

Absender:  
Bocholter Bürgerinitiative  
Fairkehr statt Nordring  
Willi Weyers  
Am Sandbach 10  
46397 Bocholt

Stadt Bocholt  
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung  
Kaiser-Wilhelm-Straße 52-58  
46395 Bocholt

per E-Mail an: [stadtplanung@mail.bocholt.de](mailto:stadtplanung@mail.bocholt.de)

## **Stellungnahme zur Flächennutzungsplan-Änderung „Nord- und Westring“**

Bocholt, 13. Januar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit legen wir im Namen der Bocholter Bürgerinitiative "Fairkehr statt Nordring" Einspruch gegen den im Ratsinformationssystem eingestellten Flächennutzungsplan „Nord- und Westring“ ein.



### **Stellungnahme und Einwände der BBI „Fairverkehr statt Nordring“**

**Thema: "Westring/Nordring-Planung" (Flächennutzungsplan zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg)**

**Stellungnahme und Einwände nach Studium der** Unterlagen auf der städtischen Homepage unter [www.bocholt.de/rathaus/nachrichten/artikel/119-aenderung-des-flaechennutzungsplanes-nord-und-westring](http://www.bocholt.de/rathaus/nachrichten/artikel/119-aenderung-des-flaechennutzungsplanes-nord-und-westring).

### **Planungsanlass und Ziele der Planung**

Im Planungsanlass wird von Ihnen Folgendes festgehalten: *„Im Laufe der Zeit haben die Aktivitäten im Bereich des Hauptverkehrsstraßenbaus (äußerer Straßenring) mit der fortschreitenden Siedlungstätigkeit nicht Schritt gehalten. Die Gründe hierfür sind vielfältig und hängen nicht zuletzt auch von den Finanzierungsmöglichkeiten eines solch großen*

*Vorhabens ab. In der Folge ist zu beobachten, dass diese Straßen, insbesondere zu Hauptverkehrszeiten, an die Grenzen ihrer Belastbarkeit stoßen und dadurch die Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs stark darunter leidet. Die Erschließung des Stadtgebietes als auch die Verbindung einzelner Stadtteile ist davon stark betroffen. Unter anderem auch durch die dadurch vermehrt auftretenden Brems- und Beschleunigungsvorgänge wird die dort flankierende Wohnbebauung einer starken Immissionsbelastung (durch Geräusche und Luftschadstoffe) ausgesetzt. Das bevorzugte Lüften der Wohnräume durch ein Öffnen der Fenster ist dann oft nicht mehr störungsfrei möglich. Hiervon sind insbesondere auch die Außenwohnbereiche (Terrassen, Balkone etc.) betroffen, die dieser Belastung oftmals auch ohne Abschirmung unmittelbar ausgesetzt sind.“*

Dem halten wir entgegen, dass es sich bei Ihren Aussagen um Darlegungen handelt, denen eine wissenschaftliche Evidenz als Fundament fehlt. Wo belegen Sie anhand von unabhängig durchgeführten Verkehrszählungen diese Feststellungen? Straßenverkehr ist heute in allen vergleichbaren Städten dadurch gekennzeichnet, dass es tageszeitliche Phasen gibt, in denen der Verkehr sich staut, während dagegen außerhalb der Stoßzeiten der Verkehr zumeist störungsfrei verläuft. Ihre Aussage bezüglich der vermeintlich erreichten „Grenzen ihrer Belastbarkeit“ kann sich demnach ausschließlich auf die Hauptverkehrszeiten beziehen. Ist es doch selbstverständlich, dass zu den Hauptverkehrszeiten mehr Fahrzeuge auf den Straßen sind. Durch eine neue Straße wird sich das Problem nur verschieben, da neue Straßen neuen Individualverkehr generieren.

