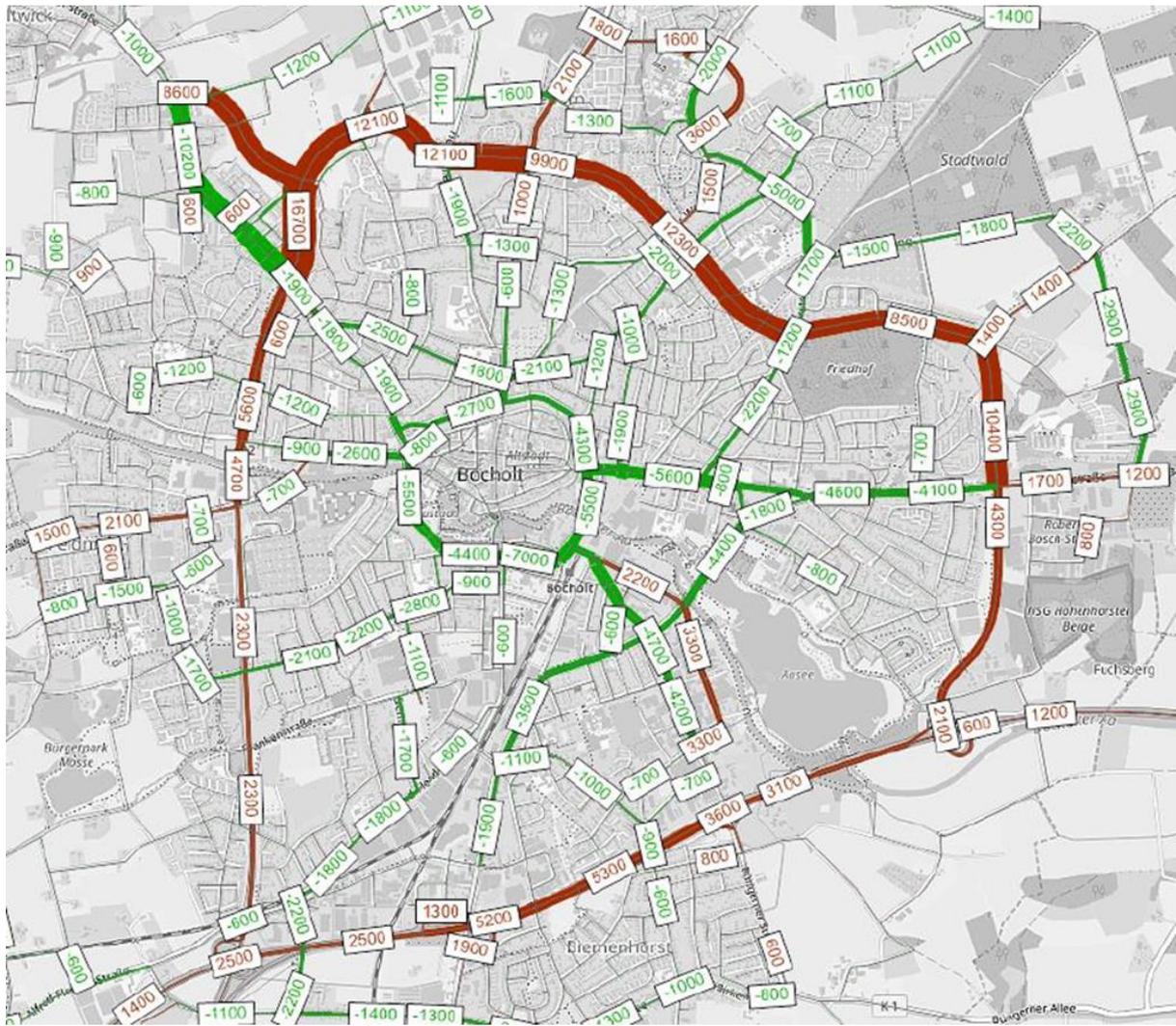


Abbildung 22: Veränderungsprognose Nordring - Gesamte Ringschließung (Quelle: Planersocietät Dortmund)

Abbildung 23 stellt für die Veränderungsprognose bei einer gesamten Ringschließung die Potenziale dar, das Straßennetz innerhalb des äußeren Ringes vom Verkehr zu beruhigen und für die Nahmobilität umzugestalten. Durch eine vollständige Ringschließung kann der gesamte Innenstadtring entlastet werden.

