



Protokoll der Bürgerinformationsveranstaltung zur Nord- und Westringplanung am 26.10.2021 im Textilwerk Bocholt

Beginn: 19:30 Uhr

Präsentation:

Frau Pötschke begrüßt die Bürgerinnen und Bürger zur Informationsveranstaltung. Sie erläutert zunächst den Anlass der Veranstaltung sowie Organisatorisches. Sie stellt Herr Uebbing und Herr Diesfeld vor und übergibt zur Präsentation.

Agenda:

1. Anlass der Planung (Herr Diesfeld)

2. Sachstandsbericht Planverfahren (Herr Uebbing)

3. Planungen im Zusammenhang mit dem Nordring (Herr Uebbing)

Herr Uebbing erläutert, was unter dem Nordring zu verstehen ist. Er zeigt anhand eines Übersichtsplans den Bereich, in dem sich die aktuellen Planungen des Flächennutzungsplans sowie der Bebauungspläne belaufen. Dabei benennt Herr Uebbing die Ziele, die durch den Nordring innerhalb des äußeren Straßenringes möglich sind. Daraufhin erklärt Herr Uebbing den Rahmenplan Nord und die Entwicklungen und Planungen, die hinsichtlich des Rahmenplans bisher erfolgt sind. Er erwähnt auch, dass in den nächsten Jahren eine weitere Fortschreibung anstehen wird, um aktuelle Aspekte einzuarbeiten.

Herr Diesfeld geht schließlich auf die Straßenplanung ein.

4. Erörterung der Belange (Herr Uebbing/ Herr Diesfeld)

Herr Uebbing steigt mit städtebaulichen Belangen in die Erörterung verschiedener die Planung berührender Belange ein.

Herr Diesfeld geht auf Belange bezüglich der Umwelt und des Ausgleichs ein. Außerdem spricht er über die verkehrlichen Belange.

Abschließend geht Herr Uebbing auf die Stellungnahmen aus der frühzeitigen Beteiligung ein.

5. Weitere Verfahrensschritte (Herr Uebbing)

Herr Uebbing schließt die Präsentation mit einem Ausblick ab. Er erläutert die folgenden Verfahrensschritte. Er benennt dabei die anstehenden Frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligungen zu den Bebauungsplänen und notwendige politische Beschlüsse.



Fortsetzung als Wortprotokoll

Fragen und Wortmeldungen im Anschluss an die Präsentation:

Saal:

Wortmeldung - Michael Kempkes (Nabu Kreisverband Borken):

Als Träger öffentlicher Belange haben wir bereits Stellungnahme eingereicht. Viele Punkte sind nicht berücksichtigt worden. Die Aufenthaltsqualität soll erhöht werden, dafür gibt es zahlreiche Belege, dass Verkehr aus der Stadt herausgehalten werden muss, anstatt ihn ins Gebiet reinzuholen. Auch mit Blick auf Flächenversiegelungen gibt es das Urteil des Bundesverfassungsgerichts, dass mehr die kommenden Generationen zu beachten sind, doch in Bocholt spricht man von großen Flächenversiegelungen. Jetzt sollen Neubaugebiete erschlossen werden, der I-Park wird erweitert, eine Straße soll gebaut werden mitten im Siedlungsgebiet, und nicht zu vergessen: der Radschnellweg. Für diese Flächenversiegelung werden alleine für den Nordring 800 Bäume zu opfern sein.

In Ihren Darstellungen auf der Internetseite ist die Rede davon, dass die grundsätzliche Vereinbarkeit von Klimaschutz und vorliegender Bauleitplanung gegeben ist. Das wird aber nicht belegt. Und ich frage mich hier genauso wie bei den Aspekten zum Umweltschutz: Wo ist die wissenschaftliche Evidenz? Wo sind Messungen, wie hoch die Temperatureinflüsse sind? Wo sind Messungen bezüglich der zu erwartenden CO₂-Emissionen? Wo sind Messungen bezüglich der Wärmespeicherung und Wärmereflexion durch Asphalt und Beton? Das alles kommt nicht vor. Andere Städte machen sich auf den Weg und werden Schwammstädte. Sie haben ein Regenwassermanagement, sie sorgen dafür, dass sich neue Grundwasserkörper bilden können. Sie haben ein aktives Hochwassermanagement. Wenn sie noch mehr Flächen versiegeln in Bocholt, wo bleibt der Hochwasserschutz? Wo bleibt die Chance, dass sich Grundwasserkörper neu bilden können? Wo ist das Regenwassermanagement, damit die Stadt eine Schwammstadt wird?

Und bezüglich CO₂ möchte ich noch anmerken...im vergangenen Jahr hat es ein Plus von einem CO₂-Ausstoß nur verkehrsbedingt von 28,3 % gegeben. Wo sind die einst ambitionierten Ziele der „Klimakommune“ Bocholt?

Herr Uebbing:

Was Sie da nochmal allgemein vorbringen...wo sind gewisse Messungen in verschiedene Richtungen? Da kann ich auch ganz allgemein schon drauf antworten....

Und zwar führen wir die Dinge auf, die letztlich der Gesetzgeber uns als Aufgabe zuschreibt. Was müssen wir betrachten, was müssen wir einstellen, welche Dinge müssen wir berücksichtigen, welche Gutachten müssen wir machen. Und das machen wir auch. Natürlich machen wir das. Forderungen, die darüber hinausgehen, sind an der Stelle für die förmlichen Verfahren aber auch für viele andere Dinge aus unserer Sicht dann auch nicht erforderlich. Das muss man an dieser Stelle so festhalten.

Natürlich haben Sie für einen Belang eine relativ einfache Position. Wir haben aber im Rahmen der Bauleitplanung ganz viele Belange zu berücksichtigen. Da spielen auch Wohnbau, Bedarf und entsprechende Wohnraumversorgung und andere Dinge eine große Rolle. Das Baugesetzbuch hat da einen langen Katalog zu und wir müssen diese Belange einstellen. Das tun wir auch und versuchen diese nachher im Ergebnis hoffentlich gerecht abzuwägen, um einen Vorschlag zu erarbeiten, der später dann politisch zu beschließen ist.



Herr Diesfeld:

Vielleicht nochmal zu den verkehrlichen Punkten: Sie haben gerade gesagt, dass sich viele Städte auf den Weg machen, autofreie Innenstädte zu werden und den Verkehr aus den Städten heraus zu bekommen. Da muss man eigentlich gar nicht so weit schauen. Auch in den Niederlanden gibt es das. Da muss man aber sehen, dass es Alternativen gibt, auch nah im äußeren Stadtring. Der Verkehr löst sich ja nicht in Luft auf. Wenn wir die Innenstadt autofrei bzw. autoarm gestalten wollen, dann muss auch der durchfließende Quell- und Zielverkehr irgendwo hin. Von daher ist das aus unserer Sicht auch eine Voraussetzung diesen äußeren Stadtring zu schaffen, um genau in diese Richtung zu gehen.

Herr Kempkes:

Wir haben eine Ringstraße, Herr Diesfeld. Eine Ringstraße um Bocholt herum. Mussumer Ringstraße, Liederner Ringstraße, Sporker Ringstraße... Aber Sie holen mit dem Nordring eine neue Straße in bestehendes Siedlungsgebiet rein. Wenn man die Planung aus den 50er Jahren sieht, dann war der Nordring außerhalb des Stadtgebietes. Mittlerweile haben wir aber Stenern weiterentwickelt und Stenern wird noch weiterentwickelt. Von daher holen Sie eine Straße ins Stadtgebiet hinein, anstatt die äußere Struktur, die mit der Ringstraße schon vorhanden ist, zu nutzen. Damit würden Sie den Verkehr aus dem Stadtgebiet herausholen.

Herr Diesfeld:

Man muss da zwei Aspekte nochmal erläutern: Der Nordring bzw. der äußere Stadtring hat an der Stelle zwei Funktionen. Einerseits die Erschließung der Wohnbauflächen. Die Verkehre hier vernünftig abzuwickeln, die über die Schleichwege und Nebenstraßen im Bocholter Norden nicht verkehrssicher abgewickelt werden können. Da gab es in der Vergangenheit auch schon schwere Unfälle und da können wir nicht noch mehr Verkehr draufbringen.