<https://www.handelsblatt.com/politik/konjunktur/oekonomie/wissenswert/verkehrsoekonomie-warum-strassenbau-kein-mittel-gegen-staus-ist-seite-2/3279058-2>. oder <https://www.vcd.org/artikel/mehr-strassen-gleich-mehr-autoverkehr/>). Verschiedene wissenschaftliche Studien beweisen eindeutig und unmissverständlich: Das Angebot bestimmt die Nachfrage – auch auf der Straße. Wissenschaftler\*innen sprechen hierbei von einem „Induzierten Nachfrage-Effekt“. Im Klartext: Neue Straßen schaffen neuen Autoverkehr. Somit werden die von Ihnen vorhergesagten Entlastungseffekte ad absurdum geführt: Durch den Bau des Nordrings werden die nördlichen Siedlungsbereiche sowie der teils unter Denkmalschutz stehende Friedhof mit den von Ihnen beschriebenen Emissions- und Immissionsbelastungen durch Geräusche und Luftschadstoffe viel mehr betroffen sein als sie es gegenwärtig sind.

Wie wenig zeitgemäß Ihre Planung ist, wird durch Ihren Bezug auf die Zielvorgabe des Verkehrsentwicklungsplans (VEP) der Stadt Bocholt von 1986 deutlich. Diese Planungen sind völlig veraltet und können demnach nicht die heutigen Gegebenheiten berücksichtigen! Zwar schreiben Sie, dass die 34 Jahre alte Planung nichts von ihrer Aktualität verloren habe, doch konnte in den 1980er Jahren niemand absehen, mit welchen Problemen wir uns in den 2020er Jahren zu beschäftigen haben. Die Anzahl der Fahrzeuge hat massiv zugenommen, und die Fahrzeuge sind gegenüber den 1980er Jahren

deutlich größer und schwerer geworden. Anstatt nun mit dem Bau einer neuen Straße weiteren Individualverkehr zu fördern, muss der Fokus auf eine intelligente Strategie ausgerichtet sein den motorisierten Individualverkehr deutlich zu begrenzen und an dessen Stelle die Menschen durch eine gesteigerte Attraktivität mehr zu Nutzung umweltfreundlicher Alternativen (ÖPNV, Fahrrad) zu motivieren. Es bedarf eines modernen Mobilitätskonzeptes, in dessen Mittelpunkt eben nicht der Ringschluss steht, sondern welches faktenbasiert eine umfassende und nachhaltige Verkehrswende in Bocholt zum Ziel hat. Dazu gehört aus unserer Sicht zuvorderst die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs durch verschiedene Maßnahmen, die wir nachfolgend vorschlagen:

- Förderung des Fahrradverkehrs: neue Radwege, Ampelschaltungen mit Priorisierung der Radfahrer, Vorfahrtsregelungen zugunsten der Radfahrer, mehr **Fahrradstraßen** und dringend **notwendige Sanierungen von Radwegen** (zur Erklärung: ein Radweg ist durch Markierung (dann Radfahrstreifen) oder durch einen Bord, Grünstreifen, von parkenden Autos oder ähnlichem von der Fahrbahn abgetrennt, die **Fahrradstraße** bezieht sich auf die (gesamte) Fahrbahn, die zur Verkehrsfläche vorrangig für den Radverkehr wird).
- Förderung des ÖPNV: attraktivere Taktung der Stadtbusse, 365€ Jahres-tickets oder kostenfreier innerstädtischer Busverkehr, Anbindung der Stadt Bocholt an das Bahnnetz
- Ausweisung weiterer (belasteter) Straßen als verkehrsberuhigte Zonen sowie als Einbahnstraßen, alle Autostraßen als 30er-Zonen ausweisen und dementsprechende Kontrollen zur Einhaltung der Maßnahmen
- Park-and-Ride-Plätze vor der Innenstadt
- Vorfahrtsregelung für PKW mit zwei und mehr Insassen
- Förderung der Carsharing-Angebote und zugleich Schaffung von Anreizen zur Abschaffung des eigenen PKW

Ferner schreiben Sie: „*In diesem Zusammenhang sei darauf hingewiesen, dass anlässlich der vorliegenden Bauleitplanung zwischenzeitlich auch eine Verkehrsprognose von der PTV Transport Consult GmbH erstellt wurde, die unter anderem die Erforderlichkeit des geplanten äußeren Straßenringes bzw. der geplanten Hauptverkehrsstraße aktuell noch einmal aus verkehrlicher Sicht bestätigt hat.*“ Eine Prognose ist eine Vorhersage und nicht mehr. Wir halten dem die oben zitierten Aussagen führender Verkehrswissenschaftlicher entgegen, die wissenschaftlich fundiert davon ausgehen, dass zusammengefasst mehr Straßen auch mehr Verkehr erzeugen.