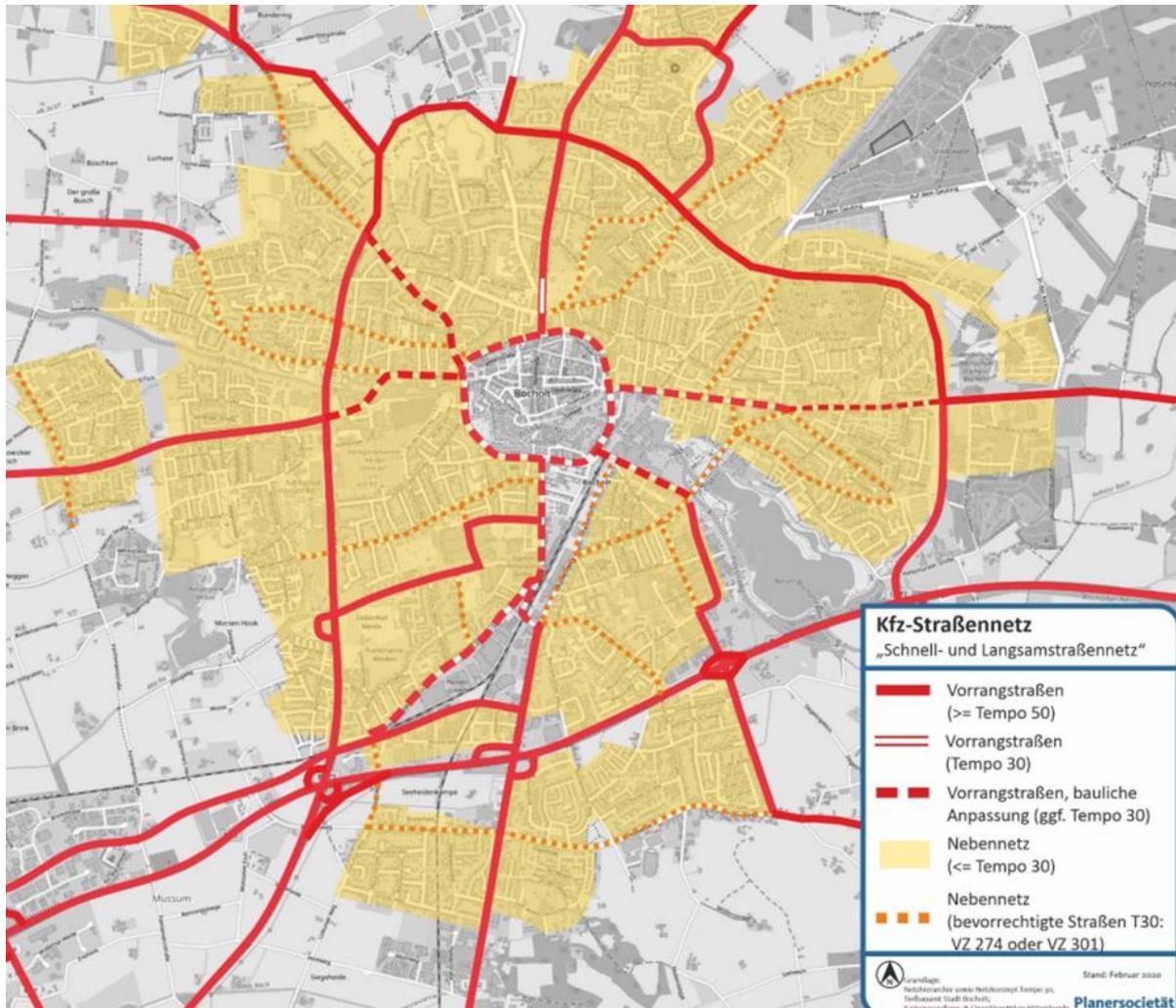


Abbildung 23: Veränderungsprognose Nordring - Potenziale des Straßennetzes (Quelle: Planersocietät Dortmund)

Die folgende Abbildung 24 zeigt schließlich die Auswirkungen, wenn nur der Teilausbau bis zum Hemdener Weg erfolgt. Die Abbildung verdeutlicht die Verkehrszunahmen (rot) und die Verkehrsentslastungen (grün) auf dem Straßennetz der Stadt Bocholt im Vergleich zur aktuellen Situation. Beispielsweise würden auf der Straße Up de Welle 3.100 Kfz pro Tag mehr fahren und zu insgesamt 6.500 Kfz pro Tag führen. Diese Auswirkung wäre für die Straße nicht verträglich. Auch diese Abbildung zeigt eine Veränderungsprognose und keine Gesamtschau.



Abbildung 24: Prognose Nordring - Teilausbau nur bis zum Hemdenerweg (Quelle: Planersociaetät Dortmund)

Schließlich zeigt die nachstehende Visualisierung der Dinxperloerstraße Möglichkeiten auf, die durch den äußeren Straßenring geschaffen werden können. Abbildung 25 zeigt zunächst den heutigen Stand der Dinxperloerstraße auf. Die Straße dominiert im aktuellen Zustand.