Das zweite, was Sie gerade erwähnten: Äußerer Stadtring. Das ist auch z.T. im Rahmen der Trassenvariantenuntersuchungen untersucht worden. Und je weiter man diesen Ring nach außen bringt, desto unattraktiver wird er und desto weniger Entlastungswirkung haben wir dann tatsächlich für die Innenstadt. Man darf sich das nicht so vorstellen, dass das alles nur Durchgangsverkehre sind. Das sind differenzierte Verkehrsbeziehungen in Bocholt von einem Stadtteil von Stenern nach z.B. Biemenhorst. Die lassen sich nicht so weit draußen abwickeln. Mal ganz davon abgesehen, dass wir gerade im Außenbereich auch Wald- und Biotopflächen haben, die davon massiv betroffen sind. Von daher ist das aus unserer Sicht keine sinnvolle Option, diese Straße soweit außen als Ring zu bezeichnen bzw. auszubilden.

Wortmeldung - Bürger:

Ich denke, ich bin es gewohnt, mich an Regeln zu halten. Ich habe das früher auch versucht, meinen Schülern zu vermitteln und die Regel hier heute lautet, dass das eine Informationsveranstaltung ist, die ich auch so als solche beachten möchte. Wobei ich mich gerade gewundert habe, dass das in Richtung einer Diskussion – die ich im Übrigen auch vorbereitet habe – geht. Das möchte ich aber nicht.

Ich wohne in der Nähe eines Teiles des Ringes, der in diesem Jahr fertiggestellt worden ist und ich habe eine Frage, die auch mit Ihren Plänen zu tun hat. Sie sprachen von Gräben,



Versickerungsmöglichkeiten von Straßenwasser etc., die Sie anlegen wollen. Und ich war sehr erstaunt – vielleicht können Sie das erklären – das würde den Glauben an das, was Sie vorhaben verstärken, wenn Sie mir da sinnvoll erklären können, warum das auf der Spange nicht durchgeführt worden ist. Auf der nördlichen Seite dieser Spange vom Burloer bis Barloer Weg hat man einen sehr breiten – aber auf der anderen Seite auch einen weiten Raum – angelegt.

Ich habe heute das alles mal ausgemessen. Diese Straße hat einschließlich der Ringe etwa 1.000 m² Fläche. Wenn im Jahr nur 10 cm Regen fließt, dann haben Sie 100 m³, das sind 100.000 l Wasser. Alle Bäume sind mittlerweile kaputtgegangen. Ganz offensichtlich aus Wassermangel. Auch am Kurzen Weg, ganz in der Nähe meiner Wohnung, hat man diese Gräben gebaut. Auf der einen Seite ein sehr schön weiter Graben. Das ganze neue Wohngebiet dort ist mit breiten Gräben unterzogen. Das spart Kosten für die dann nicht mehr notwendigen Entwässerungsgräben. Es schafft Raum für Pflanzen, die sehr viel Wasser brauchen und die dort wachsen, die sonst auf einer Rasenfläche wie an der Spange nicht wachsen. Also wenn Sie sagen können, warum Sie das nicht gemacht haben, würde das meinen Glauben an das, was Sie vorhaben, wieder erhöhen.

Darf ich nur einen Satz zu Herrn Kempkes sagen? Herr Kempkes, ich finde es fantastisch, wenn alle Bäume erhalten bleiben. Aber wissen Sie, wie groß der geringste Abstand auf der Spange in der Richtung Kurzer Weg ist? Wie groß der Abstand von der Bordsteinkante bis zur Schlafzimmerwand – ohne das dazwischen ein Baum oder ein Strauch steht – ist? Was schätzen Sie wie groß der Abstand ist? Wissen Sie nicht? Dann verstehe ich natürlich Ihr Engagement für jeden Baum. 3 Meter, exakt 3 Meter. Schlafzimmerwand bis zur Straße. Wenn Sie so dafür sind, dass kein Baum gefällt werden darf und jeder Baum so wichtig ist, warum haben Sie dann zuhause Holztische bzw. Holzstühle? Ich mache einen Scherz, das ist mir klar. Wieso muten sie den Leuten zu, 3 Meter entfernt von der Straße zu schlafen und sagen, der Baum, der dadurch nicht gefällt wird, ist mir viel wichtiger?

Herr Uebbing:

Zu Ihrer Frage hinsichtlich der Entwässerung. Das kann ich Ihnen aktuell nicht sagen, aber es wird gute Gründe geben. Wir gucken uns im Rahmen der Planungen – und das werden die Kollegen in dem Bereich auch getan haben – alle Optionen an. Ortsnah versickern ist eigentlich immer die erste Option. Wenn das, warum auch immer, nicht ging, wird das einen Grund haben. Ich kann Ihnen versprechen, wenn Sie so nett wären, uns im Nachgang Ihre Kontaktdaten zukommen zu lassen, dass wir Ihnen da eine Detailantwort nachliefern.

Herr Schliesing:

Wir haben die Straße gebaut und wir haben natürlich auch untersucht, ob man versickern kann in dem Bereich. Das bietet sich ja normalerweise auch an. Aber wir müssen bestimmte Grundwasserabstände einhalten und die Bodenverhältnisse müssen das zulassen. Und das war dort aus Boden- und Wasserhaltungsgründen nicht möglich.

Wortmeldung – Hermann Altenbeck:

Sie reden vom Nordring, Sie reden vom Ostring. Ich glaube nicht, dass es jemals zu diesem Ostring kommen wird. Der Nordring ist wahrscheinlich die letzte große Straßenbaumaßnahme, die Bocholt sich angesichts der Klimaprobleme und der Verkehrswende und



Mobilitätsgeschichten, die da auf uns zu kommen, leisten kann. Deshalb muss man doch eigentlich davon ausgehen was passiert, wenn dieser ganze Verkehr, der jetzt in die Stadt in die Stadt geführt wird...wo endet der? An der Adenauerallee? Am Hemdener Weg? Der Verkehr wird aus der Innenstadt umgeleitet, aber wird in die Außenbereiche geleitet. Das ist nach meiner Meinung alles nicht zu Ende gedacht, was Sie da machen. Dieser Nordring in dem Maße ist eine völlig unsinnige Maßnahme. Über den Westring kann man reden. Die Dinxperloer Straße muss entlastet werden. Man kann auch eine Erschließungsstraße in Richtung Hünting, in Richtung Bahia führen. Man kann die Wohngebiete möglicherweise erschließen mit einer Straße, vielleicht mit einer Fahrradstraße an der Stelle. Aber Nordring? Von dem Begriff sollten wir uns verabschieden, weil diesen Ring wird es nie geben können. Der wird gar nicht funktionieren. Und was passiert mit dem Verkehr, der dann Richtung Adenauerallee fährt? Mein Schlafzimmer ist auch 3 Meter von der Straßenkante entfernt. Ich sehe mit Schrecken die Lkw, die dann über diesen sog. Nordring fahren bis zur Adenauerallee und dann zu Borgers fahren, sich dann durch die Innenstadtgebiete quälen, weil möglicherweise der Innenstadtring zu ist. Wie wollen Sie das machen? Das ist unvorstellbar. Das erschreckt mich.

Herr Diesfeld:

Nochmal kurz zur Erläuterung der verkehrlichen Wirkung dieses West- und Nordrings. Wir haben das eben auf der Folie (Folie 54) auch schon mal dargestellt, welche Verkehrsauswirkungen hier entstehen. Es ist ja nicht so, dass hier jetzt einfach Verkehr aus der Innenstadt nach außen gezogen werden, weil diese Verkehre den ganzen Tag in der Innenstadt im Kreis fahren. Das sind Verkehre, die in Ost- /Westrichtung im untergeordneten Straßennetz unterwegs sind. Seien es Verkehre, die über Up de Welle, über Am Hünting, über Baustraße, über die Moddenborgstraße fahren. Verkehre, die in Ost- /Westrichtung über die Herzogstraße und teilweise über den Innenstadtring fahren. Diese Ost-/Westbeziehung nimmt der Nordring insbesondere auf und entlastet damit genau diese Straßenzüge. D. h. Verkehr der in Ost- /Westrichtung fährt (etwa vom Krankenhaus in Stenern), der augenblicklich über die Adenauerallee in die Innenstadt fährt (z.B. Herzogstraße Richtung Westringtunnel oder über Innenstadtring Richtung Lowick), wird zukünftig früher über die Adenauerallee und den Nord- und Westring abgeleitet. Das sind bestehende Verkehre, die im Augenblick über untergeordnete Straßen, über Schleichwege fahren, die auf dem Nordring gebündelt werden. Da entsteht kein neuer Verkehr, der auf die Adenauerallee entlassen wird und hier zu Mehrverkehr führt. Ganz im Gegenteil.