Demnach sind auch Ihre folgenden Feststellungen nicht zutreffend: „*Neben den Maßnahmen für den sogenannten MIV werden gleichzeitig auch qualitätssteigernde Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes (Attraktivitätssteigerungen durch den weiteren Ausbau des Radwegenetzes – insbesondere der Radschnellwege sowie des Angebotes im Bereich des Öffentlichen Personennahverkehrs – dem sogenannten ÖPNV)*

*ergriffen. Sämtliche Maßnahmen, auch die der Schließung des äußeren Straßenringes (der einen besseren Verkehrsfluss und damit weniger Brems- und Beschleunigungsvorgängen zur Folge hat) führen zu weniger Immissionen und somit auch zu mehr Klimaschutz.“* Den Bau einer weiteren Straße, die über einen Jahrzehnte gewachsenen Grüngürtel führen soll, in einen Zusammenhang mit mehr Klimaschutz zu bringen, ist nicht nur unwissenschaftlich und unseriös, sondern auch eine Verhöhnung aller Menschen, die sich – häufig ehrenamtlich – für mehr tatsächlichen Klimaschutz einsetzen! Auf den (fehlenden) Klimaschutz werden wir an späterer Stelle unserer Einwendungen näher eingehen.

Ferner schreiben Sie: *„Um den Planungsraum der vorliegenden Bauleitplanung bestimmen zu können, war zunächst zu prüfen, welche Linienvariante / Vorzugsvariante für die geplante Hauptverkehrsstraße aus Sicht des Umweltschutzes die verträglichste ist.“* Dazu möchten wir festhalten, dass es aus Sicht des Umweltschutzes die beste Variante ist auf den Bau einer weiteren Straße vollständig zu verzichten! Wenn Sie in dem Kapitel „Lagevarianten des äußeren Straßenringes“ tatsächlich zu dem Ergebnis kommen, dass der Bau des Nordringes von der Dinxperloer Straße bis hin zur Anschlussstelle Münsterstraße/Fachhochschule am „umweltfreundlichsten“ über einen 5 Kilometer langen Grüngürtel mit mehr als 800 teils Jahrzehnten alten Bäumen führt, dann können wir dem nur entgegen, dass hier der Gedanke des Umweltschutzes ad absurdum geführt wird. Es gibt keinen umweltverträglichen Straßenbau! Sie schaden mit der Realisierung dieser völlig veralteten Straßenplanung nicht nur der Umwelt und dem Klima, sondern auch den Menschen in unserer Heimatstadt, indem Sie mehr motorisierten Straßenverkehr in die Stadt „locken“, einen unersetzbaren Naturschutz vernichten und stattdessen eine fünf Kilometer lange Asphaltwüste hinterlassen. Sie ignorieren den Anspruch kommender Generationen auf den Erhalt ihrer natürlichen Lebensgrundlagen, indem sie für die Bequemlichkeiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer irreversible Fakten schaffen!

Der von ihnen dargestellte „geringere Eingriff in die Belange der natürlichen Umwelt“ wird demnach von uns in erheblichem Maße angezweifelt. Hier fehlen unseres Erachtens aktuelle Gutachten, die zu unterschiedlichen Jahreszeiten über mehrere Jahre die in dem Grüngürtel vorkommenden Arten kartieren. Des Weiteren fehlen unabhängige Gutachten, die verlässliche Daten über die klimatischen Auswirkungen der Rodungen und des Straßen- und Siedlungsbaus erheben und darstellen. Ohne derartige Gutachten können die Stadtverordneten keine so weitreichende Entscheidung treffen!

Im Kapitel „Konkretisierung der Vorzugsvariante“ schreiben Sie, dass keine „ökologisch wertvollen Biotope“ auf der Trasse lägen sowie dass der „größtmögliche Abstand zu Siedlungsbereichen eingehalten“ werde. Beide Darstellungen bewerten wir anders. Zum einen gibt es unseres Wissens keine verlässliche Definition, unter welchen Voraussetzungen ein Biotop als „wertvoll“ zu bezeichnen ist. Angesichts einer