Abbildung 25: Aktueller Stand der Dinxperloerstraße, Höhe Baustraße (Foto Stadt Bocholt)



Abbildung 26: Visualisierung zur Dinxperloerstraße (Quelle: Stadt Bocholt, Bearbeitung Planersocietät Dortmund)

Die Visualisierung zur Dinxperloerstraße (Abb. 26) zeigt, wie sich die Prioritäten verschieben könnten, wenn der Nordring unter anderem auf der Dinxperloerstraße zu Entlastung führen könnte. Wenn also der Verkehr über die Nord-/Westspange abgeleitet wird, an der Stadt vorbei, kann die z.B. die Dinxperloerstraße mehr Platz für Fußgänger und Radfahrer sowie für Grünanlagen bieten. Die Straßenbreite würde sich verringern, es könnte sich beispielsweise um eine Fahrradstraße handeln, auf der der MIV weiterfahren darf, der Radfahrer allerdings Priorität hat. Gleichzeitig kann eine höhere Wohnumfeldqualität ermöglicht werden, da die Straße weiter vom Haus wegrückt.

Aus **Stadtplanungssicht** sind folgende Aspekte hinsichtlich der Nordringplanung anzuführen:

- Steigerung der Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Rücksicht auf topographische Strukturen
- Nutzung der Reserven des Regionalplans für Siedlungsentwicklung,
- Refinanzierung durch Wohnbauland / Schallschutz möglich
- Bessere Erreichbarkeit der im Norden der Stadt gelegenen Sport-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen (Hünting, Bahia)
- Direkt benachbarte Stadtteile des Nord- und Westrings werden erstmalig Verkehrsgeräuschen ausgesetzt (schädliche Umwelteinwirkungen i.S.d. BImSchG können jedoch vermieden werden, da die räumliche Situation es zulässt, aktiven Lärmschutz vorzusehen)

- In einigen benachbarten Straßen kann es zu einer höheren Verkehrsbelastung kommen
- Definierter Abschluss des nördlichen Siedlungsrandes: weitgehend durchgehend geplante, äußere Baumreihe als Übergang zum Freiraum

Schließlich hat die **Förmliche Frühzeitige Beteiligung**, die im Rahmen der Flächennutzungsplanänderung (Nord- und Westring) zwischen dem Hemdener Weg und der Dinxperloer Straße bis einschließlich dem 15. Januar 2021 stattgefunden hat, die Belange bestätigt. Die Träger öffentlicher Belange (**TÖB**) haben insbesondere **Stellungnahmen** abgegeben zu den folgenden Themen:

- Anliegerinteressen (insbesondere gewerbliche Nutzungen),
- Landwirtschaft (insbesondere Betroffenheit Landwirte),
- Natur und Landschaft (insbesondere auch Wald) und
- Immissionsschutz (insbesondere Gerüche aus der Landwirtschaft sowie Sportlärm).

Aus der **Öffentlichkeit** sind im Zuge der **Frühzeitigen Beteiligung** zur Flächennutzungsplanänderung die folgenden Themen angebracht worden:

- Verkehr,
- Immissionsschutz,
- Wohnbauflächen und städtebauliche Belange,
- Natur, Landschaft (insbesondere auch Wald) und Klima,
- Kosten und Finanzierung sowie
- Verfahren und Formelles.

Quellenverzeichnis

Literaturverzeichnis

Bezirksregierung Münster 2018: Regionalplan Münsterland. Blatt 9. Land Nordrhein-Westfalen. Stand 24.10.2018.

Langhagen-Rohrbach, Christian 2005: Raumordnung und Raumplanung, 2. Auflage. WGB

Mobilitätskonzept der Stadt Bocholt (MOKO) 2019. Abrufbar unter <https://www.bocholt.de/rathaus/mobilitaetskonzept-bocholt-20192020/>

Umweltbericht zur FNP-Änderung zum Nordring Bocholt inklusive Wohnbebauung, erstellt durch Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG, Ehrenfeldstraße 34, 44789 Bochum, Stand 27.08.2020

Kartengrundlagen

Stadt Bocholt: Fachbereich Grundstücks- und Bodenwirtschaft: Datenlizenz Deutschland –

Namensnennung – Version 2.0 Land NRW/Stadt Bocholt (2020), Kreis Borken – sämtliche Geodaten sind urheberrechtlich geschützt. Siehe Lizenztext unter <http://www.govdata.de/dl-de/by-2-0>

Rechtsquellen

Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03. November 2017 (BGBl. I S. 3634), zuletzt geändert durch Artikel 2 HochwasserschutzG II v. 30.06.2017 (BGBl. I S. 2193)

Grundgesetz (GG) in der Fassung vom 23. Mai 1949 (BGBl. S. 1), zuletzt geändert durch Art. 1 ÄndG Artikel 93 vom 11. Juli 2012 (BGBl. I S. 1478)