Nachfrage Altenbeck:

Wie viel Mehr- oder Minderverkehr gibt es dann vom Kreisverkehr Adenauerallee Nordring bis zum Krankenhaus auf dem Teilstück Winterswijkter Straße? Wie viel Mehrverkehr wird es da geben? Sie reden immer nur von Entlastung. Das wird eine massive Belastung für die Straße. Sagen Sie mal die Zahl. Vielleicht habe ich es übersehen.

Herr Diesfeld:

Ich kann es Ihnen ja sagen. Wir haben hier, was auch in dem Verkehrsberechnungsmodell drin ist, die Krankenhausentwicklung, die gerade stattfindet. Ebenso wie das Nahversorgungszentrum etc. und da entsteht auch Verkehr. Und dieser Verkehr ist hier auf der Adenauerallee abgebildet. Das sind hier 1.000 Kfz bzw. bis zu 1.000 Kfz, die aber nicht



durch den Nordring entstehen, sondern durch die Krankenhausentwicklung sowieso entstehen und durch den Nordring besser abgewickelt werden.

Altenbeck:

Sie locken durch den Nordring den Verkehr massiv in diese Richtung. Und das ist das Schlechte an diesem ganzen Plan. Sie schaffen mit den neuen Straßen immer neuen Autoverkehr. Das ist das große Handycap. Es wird nicht über die Verstärkung des ÖPNV und Bahnlinien geredet, es wird nicht über die Verbesserung von Fahrradstraßen geredet, es wird nur über Autos geredet. Das ist das K.O. für Ihre ganze Planung.

Zwischenruf Bürgerin aus dem Publikum:

Ich möchte alle Anwesenden mal fragen, wer denn hier ein Auto fährt? Oder sogar zwei?

Wortmeldung Herr Hustede (Anwohner Fischerweg):

Ich bin ein Pro –Eingestufter Mensch zum Nordring. Sie müssen sich mal morgens in der Rush-Hour-Zeit an den Fischerweg stellen. Der ist zwar westlich von der Dinxperloer Straße, aber der ganze von Ihnen genannte Schleichverkehr (Falkenstraße, Bussardweg, Baustraße) vereint sich auf der Dinxperloer Straße und kriecht dann über den Fischerweg zum Schlavenhorst. Auto an Auto. Ich bitte das in der Aktennotiz festzuhalten, dass die Kita, die seit ein paar Monaten da ist... Ich möchte nicht den ersten Unfall erleben. Die Geschwindigkeit von vielen Fahrzeugen ist viel zu hoch. Notieren Sie bitte, dass da was passiert. Ich bin dafür, dass der Nordring kommt. Die kleine Reduzierung der Geschwindigkeit im Bereich Kita Fischerweg (30 reicht den meisten nicht, die fahren 50 oder 60 Km/h) nicht ausreicht. Nehmen Sie es bitte zur Kenntnis und machen Sie den Nordring so schnell wie möglich!

Herr Uebbing:

Wir nehmen das natürlich gerne mit und geben das auch weiter, was das Thema in dem Bereich Fischerweg angeht. Aber in dem Bereich läuft eine aktuelle Planung und da wird dieser Bereich noch einmal neu betrachtet. Das ist allerdings noch etwas weg. Bis dahin sollte man sich das genau anschauen. Wir geben das in diesem Falle an die Verkehrskollegen weiter. Von daher wird das auf jeden Fall aufgenommen.

Wortmeldung - Rainer Sauer:

Ich will den Kollegen hier nochmal positiv bejahen. Ich habe den Eindruck, dass wir hier auf einer Verkaufsveranstaltung sind. Es wird immer gesagt, was man bekommt bzw. wie man Entlastungen vornehmen will. Aber es wird nichts zu den Auswirkungen gesagt. Diese sind dramatisch. Wir haben das Beispiel Dinxperloer Straße genommen. Da kann man vielleicht einen Radweg hinmachen. Wir wissen doch genau, dass die Bürgerinnen und Bürger keinen Radschnellweg oder etwas in der Richtung wollen. Sie wollen den Ausbau und die Verbesserung der vorhandenen Radwege. Ich habe den Eindruck, hier wird geködert. Da kriegen die einen schönen Radweg hin und wir deichseln den Verkehr um.

Ich glaube es ist an der Zeit, dass wir eine echte Verkehrswende brauchen. Und ich kann hier keine Alternative erkennen. Ich meine, dass eine Entlastung gegeben sein muss.



Ich wohne im Bereich der Fachhochschule im Osteresch und seit dort der sog. Ostring ist, ist der Lärm unglaublich, wenn man abends gegen 20 Uhr das Fenster öffnet. Und Sie können sich doch vorstellen, dass, wenn der Nordring kommen wird, das noch um einiges mehr sein wird, weil alle darüber dösen. Ich habe den Eindruck, dass sie alles zur Kenntnis nehmen, aber Sie haben ihren Plan. Oder z.B. wie auch gesagt wird...Bahia....die Vorteile... in der alten Planung für den Nordring, da gab es das Bahia noch gar nicht. Man sucht also dringend nach Argumenten für den Nordring. Und ich kann nur sagen, dass die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger eine echte Verkehrswende will. Und wir haben die Aufgabe diese hinzubekommen und nicht einfach Verkehr zu bauen. Sie wissen doch: Wer Straßen baut, wird Verkehr ernten. Das wollen wir alle nicht.

Herr Uebbing:

Dass wir auch die Verkehrswende wollen, ist unstrittig. Wir haben aber zu gewissen Dingen andere Einschätzungen an dieser Stelle. Wir befinden uns auch im Bereich des ländlichen Raumes. Da ist es leider in der Realität so, dass die erste Alternative zum Auto nur ein anderes Auto ist. Der ÖPNV wird das in Gänze nicht leisten können. Das muss man ehrlicherweise zur Kenntnis nehmen. Natürlich würden wir lieber andere Dinge als Straßen bauen, aber wir halten sie an dieser Stelle für nötig. Letztlich müssen Sie auch die Rolle der Verwaltung wahrnehmen. Wir sind dazu da, entsprechende Planungen bestmöglich vorzubereiten, um dann irgendwann einen politischen Willen umzusetzen. Das ist unsere Aufgabe: Alles fachlich bestmöglich zu begleiten und mit sachlichen Argumenten zu untermauern.

Herr Diesfeld:

Um ein Missverständnis zu klären: Es geht hier nicht um einen Radschnellweg. Es geht hier auf der Dinxperloer Straße – was hier gezeigt wird – um eine Fahrradstraße. Fahrradstraße als mittlerweile essenzielles Element der Radverkehrsförderung in Deutschland. Also das ist kein Radschnellweg, der hier geplant ist. Die Fahrbahn der Dinxperloer Straße würde zurückgebaut und dann bekäme der Radverkehr Priorität. Da ist keine neue Infrastruktur in Form eines Radschnellweges, sondern eine Straße, auf der der Radverkehr Priorität bekommen soll.

Zwischenruf Bürgerin aus Publikum:

Was glauben Sie, wann der denn dann fertig wäre? Wie ist da der Zeitstrahl?

Herr Diesfeld:

Das ist auch abhängig vom Westring III und Westring IV. Damit bekämen wir erst diese Entlastung auf der Dinxperloer Straße. Im Planverfahren sind insbesondere der Westring III und der Nordring I. Für die nächsten 3, 4 bzw. 5 Jahre sind dafür auch die Haushaltsmittel eingestellt. Das wäre dann vielleicht in der zweiten Hälfte der 2020er Jahre ein Thema.