dramatischen Abnahme der Biodiversität und einer sich gleichzeitig immer weiter verschärfenden Klimakrise, ist gegenwärtig jedes Biotop, jeder Lebensraum als „wertvoll“ zu betrachten. Ein Einwand unsererseits bezieht sich auf das nachgewiesene Vorhandensein der Breitflügelfledermaus. Diese vom Aussterben bedrohte Art würde nicht den Grüngürtel aufsuchen, wenn nicht Teile des Areals ökologisch wertvoll wären. Und selbst wenn diese Teile nicht als ökologisch wertvoll eingestuft würden, so muss das Vorkommen der Breitflügelfledermaus Anlass genug sein, um diese Bereiche nachträglich als ökologisch besonders wertvoll einzustufen. Sie haben bezüglich dieses wertvollen Vorkommens einer bedrohten Tierart eine besondere Verantwortung!

### **Belastungen der Menschen**

Der von Ihnen dargestellte Abstand zu den Siedlungsbereichen ist nicht erkennbar. Mit dem Ringschluss werden Menschen voneinander getrennt. Die im angrenzenden Alten- und Pflegeheim lebenden Menschen haben einen Bezug zum Stadtteil Stenern. Dort finden sie Ärzte, eine Apotheke und einen Supermarkt. Dies ist jetzt noch fußläufig erreichbar. Bei einem Ringschluss haben die Menschen keine Möglichkeit mehr das Nahversorgungszentrum in Stenern fußläufig zu erreichen. Menschen dies- und jenseits der Trasse haben Kontakte zueinander. Menschen, die bislang auf beiden Seiten der Trasse leben, werden derzeit nicht in den Dimensionen mit den aus dem Straßenverkehr resultierenden Immissionen belastet.

Insgesamt ist anzuführen, dass Lebensqualität der Menschen entlang der Trasse abnehmen wird. Da, wo jetzt noch Bäume wachsen, sollen nach Ihren Plänen im Schnitt 13.000 Fahrzeuge pro Tag fahren. Das fehlende Grün wird sich negativ auf die psychische und die physische Gesundheit der Menschen auswirken. Neben den gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch das fehlende Grün, ist zu postulieren, dass durch mehr Lärm, durch die Immissionen der Verbrennungsmotoren sowie durch das Mikroplastik durch Reifen- und Bremsenabrieb die Anzahl der Menschen mit Atemwegserkrankungen, Schlafstörungen und Depressionen zunehmen wird. Diese Menschen werden im Erwerbsleben öfter ausfallen. Zudem sind die Menschen in den sozialen Einrichtungen entlang der Trasse betroffen: Die Bewohner des Alten- und Pflegeheims, die Kinder in den Kitas und in der Förderschule. Zu den vielfältigen gesundheitlichen Auswirkungen des Straßenverkehrs verweisen wir u.a. auf folgende Homepage:

<https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/umweltbelastungen-durch-verkehr>

Wir fordern mit unserem Einwand dazu auf, dass vor einer Genehmigung ein umfassendes Gutachten dazu erstellt wird, welchen gesundheitlichen Gefahren die Anwohner des Nordringes ausgesetzt sein werden. Wir stellen fest, dass es bislang kein Gutachten dazu gibt!

Des Weiteren fehlen in den Planungsunterlagen die Auswirkungen aller geplanten Baumaßnahmen auf das innerstädtische Klima. Mit welchen Temperaturerhöhungen