Frage Bürger aus Publikum:

Und warum wollen Sie zwischen Adenauerallee und Hemdener Weg anfangen abzuholzen als erstes im Projektplan? Oder können Sie die Gerüchte entschärfen? Ich bin skeptisch bis



kritisch und ich denke mir, dass wir dort anfangen sollten, wo der größte Nutzen ist, nämlich genau an dem Westende, wie Sie vorher sagten. Aber in diesem Bereich sind Bäume markiert und das Stück alleine würde nichts bringen. Wenn es dann eintritt, was der Kollege gerade sagt, dass die restlichen Verbindungen nicht kommen, dann hat man Tatsachen geschaffen und kommt nicht mehr zurück.

Herr Uebbing:

Da müssen wir auch etwas aufklären. Natürlich betrachten wir den gesamten Abschnitt von der Dinxperloer Straße bis zur Adenauerallee. Das sind zwar unterschiedliche Plangebiete, die aber im Gleichklang entwickelt werden. Es ist aber tatsächlich auch so, dass Sie kapazitätsmäßig immer nur Abschnitte bauen können. Diese werden in einem durchgetaktet, allerdings Jahr für Jahr gebaut. Es macht aber erst komplett Sinn, wenn alles steht. So werden auch die Verfahren im Gleichklang laufen. Aber irgendwo muss man eben anfangen.

Zwischenbemerkung des Bürgers aus Publikum:

Aber ich fange doch nicht beim kritischen Pfad an. Ich fange doch nicht dort an, wo ich den geringsten Nutzen habe.

Herr Uebbing:

Wir haben an der Stelle auch schon den Nutzen. Wir haben in dem Bereich die ersten Wohnbauentwicklungen und das ist u.a. ein Hintergrund. Natürlich kann man sich überlegen, an welcher Seite man anfängt. Wir müssen aber vom Volumen her einzelne Bauabschnitte bilden, die aber alle fest sind. D.h., dass dann auch alle kommen werden.

Weitere Nachfrage des Bürgers:

Sie wollen Tatsachen schaffen. Wenn das Stück weg ist, ist auch ein großer Teil des Widerstandes weg. Ist es denn richtig, dass die Bäume bis Ende März wegsollen?

Herr Uebbing:

Also ich weiß nicht, wer das gesagt hat.

Bürger:

Gerüchte....Können Sie diese entkräften?

Herr Uebbing:

Mir ist das nicht bekannt. Ich glaube auch nicht, dass das so ist. Wir haben da noch ein Planverfahren zu durchlaufen.



Zwischenruf einer weiteren Bürgerin:

Aber die Bäume sind ja bereits markiert!

Herr Uebbing:

Ja, weil diese aufgemessen worden sind, um zu erheben, was denn da konkret ist. Aber nur weil dort eine Aufmessung stattgefunden hat, findet doch keine Fällung statt.

Wortmeldung – Christoph Oehmen:

Herr Uebbing, Sie haben gerade von der Hauptstadt Bocholt gesprochen. Genau so fühle ich mich auch hier. Hauptstadt Bocholt... was heißt das? Wir haben Autoverkehr ohne Ende und es wird immer mehr. Mehr Straßen bedeuten auch, dass mehr Verkehr fließt. Das weiß jede Stadt. Intelligente Stadtplanung bedeutet einfach: ich versuche einfach mal mehr Busse fahren zu lassen. Sie sagen, das funktioniert ja in Bocholt sowieso nicht. Aber wenn Sie nicht einmal den Versuch wagen... Wie sollen dann überhaupt Ergebnisse erzielt werden? Das ist für mich eine Sache, die ich in Bocholt ganz stark vermisse. Man könnte auch Sammeltaxen in auswärtige Gebiete fahren lassen als Linienverkehr. Das haben wir auch mit Herrn Diesfeld bereits besprochen. Meine nächste Frage wäre: Der Lkw-Verkehr wird ja automatisch durch die neue Trassenplanung in die Stadt hineingeführt. Zunächst bis nach Stenern und dann weiter bis zur Fachhochschule. Dieser Verkehr muss doch gerade aus der Stadt rausgehalten werden. Über die Dinxperloer Straße und die Dingdener Straße als Ausweichstraßen redet niemand. Wir müssen doch ganz anders konzeptionieren, so dass der Lkw-Verkehr viel weiter weggeführt werden kann. Das passiert nicht, weil Sie an den Planungen von vor 70 Jahren stetig festhalten und nichts Neues entwickeln können. Wo kommen denn etwa Lärmschutzwände hin? Da redet keiner drüber. So wie ich das verstehe, ist in den Planungen enthalten, dass diese irgendwann kommen müssen. Haben wir heute nicht von gesprochen. Das habe ich vermisst. Und zum Schluss: Mehr Straßen gleich mehr Verkehr. Großstädte wie Berlin machen extra Fahrradspuren und schaffen es sogar den Verkehr zu reduzieren.

Herr Uebbing:

Im Grunde waren das jetzt drei Teilfragen, wenn ich das richtig verstanden habe. Das erste betraf meine Aussage. Natürlich versuchen wir, den ÖPNV zu stärken und auch alle anderen Verkehrsteilnehmer zu stärken. Aber es ist eben auch fraglich, ob das am Ende reicht. Da können die Verkehrskollegen auch mehr zu sagen.

Herr Diesfeld:

Genau das wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes (MoKo) untersucht. Das MoKo hat einen Schwerpunkt insbesondere auf der Förderung der Alternativen zum Auto. Auch da hat man untersucht, ob es ausreicht, die Mehrverkehre, die im Bereich Nordring bzw. Rahmenplan Nord entstehen, aufzufangen, ohne dass es zu starken Mehrbelastungen dieser Nebenstraßen/Wirtschaftswege in dem Bereich kommt. Da hat sich gezeigt, dass selbst bei einer deutlichen Verbesserung des ÖPNV, bei besseren Radverkehrsanbindungen, hier immer noch mit mehr und negativen Mehrbelastungen in den Nebenstraßen zu rechnen ist. Wir sind auch keine Großstadt mit einem großflächigen ÖPNV-Angebot, wo teilweise autofreie



Quartiere geschaffen werden. Sondern wir sind immer noch auf dem Land. Hier sind für gewisse Wege aus der Stadt heraus die Leute auf das Auto angewiesen. Der Aspekt ÖPNV-Ausbau, um das Auto verzichtbarer zu machen, funktioniert hier leider nur zum Teil. Eine ÖPNV-Stadt werden wir hier nicht werden. Das muss man klar so sagen, auch wenn wir im Radverkehr weit vorne sind.

Zweiter Punkt, den sie gerade ansprachen, ist das Thema Lkw-Verkehr. Man muss die Lkw-Verkehre aus der Stadt raushalten. Das ist ein ähnlicher Punkt, den ich eben schon ansprach zur Ringführung (Stichwort Barloer Ringstraße). Dass man diese auch nutzen könnte. Auch diese Verkehre sind teilweise industriegebietsbezogen und fahren zu Borgers o.ä. Diese können über den Nordring in der Lage schon abgefangen werden. Das sind Verkehre, die aus den Niederlanden kommen, die in Richtung B67 fahren, die man über den West- /Nordring ableiten kann. Das sind Verkehre die man nicht komplett auf einen weit entfernten Stadtring verlagern kann, weil sie mit der Stadt Bocholt zu tun haben. Dieser Verkehr kann nur über einen Ring abgefangen werden, der auch teilweise noch kernstadtnah ist. Eine Entlastung der Innenstadt erreichen wir nicht über einen kernstadtfernen Ring. Das ist deutlich zu unattraktiv und da lässt sich kein Verkehr drauf verlagern.

Herr Uebbing:

Der Aspekt Lärmschutz war noch offen. Lärmschutz spielt natürlich eine Rolle. Und der wird auch in Form von Lärmschutzwänden an gewissen Stellen erforderlich sein. Das kann man auch jetzt schon absehen und relativ pauschal beantworten. Da wo viel Wohnbebauung ist, ist die Wahrscheinlichkeit sehr hoch, dass dort eine Lärmschutzwand erforderlich ist. Und wenn eine Lärmschutzwand erforderlich sein sollte, wird sie zusammen mit der Straße gebaut werden.

In anderen Fällen ist die Wohnbauentwicklung weiter von Straße entfernt und dort funktioniert das auch ohne Lärmschutzwände. Da gibt es auch andere passive Lärmschutzkonzepte, die darauf anders – etwa in Form von Abständen – reagieren können. Aber da, wo man Bestandsbebauung hat, kann man nicht mit Abständen reagieren. Da wird das Thema Lärmschutzwand relevant. Das muss dann auch entsprechend berechnet und bewertet werden. Das ist ein umfangreiches Verfahren, welches auf Ebene der Bebauungspläne konkretisiert wird. Das wird dann auch ein wichtiger Aspekt der Abwägung sein. Standorte lassen sich dann relativ genau festmachen. Genaue Standorte von Lärmschutzwänden können nach aktuellem Stand aber nicht vorhergesagt werden. Da kommt es dann später auf jeden Meter und unterschiedliche Wirkungen an. Ich hoffe das reicht Ihnen an der Stelle als Antwort.

Weitere Fragen eines Bürgers aus dem Publikum (Josef Slütter):

Wie weit sind die Grundstückskäufe, die da ggf. noch getätigt werden müssen? Und wie weit stehen die Planungen, die jetzt vorgelegt werden? Sind da noch Änderungen möglich? Im Bereich Bussardweg etwa: Soll dieser zur Sackgasse werden und ist dieser dann nicht mehr an die Dinxperloer Straße angebunden? Was bedeutet das für die Landwirtschaft und - mein Name ist Slütter - für den Hofladen dahinter? Steht die Planung schon fest, oder gibt es Möglichkeiten diese noch zu verändern?



Herr Uebbing:

Im persönlichen Gespräch haben wir die Antworten schon ausgetauscht. Daher wundert mich ein wenig Ihre Frage, Herr Slütter. Natürlich werden im Verfahren noch Änderungen kommen. Das ist uns bewusst. Wir untersuchen Varianten und müssen die beste Abwägung unter allen Aspekten finden. Und das haben wir auch in allen Bereichen – unabhängig von Ihrer Situation – an verschiedenen Stellen. Das haben wir Ihnen schon einmal erläutert, dass dies noch der Fall sein wird. Zum Thema möglicher Grundstückskäufe kann ich öffentlich wenig sagen, weil das ein Thema ist, das es mit den Eigentümern zu besprechen gilt.

Herr Slütter:

Das kann sich also noch über Jahre hinziehen, wenn die Flächen noch nicht im Besitz der Stadt sind. Dann muss man sich keine großen Gedanken machen, dass es in den nächsten 5 Jahren losgeht?

Herr Uebbing:

Das würde mich als Nachbar auch interessieren. Da werden wir aber öffentlich wenig zu sagen können. Grundstücksverfügbarkeit spielt im Ergebnis nachher eine Rolle. Ich bitte aber um Verständnis, wenn wir dieses Thema hier nicht öffentlich behandeln können.

Weitere Frage einer Bürgerin aus dem Publikum (Julia Jürves):

Ich habe auch eine ganz praktische Frage. Ich würde Sie bitten die Karte mit der Entlastung nochmal aufzumachen (Folie 54). Zum einen, das haben Sie auch vorher schon angemerkt, dass die Entlastung noch nicht die neuen Baugebiete berücksichtigt. Die werden ja auch Verkehr binden.

Herr Uebbing und Herr Diesfeld:

Doch die sind schon drin und mitberücksichtigt.

Weiter Frau Jürves:

Und das zweite ist, dass man den Vorrednern zumindest nicht abstreiten kann, dass der Gedanke so ist, dass der Ring nie geschlossen wird. Was passiert denn dann mit dem Verkehr, der auf der Adenauerallee landet? Da steht ja eine Zahl von 7.000 Kfz irgendwo.

Herr Diesfeld:

Man darf sich das nicht so vorstellen, dass hier jetzt 7.000 neue Fahrzeuge ankommen, die sich dann über die Adenauerallee verteilen. Das sind schon Verkehre, die teilweise über die Adenauerallee fahren, die aber derzeit weiter Richtung Herzogstraße und weiter Richtung Innenstadtring fahren und die dann auf den künftigen Nordring abzweigen. Das sind also keine Neuverkehre, sondern Verkehre, die teilweise schon auf der Adenauerallee stattfinden und



dann in die Innenstadt oder auf die Tangentialstraßen gehen. Deshalb entstehen auf der Herzogstraße, auf dem Nordwall, auf dem Ostwall, insbesondere auf dem Abschnitt der Adenauerallee südlich des Nordrings starke Entlastungen, weil die Verkehre früher abzweigen und nicht mehr in die Innenstadt fahren.

Frau Jürves:

Der aktuelle Stand ist also so, dass ich da auch die Größenordnung jetzt schon habe? So dass ich – wenn der Ring nicht geschlossen wird – keine Verschlechterung der Situation habe? Habe ich das so richtig verstanden?

Herr Diesfeld:

Genau. Und diese Mehrverkehre, die wir hier im Bereich Adenauerallee/ Winterswijker Straße haben, das sind Mehrverkehre, die durch die Entwicklung am Krankenhaus entstehen und die sowieso unterwegs sein werden und die in dem Fall auch besser über den Nordring abgewickelt werden.

Wortmeldung - Lukas Behrendt:

Wir sind jetzt schon mitten in der Diskussion und hier sind wieder einige Punkte aufgeworfen worden, die jedes Mal kommen, wenn dieses Thema ansteht. Da werden dann Aussagen gemacht und einfach in den Raum geworfen und nicht korrigiert.

Hier ist jetzt gesagt worden, dass keine Alternativen geprüft worden sind. Das stimmt erkennbar nicht. 2016 wurde der Prozess begonnen, ein Mobilitätskonzept (MoKo) zu entwickeln. In diesem MoKo geht es eben nicht nur um das Auto, sondern um alle Verkehrsträger (Busse, Bahnen, Radfahrer und Fußgänger). Wer sich mit diesem MoKo beschäftigt hat, der weiß eigentlich, dass es ein Sowohl-als-auch-Konzept ist. Es ist ganzheitlich und berücksichtigt alle Verkehrsträger und die gesamte Stadt. Insofern ist diese Aussage, dass hier nur das Auto gefördert wird, keine Alternativen geprüft werden, eine Pro-Auto-Agenda durchgedrückt wird ohne andere Verkehrsträger zu berücksichtigen, falsch. Die stimmt so nicht. Die kann man nicht einfach so in den Raum werfen und stehen lassen.

Auch die Aussage, dass die Mehrheit der Bocholter gegen den Nordring ist, stimmt nicht. Wenn man sich die Wahlergebnisse ansieht – welche in einer Demokratie auch maßgebend sind - sieht man, dass bei den letzten Kommunalwahlen 59,9 % der Bocholter für Parteien gestimmt haben, die sich für den Nordring ausgesprochen haben. Natürlich kann man kontrovers diskutieren. Ich weiß auch, dass hier viele im Raum sind, die das kritisch sehen. Das ist sicherlich auch das gute Recht eines Jeden. Aber man muss auch respektieren, dass es eine schweigende Mehrheit gibt, die für diese Straße ist und das Projekt daher auch eine hohe demokratische Legitimation hat.

Meine Frage wäre jetzt gewesen, ob Sie noch etwas zum MoKo sagen können. Ich glaube, dass nicht jedem klar ist, was da alles schon drinsteckt und was wir alles schon erarbeitet haben. Es wurde ja 2016 in Auftrag gegeben und liegt jetzt schon vor. Wenn man da mal reinschaut, sieht man, dass da eine ganze Menge drinsteckt und es eben nicht nur ums Auto geht.