müssen wir in Bocholt rechnen, wenn der Nordring gebaut wird, die geplanten Siedlungen fertiggestellt werden und auch die Erweiterung des Industrieparks mit 43 ha (davon 26 ha versiegelte Fläche) abgeschlossen ist? Es sind nochmals gut 100 weitere Hektar versiegelte Fläche! Durch das Aufheizen von Beton und Asphalt wird die innerstädtische Temperatur weiter steigen und vor allem nachts nicht wesentlich sinken. Das hat auch Auswirkungen auf die Niederschlagswahrscheinlichkeit. Dort, wo viel Beton und Asphalt verbaut wurden, werden die Regenwolken durch die aufsteigende Wärme am Abregnen gehindert. Die letzten drei Jahre (2018, 2019, 2020) sollten uns Allen Warnung genug sein. Bereits jetzt ist das Grundwasser dramatisch gesunken, viele Bäume leiden unter dem Wassermangel und erkranken bzw. sterben ab. Das sollte auch im Hinblick auf die in Aussicht gestellten „Ersatzpflanzungen“ (wie will man 70 Jahre alte Bäume ersetzen?) berücksichtigt werden. Zusammengefasst monieren wir den Flächenfraß und die weitere großflächige Versiegelung von Grünland! Wir verlangen umfassende, unabhängige Gutachten, die sich mit den kurz-, mittel- und langfristigen Auswirkungen der weiteren Flächenversiegelungen auf das innerstädtische Klima, auf die Schadstoffkonzentrationen in der Luft (Ozon, Stickoxide, Mikroplastik, CO<sub>2</sub> etc.) sowie auf die Niederschlagsmengen fokussieren. Letztlich muss ein weiteres Gutachten erstellt werden, das sich mit den Auswirkungen des ausbleibenden Niederschlages auf die Grundwasserspiegel (an verschiedenen Stellen im gesamten Stadtgebiet), auf die Landwirtschaft und auf die Flora und Fauna bezieht. Bevor diese Gutachten nicht erstellt sind, darf es keinen Ratsbeschluss geben, da bislang wichtige Folgen, die sich aus dem Straßen- und Siedlungsbau ergeben könnten, komplett in den lückenhaften Planungen fehlen!

### **Verkehrsentwicklungsplan**

Auf den Seiten 12ff des Verkehrsentwicklungsplanes wird umfassend dargestellt, dass die Bocholter Bevölkerung einerseits abnimmt und andererseits altert. Vor diesem Hintergrund stellen wir fest, dass vor diesen Hintergründen der Bau einer fünf Kilometer langen Straßen mitten durch das nördliche und dicht bewohnte Stadtgebiet sehr unzeitgemäß ist. Die demographische Entwicklung der Bevölkerung müsste bei verantwortungsbewussten Politikern und Verwaltungsangestellten zu einem Umdenken führen. Weniger Menschen benötigen weniger Fläche und auch weniger Straßen, zumal ältere Menschen eher weniger Teilnehmer am motorisierten Individualverkehr sind und stattdessen eher auf den ÖPNV zurückgreifen. Diesbezüglich sollte es unseres Erachtens Gutachten geben, anhand derer die Teilnahme älter werdender Menschen an der innerstädtischen Mobilität erkennbar ist. Diese Gutachten sind erst recht vor dem Hintergrund einzufordern, als dass der Verkehrsentwicklungsplan völlig veraltet ist. Dennoch: Bei einer abnehmenden Bevölkerung weiter im großen Ausmaß Flächen zu versiegeln, ist gegenüber späteren Generationen nicht vertretbar und wird dementsprechend unsererseits kritisiert.

## Artenschutz

Bezüglich des Artenschutzgutachtens ist aus unserer Sicht Folgendes festzuhalten: In der Stufe I der Artenschutzprüfung werden 40 Vogelarten und 7 Fledermausarten (beim zu berücksichtigenden Artenschutzspektrum werden gar 9 Arten gelistet) dokumentiert. Da wir gegenwärtig eine dramatische Abnahme der Biodiversität zu verzeichnen haben, ist es unverantwortlich einen fünf Kilometer langen Grüngürtel, auf dem viele verschiedene Tierarten nachgewiesen worden sind, zu vernichten und daraus ein breites Asphaltband zu „gestalten“. Wissenschaftler bezeichnen die Abnahme der Artenvielfalt als das sechste Massenaussterben der Erdgeschichte, es ist allerdings das erste anthropogen verursachte! Da die Erfüllung von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG für die im Änderungsbereich möglicherweise auftretenden Fledermausarten, auch unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelung, nicht ausgeschlossen werden kann, fordern wir den vollständigen Verzicht auf das gesamte Bauvorhaben und stellen zugleich die Forderung auf, den Grüngürtel dauerhaft unter Schutz zu stellen. Im Artenschutzgutachten findet sich zudem abschließend folgender Hinweis: *„Im Rahmen der Artenschutzvorprüfung für den Änderungsbereich des Flächennutzungsplans können artenschutzrechtliche Betroffenheiten im Sinne der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG nicht abschließend geprüft werden. Eine vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände im Rahmen der Artenschutzprüfung (Stufe II) wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erfolgen.“* Davon ausgehend unterstützt dies unsere Forderung nach dem Verzicht auf den Bau des Nordrings. Zudem möchten wir darauf hinweisen, dass es sich einerseits immer nur um Stichproben bezüglich der Artenvorkommen handelt, so dass das Vorkommen weiterer (planungsrelevanter) Arten keineswegs auszuschließen ist. Andererseits sind Vögel und Fledermäuse mobile Tiere, somit ist es keineswegs auszuschließen, dass sich künftig weitere Arten ansiedeln könnten. Die Natur ist dynamisch. Angesichts schwindender Lebensräume würde der sich weiter entwickelnde Grüngürtel künftig eine noch größerer ökologische Bedeutung für verschiedene Arten bekommen. Abschließend sei auf das Artenschutzgutachten bezogen angemerkt, dass folgende Klassen bzw. Reiche völlig ignoriert worden sind:

- die Klasse der Insekten sowie andere Wirbellose
- das Reich der Pflanzen
- das Reich der Pilze
- sowie Flechten

Es ist nicht nachvollziehbar, dass es keine Erstellung von Arten dieser Klassen bzw. Reiche gibt. Spätestens seit der Studie der Krefelder Entomologen ist das weitreichende Problem des Insektensterbens in der Gesellschaft angekommen. Das Aussterben verschiedener Arten kann auch Auswirkungen auf das Überleben der Menschheit haben. Umso unverständlicher ist es, dass die Klasse der Insekten nicht erwähnt wird. Auch zahlreiche

Pflanzenarten und ebenso Pilze sind vom Aussterben bedroht. Auch hier werden keine Arten aufgeführt. Das Fehlen dieser Artenspektren rügen wir und fordern zugleich weitere Gutachten, die die genannten Klassen und Reiche auflisten. Erst bei umfassenden Artenschutzgutachten liegt eine Entscheidungsgrundlage vor. Der Schaden für die Biodiversität in Bocholt und der Region wird durch den Bau des Nordringes nicht unerheblich sein. Des Weiteren verweisen wir an dieser Stelle bezüglich der ökologischen Auswirkungen auf die Stellungnahme und die Einwände des Naturschutzbundes (NABU).

### **Auswirkungen auf das Klima**

Dieser Punkt wird von Ihnen fahrlässigerweise oder möglicherweise auch bewusst völlig vernachlässigt. Es finden sich keine langjährigen Messungen zu den zu erwartenden Auswirkungen auf das innerstädtische Klima. Von Ihnen liegen weder Daten zu den anzunehmenden Aufheizungen (tagsüber Aufheizung, nachts fehlende Abkühlung durch Hitzespeicherung in Asphalt und Beton) noch zu dem durch die Versiegelung des Grünlandes freigesetztem CO<sub>2</sub> als relevantes Klimagas.

Im Mobilitätskonzept werden unter 9.3. die Bereiche „Mikroklima“ und „Klimaanpassung“ gar mit der Priorität „gering“ versehen. Zugleich wird jedoch auf Seite 140 im Kapitel 4.9 dargestellt: *„Die Verkehrsemissionen des Kfz-Verkehrs sind in Form von Schadstoffausstößen nicht nur klimaschädlich, sondern mindern die Lebensqualität in Städten deutlich und können Gesundheitsschäden verursachen. Hierzu tragen neben der Emission von Luftschadstoffen auch Lärmbelastungen bei. Darüber hinaus führt der Flächenverbrauch für Verkehrsinfrastrukturen zu Qualitätsverlusten des öffentlichen Raumes und durch Versiegelungen zu Beeinträchtigungen des Stadtklimas.“* Dem ist aus unserer Sicht nichts hinzuzufügen, denn die negativen Auswirkungen eines weiteren Ausbaus des Straßennetzes, vor allem inmitten von Wohngebieten, werden in diesen beiden Sätzen aus dem Mobilitätskonzept zutreffend zusammengefasst.