Herr Diesfeld:

Das kann ich im Prinzip bekräftigen. Das MoKo legt auch wirklich den Schwerpunkt auf Fußverkehr, Radverkehr, auf den ÖPNV. Auch beim ÖPNV schlägt das MoKo häufigere und längere Fahrzeiten der Stadtbusse vor. Aber da gibt es in Bocholt eben auch Grenzen. Im Bereich Radverkehr werden mehr Fahrradstraßen vorgeschlagen. Da gab es auch jüngst in der Stadtverordnetenversammlung einen Beschluss für ein Konzept, an dem wir derzeit auch arbeiten. Innenstadtentlastung ist ein weiteres großes Thema. Da ist schon vieles drin, was die Mobilitätswende letztendlich auch ausmacht. Der Nordring war ein Baustein, der mit untersucht wurde, ist aber nicht alleine das MoKo, sondern ein Baustein unter vielen für nachhaltige Mobilitätsentwicklung.

Herr Behrendt:

Ich danke Ihnen.

Wortmeldung - Michael Jansen:

Ich habe zwei Fragen: eine persönliche und eine, die vielleicht alle angeht. Die persönliche Frage: wir nutzen die Ecke am Bahia gerne zum Spaziergehen. Jetzt haben Sie vorhin von Überführung gesprochen. Die Ecke Markgrafenstraße: Wird es da einen Zugang geben? Wie muss man sich das vorstellen? Oder wird die Markgrafenstraße künftig zur Sackgasse oder kommt man da drüber her?

Aber die für mich wichtigere Frage: Wir diskutieren im Digitalausschuss die Ausstattung der Schulen mit Laptops und Tablets. Da kommt ein großer Kostenfaktor auf die Stadt zu. Wie sieht es mit den Kosten des Nordrings aus? Das haben wir noch gar nicht diskutiert. Ganz konkret auch im Hinblick auf den zu erwartenden Zuwachs bei den Baukosten. Aktuell gehen die Preise ja durch die Decke. Wie sehen Ihrerseits die Kosten aus? Was kommt da auf die Stadt zu? Einerseits für die Dinge, die Sie planen, andererseits aber auch für die Entsiegelung. Wenn Sie sagen, dass Sie die Dinxperloer Straße zurückbauen wollen, entstehen dort ja auch Kosten. Können Sie dazu eine konkrete Aussage treffen?

Herr Uebbing:

In der Kostenplanung im Haushalt (also laut mittelfristiger Finanzplanung – das ist der Kostenrahmen, der Stand heute auf Bocholt zukäme) sind ungefähr 5,7 Millionen Euro für die Bereiche als städtischer Eigenanteil eingeplant. Natürlich sind die Werte immer wieder zu hinterfragen. Das ist bei jeder Planung so. Vor allem wenn diese länger läuft. Mit den Zahlen müssen wir aber arbeiten. Was in ein paar Jahren sein wird, weiß ja niemand. Diese Zahlen werden aber bei jedem Verfahrensschritt erneut hinterfragt und geprüft, um bestmöglich die Übersicht zu behalten. Die 5,7 Millionen Euro sind die reinen Neubaukosten. Da sind Kosten für den Rückbau an anderer Stelle noch nicht berücksichtigt. Es gibt aber noch andere Mittel und Töpfe (teilweise auch schon im Mobilitätskonzept hinterlegt) für Maßnahmen. Die sind aber an dieser Stelle noch nicht bilanziert. Die mittelfristige Finanzplanung geht auch noch nicht so weit. Das wäre auch etwas früh, damit ein Büro zu beauftragen, wenn man noch nicht mal weiß, ob der Nordring kommt. Eine Kostenaussage kann erst getroffen werden, wenn eine entsprechende Planung dahintersteht. Das wird ein nachgelagertes Thema sein.



Bemerkung Michael Jansen:

Dann fände ich es durchaus fair, das miteinzuplanen, sofern auch zurückgebaut wird. Nur so als Anregung.

Herr Uebbing:

Das sind die Optionen, die wir haben; die Möglichkeiten, die sich ergeben und die wir auch befürworten. Und wir planen es ein, sobald die Bedingungen dafür erfüllt sind. Herr der Finanzmittel ist dann aber in letzter Instanz auch wieder die Politik, der Rat. Dieser muss entscheiden, ob die Sache das Geld an der Stelle wert ist. Das ist eine politische Entscheidung im Rahmen der Haushaltsberatung. Ob man das vorbilanzieren kann, muss man mal überlegen, ist aber eher unwahrscheinlich.

Weitere Rückfrage Jansen:

Zur Markgrafenstraße: Ist das künftig eine Sackgasse? Wie muss man sich das vorstellen?

Herr Uebbing:

Man kann an dem angesprochenen Punkt nicht mit dem Auto rein (Stand heute). Wobei der Punkt auch nochmal neu betrachtet wird. Da war ursprünglich in älteren Plänen eine Anbindung vorgesehen. Die ist in aktuellen Überlegungen an der Stelle nicht mehr da.

Fragen aus dem Zoom-Chat:

Erste Frage (Chat):

(bezieht sich auf den Baumbestand zwischen Adenauerallee und Hemdener Weg)

Was sagen Sie dazu, dass die Stadt sehenden Auges gegen geltendes Recht verstoßen wird, wenn sie den Wald an der Adenauerallee rodet? Denn hier handelt es sich um Wald, gewachsen auf natürlichem Grund und die drohende Umwandlung ist ein unzulässiger Eingriff in Natur und Landschaft, der vermieden werden kann. Z.B. durch den Ausbau der Straße Up de Welle.

Herr Uebbing:

Dass wir nicht unzulässig Dinge machen, ist der Verwaltung in die Wiege gelegt. Wir müssen uns an Recht und Gesetze halten. Das ist auch kein unzulässiger Eingriff. Sofern man in Wald eingreift, gibt es dafür ein geregeltes Verfahren, wie das abzulaufen hat. An dieses haben wir uns zu halten und das werden wir auch durchlaufen. Das ist völlig unstrittig. Das kann man entkräften. Wir werden das gesetzlich geregelte Verfahren für die Eingriffe durchlaufen. Das wird auch im Rahmen der Bebauungspläne gemacht. Hier wird kein geltendes Recht verletzt.

Herr Diesfeld:

Was die Straße Up de Welle angeht, so sehen wir diese als nicht geeignet für diese Verkehrsmengen an. Da würde sich der Verkehr nahezu verdoppeln. Dafür ist die Straße



bezüglich der Fassadenabstände und Lärmschutz ungeeignet. Die Straße ist gerade im Bereich der Volksbankeinmündung in die Winterswijker Straße zu eng. Der Verkehr würde sich zudem nicht nur auf Up de Welle verlagern, sondern auch auf den Hemdener Weg in Richtung des St.-Josef-Gymnasiums. Diese Straßen sind nicht dazu geeignet, den Nordring bis zum Hemdener Weg zu führen.

Fortsetzung der ersten Frage (Chat):

(zum Wald an der Adenauerallee)

Es handelt sich dabei auch um einen Lebensraum für Tiere und auch einen Erholungsraum für die Menschen. Die Frage am Ende lautet dann: Warum bringen Sie uns Bürger um eine unserer attraktivsten Naherholungsmöglichkeiten und eine natürlich gewachsene Natur, die seit mehr als 70 Jahren dort unser innerstädtisches Klima bereichert? Warum halten Sie in Zeiten schwindender Einwohnerzahlen, neuer Mobilitätsmöglichkeiten und dem drohenden Ökozid an dieser veralteten Verfahrenstechnik fest?

Herr Uebbing:

Zu den ersten Punkten hatten wir schon ausreichend Auskunft gegeben. Aber nochmal, warum man an der Trassenplanung festhält: Wir haben verschiedenste Belange dort einzustellen. Der Aspekt der Natur und Umwelt ist ein sehr, sehr wichtiger und spielt eine große Rolle. Diesen werden wir auch betrachten. Es scheint allerdings im Moment die abwägungsgerechteste Variante zu sein. Dass natürlich Themen wie Ausgleich noch zu konkretisieren sind, hatten wir ebenfalls schon erwähnt. Somit sind eigentlich alle Infos gegeben und alle Punkte soweit (hoffentlich) ausreichend erläutert.

Zweite Frage (Chat):

Wie hoch werden die Lärmschutzwände?

Herr Uebbing:

Das können wir noch nicht ganz konkret sagen. Das liegt natürlich auch am jeweiligen Standort. Aktuell gehen wir von 3-4 Metern aus.

Dritte Frage (Chat):

Was soll mit dem Schwerlastverkehr passieren, der sich momentan täglich über die Dinxperloer Straße in Richtung Niederlande zwängt? Soll dieser demnächst über den schmaleren Westring geleitet werden?

Herr Diesfeld:

Ja, dafür ist der Westring III/ IV dann auch da. Dieser ist zwar etwas schmaler, aber dennoch für Lkw und Lastzüge entsprechend geeignet. Von daher sehen wir dort kein Problem, sondern entsprechende Vorteile, weil die Dinxperloer Straße vom Lkw- und Schwerlastverkehr entlastet wird.



Pötschke:

Das waren nun einige Stimmen aus dem Chat. Wir werden auch weiterhin dokumentieren, was hier noch geschrieben wird. Mit Blick auf die Zeit möchte ich nochmals darum bitten, konkrete Fragen zum Verfahren zu stellen und Stellungnahmen zurückzustellen. Ansonsten gibt es auch später noch im Verfahren im Rahmen der öffentlichen Auslegung die Möglichkeit, Stellung zu beziehen.

Weitere Fragen aus dem Saal:

Wortmeldung - Michael Kempkes (Nabu Kreisverband Borken):

Erste Frage: Ich glaube Herr Uebbing war es. Sie haben eben von Entsiegelungsmöglichkeiten gesprochen. Ich hatte ja eben schon mal die verschiedenen Bauvorhaben in der Stadt erwähnt und wenn ich das überschlage, dann komme ich auf eine Fläche von etwa 120-130 ha, die in den nächsten Jahren versiegelt werden soll zusätzlich zu den bereits versiegelten Flächen. Die konkrete Frage: Wann und wo wollen Sie im Stadtgebiet Entsiegelungsmaßnahmen vornehmen?

Zweite Frage: Sie haben eben auch von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen gesprochen. Als Naturschützer wissen wir, dass ökologische Ausgleichsmaßnahmen in der Regel nicht den Wert der vorherigen Biotopfläche kompensieren können. Sie sprachen eben davon, dass möglichst ortsnah kompensiert werden soll. Sie wissen natürlich auch - nach drei Hitze-Sommern hintereinander -, dass viele Baumanpflanzungen im Stadtgebiet wenig erfolgreich waren und die Bäume im ersten oder zweiten Jahr nach ihrer Anpflanzung wieder eingegangen sind. Wie wollen Sie dafür Sorge tragen, dass ein gewachsenes Stück Natur (in dem sich über 70 Jahre alte Bäume befinden, die mit den drei Hitze-Sommern recht gut zurechtgekommen sind) durch junge Bäume einigermaßen kompensiert wird? Aus unserer Sicht heraus ist das nicht möglich.

Und damit einhergehend meine **dritte Frage:** Ich hatte eben die CO₂-Bilanz erwähnt. In 2009 alleine durch den Straßenverkehr in Bocholt 28,3% plus. Wie wollen Sie dafür Sorge tragen – wenn Sie jetzt noch mehr Verkehr in die Stadt reinholen -, dass CO₂ reduziert und nicht weiter aufgebaut wird? Wir sind an einigen ökologischen Kipppunkten bezüglich des Klimas und bezüglich der Biodiversität.

Und die **letzte Frage** nochmals fürs Protokoll: Werden die Bäume zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee die diesjährige Fäll-Saison überstehen? Bleiben die Bäume über den 28.02.2022 hinaus stehen?

Herr Diesfeld:

Sie hatten einmal das Thema Entsiegelung angesprochen. Ein Beispiel wäre die Dinxperloer Straße. Das ist auch eine Straße, die man deutlich, was Grünflächengestaltung und ähnliches angeht, aufwerten kann. Ebenso die Herzogstraße ist auch ein Beispiel. Mit Perspektive äußerer Ringschluss ist auch der innere Ring dann sicherlich ein Thema. Da kann man nicht nur Fuß-/Radverkehr fördern, sondern auch Grüngestaltung unterbringen. Also im Prinzip das, was wir eben gesehen haben. Die Verkehrsentlastungen in der Innenstadt führen dann an ganz vielen Stellen auch zu Potentialen, Straßenräume umzugestalten und dort weiter Grün reinzubringen. Allerdings ohne, dass ich Ihnen jetzt konkret sagen kann, wo und wie groß



diese Entsiegelungsflächen sein werden. Das geht aktuell noch zu sehr ins Detail. So weit sind wir an der Stelle noch nicht.

Zweitens: Ausgleich. Ja, es ist so, dass diese Hitzesommer, die eingetreten sind und weiter eintreten werden, Anpflanzungen erschweren. Hier und da sind Bäume, die in den letzten Jahren angepflanzt wurden, abgestorben. Die haben es leider nicht überstanden. Aber das ist ja auch nicht die Regel. Nicht alle Anpflanzungen bzw. Ausgleichspflanzungen in den letzten Jahren waren abgängig. Da sorgen wir dafür, dass die Anpflanzungen möglichst gut anwachsen und dementsprechend auch der Ausgleich stattfinden kann. Ein Beispiel ist die Grünfläche Holtwicker Bach, die als Ausgleichsfläche für den Industriepark angelegt worden ist. Das funktioniert derzeit.

Zwischenruf Kempkes:

Ein Beispiel ist aber auch die Spange Barloer Weg/Burloer Weg!

Herr Diesfeld:

Das war aber nicht der Hitzesommer. Das war der Eichensplintkäfer. Das war ein Schädlingsbefall. Und leider waren dann die Bäume abgängig. Das lag nicht daran, dass zu wenig Wasser zur Verfügung stand.

Zwischenruf eines weiteren Bürgers:

Und die Ausgleichsfläche in Lowick für den neuen Supermarkt soll auch wieder weggenommen werden! Da wird eine Ausgleichsfläche nach einer gewissen Zeit einfach wieder zerstört!

Herr Uebbing:

Das ist auch ein eher seltener Fall. Da haben wir uns als Stadt in der Abwägung auch mit schwergetan. Aber auch dafür gibt es sehr gute Gründe. Auch da gilt die Regel: Die Fläche, die mit ihrem Wert da ist, wird wieder neu ausgeglichen werden. Und wie der Wert festzustellen ist...da mögen viele unterschiedliche Auffassungen zu haben. Da gibt es entsprechende Bewertungsmethoden, an die wir uns zu halten haben. So müssen wir bewerten und so müssen wir auch ausgleichen. Letztlich müssen wir dies auch für alle Verfahren „gleich“ machen und uns an die rechtlichen Vorgaben halten, die uns der Gesetzgeber vorgibt.

Zwischenruf Bürger:

Dann hoffen wir mal, dass der Klimawandel sich auch daran hält!

Herr Diesfeld:

(zur dritten Frage: CO₂-Thematik)

Es ist ja nicht so, dass das ein Bocholter Phänomen ist. Es ist deutschlandweit so, dass wir im Verkehrsbereich die CO₂-Minderungsziele verfehlen. Von daher hat das auch nicht direkt



etwas mit verfehlter Verkehrsplanung in Bocholt zu tun. Das ist leider ein allgemeiner Trend, den man in allen Städten sehen kann. Auch die Pkw-Anzahl je 1.000 Einwohner ist in den letzten Jahren gestiegen und steigt weiter. Das ist ein Trend, dem wir natürlich entgegenwirken wollen. Dieser Trend findet aber deutschlandweit statt und nicht nur in Bocholt.

Die CO₂-Minderung war auch Thema des letzten Umweltausschusses. Die Ziele - im Vergleich zu 2010 20% des CO₂-Ausstoßes in Bocholt zu mindern – die haben wir bis ins Jahr 2019 mit -18% schon fast erreicht. Das in der Gesamtschau: Verkehr, Wohnung, usw. Von daher ist das, was Sie da sagen, vielleicht nur noch die halbe Wahrheit. Die ganze Wahrheit ist, dass wir die -20% im Vergleich zum Jahr 2010 fast erreicht haben. Das war unser Ziel.