Das Fehlen der klimatischen Auswirkungen in der Bekanntmachung der Stadt Bocholt bezogen auf veröffentlichten Unterlagen zur Flächennutzungsplanänderung, ist unserer Erachtens absolut unzeitgemäß und lässt das Fehlen der notwendigen Sensibilität bei Bauvorhaben und ihren damit einhergehenden klimatischen Auswirkungen erkennen. Wir rügen das Fehlen der Bewertung der Bautätigkeiten (Nordring, Siedlungsgebiete) auf das innerstädtische Klima und fordern zugleich das Erstellen unabhängiger Gutachten, die die zukünftigen Auswirkungen auf das lokale und das globale Klima prognostizieren.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass durch den Erhalt des Grüngürtels Bocholt lediglich seinen Status Quo bezüglich klimaschützender Naturelemente erhalten würde. Das ist ein zu geringer Beitrag, um als Klimakommune zum Erreichen des 1,5 Grad-Ziele gemäß des Pariser Klimaschutzabkommen mitzuwirken. Bocholt muss eher neue Grünareale schaffen, anstatt natürlich gewachsene zu zerstören. Zudem muss



festgehalten werden, dass der klimaschützende Beitrag der Bäume auf dem Grüngürtel ein Vielfaches mehr beträgt als es irgendwelche in Aussicht gestellten Ersatzpflanzungen als sogenannte ökologische Kompensationsmaßnahmen erreichen können. Diese Bäume sind natürlichen Ursprungs, d.h. über Samen an Ort und Stelle gekeimt und gewachsen. Sie haben während der letzten drei Hitzesommer ihre Trockenheitsresistenz bewiesen; diese Überlebensfähigkeit werden gepflanzte Bäume nicht erreichen. Umso wichtiger ist demnach der dauerhafte Erhalt des natürlich gewachsenen Grüngürtels als Bocholts „Grüne Lunge“, was wir hiermit nachdrücklich im Interesse kommender Generationen fordern!

### **Weitere Auswirkungen auf die Menschen und die Tiere**

Straßen werden während der dunklen Tageszeiten beleuchtet. Es ist davon auszugehen, dass der Nordring auch durchgehend mit Straßenlaternen ausgestattet wird. Die Lichtverschmutzung bzw. der Lichtsmog ist ein zunehmend größeres Problem für Menschen und Tiere. Viele Menschen kommen durch Umgebungsbeleuchtung nicht mehr zur Ruhe, da ihr Biorhythmus gestört wird und Lichtverschmutzungen den Schlaf beeinträchtigen (s.a. <https://www.bund-sh.de/stadtnatur/lichtverschmutzung/> und <https://www.welt.de/wissenschaft/article114730990/Lichtverschmutzung-koennte-Krankheiten-foerdern.html>). Bislang hat es keine wesentlichen Lichtverschmutzungen in den Siedlungsbereichen gegeben. Der Grüngürtel liegt nachts im Dunklen! Die weiteren Lichtverschmutzungen werden die Menschen, die an der Trasse des Nordrings liegen in ihrer Gesundheit beeinträchtigen. Gleiches gilt auch für viele Tiere. Vögel können in ihrer Nachtruhe gestört werden, Insekten verenden zu Millionen an Straßenlaternen (s.a. <https://www.wissenschaft.de/umwelt-natur/insektensterben-durch-lichtverschmutzung/> und <https://www.sueddeutsche.de/wissen/biologie-insektensterben-lichtverschmutzung-1.4706470>). Wir rügen, dass diese Auswirkungen bislang in den veröffentlichten Unterlagen der Stadt Bocholt keinerlei Erwähnung gefunden haben. Zudem fordern wir das Erstellen unabhängiger Gutachten zu den Auswirkungen der mit dem Bau des Nordrings einhergehenden zusätzlichen Lichtverschmutzung auf Mensch und Tier.

Wir haben berechtigte Zweifel, ob die Auslegung der Unterlagen zur Flächennutzungsplanänderung zur frühzeitigen Beteiligung rechtmäßig durchgeführt wird. Die Bürgerinformationsveranstaltung, geplant für den 03.12.2020 um 19:00 Uhr ist aufgrund der Entwicklung der aktuellen COVID-19-Pandemie ohne Ersatztermin ausgefallen. Die Formulierung der Pressemitteilung lässt darauf schließen, dass ein Nachholtermin stattfinden wird. Dieser hat bisher vor dem Ende der Frist nicht stattgefunden.

Unsere getätigten Aussagen sollten bei der Abwägung im Stadtrat zur Sprache kommen und sachlich diskutiert und bewertet werden.

Im Übrigen bleiben unsere bisherigen Einwendungen aufrechterhalten.

Mit freundlichen Grüßen

Monika Heßler   Michael Kempkes   Christoph Oehmen   Willi Weyers