Zur vierten Frage (Thema Bäume): Ich denke, dass hat Herr Uebbing gerade auch schon ausgeführt. Da haben Markierungen stattgefunden, um zu kartieren, wo da überhaupt Baumbestand ist. Das hat nichts mit Baumfällungen zu tun, die in den nächsten Monaten – wie Sie befürchten – anstehen.

Weitere Wortmeldung eines Bürgers (Anwohner Ecke Baustraße/ Dinxperloer Straße):

Ich und meine Familie wohnen Ecke Baustraße/ Dinxperloer Straße, also ziemlich am Anfang. Bei uns ist sehr sehr viel Verkehr. Gerade auch als Abkürzung zum Bahia. Uns und unsere Nachbarn interessiert vor allen Dingen, wie denn überhaupt ein möglicher Zeitplan aussehen könnte? Wie kann das Projekt realisiert werden? Von welchen Zeitabschnitten reden wir da?

Und noch als Kommentar: Ich denke nicht, dass neue Straßen mehr Verkehr produzieren, sondern nur neue Baugebiete. Und viele junge Freunde von uns und junge Familien suchen händeringend Baugrundstücke in Bocholt, weil die Preise für viele Immobilien einfach viel zu hoch sind. Und ich denke, dass die Baugebiete - und nicht die Straßen - den Verkehr erzeugen.

Herr Diesfeld:

Zur Zeitplanung: Haushaltsmittel für den Westring bzw. Nordring sind ab dem Jahr 2023 eingestellt. Welche konkreten Abschnitte das dann sind und wo es genau losgeht, ist - wie Herr Uebbing gerade erwähnte - noch nicht klar. Aber das wäre so der Realisierungsrahmen, dass es ab 2023 Stand heute, wenn das Verfahren so weiterläuft, losgehen könnte mit dem ein oder anderen Abschnitt.

Herr Uebbing:

Von der Möglichkeit, das zu bauen und zu bewältigen, also von den Kapazitäten her, die dort auch dranhängen, muss man ungefähr – wenn man das jetzt nicht unterjährig rechnet – je Abschnitt ungefähr ein Jahr rechnen. Das kann auch irgendwann mal im Herbst losgehen und geht dann ins nächste Jahr, aber ungefähr ein Jahr. Wenn Sie von vier Bauabschnitten ausgehen und im Jahr 2023 begonnen wird, kann man das in etwa hochrechnen. Aber da muss man einfach schauen, wie es weitergeht. So ist im Moment die aktuelle Mittelabbildung im Haushalt und so ist es letztlich mit den übergeordneten Behörden vorgesehen.

Weitere Frage aus dem Zoom-Chat:

Könnten Sie bitte noch etwas zur Berechnung der Zusatzbelastung und -entlastung sagen? Welche Modelle und Annahmen lagen zugrunde?



Herr Diesfeld:

Die Berechnung, die wir eben gesehen haben, erfolgt üblicherweise und auch in diesem Fall mit einem Verkehrsberechnungsmodell, das man für solche Untersuchungen aber auch für andere Untersuchungen (z.B. ÖPNV o.ä.) verwendet, um zu prognostizieren, wie sich Verkehr unter bestimmten Bedingungen entwickeln wird. Detailliert hinterlegt sind Verhaltensdaten, also Mobilitätsverhaltensdaten, die über eine Mobilitätsbefragung des Kreises Borken vor einem Jahr noch ermittelt worden sind. Da ist detailliert hinterlegt, wie oft die Menschen hier in Bocholt täglich unterwegs sind, welche Verkehrsmittel sie nutzen und von wo bis wo sie unterwegs sind (Wegedistanzen). D. h. dieses Modell kann schon sehr genau berechnen, von wo bis wo die Menschen in Bocholt, oder auch außerhalb Bocholts die nach Bocholt reinfahren, unterwegs sind, welche Verkehrsmittel sie nutzen und wie sich das Verkehrsverhalten ändern wird, wenn z.B. solche Straßenplanungen realisiert werden. Hier ist also nicht nur quantitativ mit Verkehrszählungen gearbeitet worden, sondern auch mit Verhaltensdaten, die das Mobilitätsverhalten darstellen.

Weitere Wortmeldung aus dem Saal - Willi Weyers:

Es ist heute Abend sehr oft das Wort Priorität gefallen. Und im Laufe des Abends ist uns klargeworden, dass das Ganze noch viele Jahre dauern wird. Die Priorität für Fahrradfahrer und Fußgänger findet man als Idee im Mobilitätskonzept und das MoKo an sich ist gar nicht schlecht. Aber wenn man sich jetzt klarmacht, wie lange das alles noch dauert, dann frage ich mich: Wo ist denn konkret die Priorität für die Fahrradfahrer und für die Fußgänger? Ich war am letzten Wochenende in Berlin und in ganz Neukölln gibt es Fahrbahn- bzw. Temposchwellen und eine Begrenzung der Geschwindigkeit auf 20 km/h. Da kann ein Auto nicht mehr schneller fahren. Zum Schutz von Fahrradfahrern und Fußgängern. In Borken – wenn man rausfährt nach Heiden – ist eine Riesenbaustelle. Was wird da gemacht? Es wird ein Parkplatz gebaut, damit die Autos aus Borken herausbleiben. Meine Frage ist: Wo sind die konkreten Dinge, die uns als Fahrradfahrer und Fußgänger in den nächsten drei...vier Jahren weiterbringen?

Herr Diesfeld:

Sie vermitteln etwas den Eindruck, als hätten wir in Bocholt was den Radverkehr angeht noch gar nichts erreicht. Man muss auch sagen, dass wir von außen als Radverkehrsstadt/ Fahrradstadt wahrgenommen werden. Wir haben 40% Fahrradverkehrsanteil an den täglichen Wegen und sind damit deutschlandweit wirklich eine der Spitzenkommunen. Um jetzt aber nochmal einen Sprung im Radverkehr zu machen, braucht es dann teilweise auch größere Projekte. Wir haben das Thema „Fahrradstraßen“ angeschoben und wir sind dabei Radwege zu sanieren und zu verbreitern. Aber für diesen großen Sprung, mit dem man noch einmal wesentlich mehr Leute auf das Fahrrad bekommt, brauchen wir neue Infrastrukturen. Und gerade im Innenstadtbereich ist da eine Entlastung notwendig. Diese neuen Infrastrukturen bekommen wir mit den Verkehrsbelastungen, die wir hier haben, nicht. Es ist in den letzten Jahren und Jahrzehnten schon verdammt viel in Bocholt passiert, sonst stünden wir nicht da wo wir heute stehen. Wir machen uns jetzt weiter auf den Weg. Fahrradstraßen sind wie gesagt eher ein Thema für das Nebennetz. Aber diese großen Infrastrukturen (Verbesserungen für Lastenräder, Pedelecs etc.) das sind jetzt eher größere Maßnahmen, die dann eine gewisse Zeit benötigen.



Bermerkung Herr Weyers:

Seien Sie mir nicht böse, aber die große Hoffnung war, dass Bocholt wieder Nummer Eins wird. Warum sind wir Nummer Zwei geworden? Wegen der ganzen Unfälle. Und wenn man BBV liest, bekommt man auch immer mit, wie gefährlich Fahrradfahrer hier in Bocholt leben. Von daher kann man da eigentlich nicht warten, sondern da muss man drangehen. Priorität sollte auch Priorität sein.

Herr Diesfeld:

Das sehen Sie vollkommen richtig. Das sehen wir genauso, dass wir Radverkehr auch weiter fördern müssen.

Herr Weyers:

Ja, danke.

Frau Pötschke bedankt sich bei den Bürgerinnen und Bürgern im Saal und im Zoom-Chat, verabschiedet sich und verweist auf die spätere Offenlage mit der Möglichkeit, Stellungnahmen abzugeben.

Ende der Veranstaltung: 21:50 Uhr

i. A.

-301-bus

10.11.2021