

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ziel: Entlastung der Alhäuser Str.  
Frage: wäre die Weiterführung  
der Von-Basse-Str. eine Alternative  
bzw. eine Ergänzung?

1

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ist dem Autofahrer die Wartezeit  
an der Ampel Alhäuser Str.  
nicht zu summieren?

2

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

gibt es auch noch  
die OPTION, dieses  
Projekt ad acta zu  
legen?

3

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Bleibt der DB-Schalter  
im neuen Service-Gebäude  
erhalten?

4

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Die Bankruptur ist im Recht -  
warum die Zerstörung von öffent-  
lichen Eigentums?  
CDU - in Düsseldorf fehlt  
die Schuldenbremse!

5

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Soll durch den Ausbau der Bahn-  
hofstraße der Verkehr wieder  
in die Stadt geholt werden?

6

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Sollte der Verkehrsausschuss  
die prognostizierten Werte ansteigern?  
Was würde dann passieren?

7

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ist  
(Soll) diese Planung ein modernes  
(Innen)stadtverkehrskonzept mit  
Zukunftsperspektive (sein)?  
→ Frage bitte an Prof. Dr. Lüdke!

8

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
ERGEBNISSE, BÜRGERINFORMATION, WEITERES  
VORGEHEN, SONSTIGES

Wieviele Unfälle (abschlechte Zahlen)  
hat es in den letzten 2 Jahren an  
Kreisel Heider Str. Wiltberg gesehen?

9

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Wird die Planung von-Basse-Str.  
noch weiterverfolgt?

10

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
PLANUNGEN ZUR UMGESTALTUNG DES BAHNHOF-  
UMFELDS

ROT

Warum wurde die "von-Basse-  
Str." nicht in die Planung  
mit einbezogen?

11

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Fakten Verkehrsbelastung:

Wie werden die Daten ermittelt?

Meines Erachtens (Anwobers) sind  
die Ergebnisse nicht realitätsnah!

(Zu hoch geschätzt)

12

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Die vielen zusätzlichen Maßnahmen in  
Zusammenhang hätten wiederum wach-  
sen können, wenn die Verkehrsplanung über  
von Basse/Khanse Straße aus der Stadt in  
Richtung Geschäftsbereich / Handwerk / optisch werden  
würde. Wenn man deutlich ist, und leicht werden

13

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Sind weitere Entlastungen der L600  
geplant? (z.B. Ausbau der von-  
Basse-Str.)

14

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Wohin wissen Sie dass der Verkehr  
Zunehmen wird. Wie hoch er  
werden wird starken Gebirgsabhängig

15

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
PLANUNGEN ZUR UMGESTALTUNG DES BAHNHOF-  
UMFELDS

ROT

Warum wird mit Entlastung  
des Bahnhofstr. n. der Heidenauerstr.  
die von Basse Str. nicht  
weitergeführt?!

16

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Wie viele Fußgänger sind  
in den letzten Jahren  
erschellt worden und  
wie hoch waren die Kosten?

17

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Haidener Str. + 700 Fahrzeuge?  
Über Mühlenstr.?  
Fahrweg aus Richtg. Raastald  
nicht über Butenwall (-600)?

18

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Die Grundstücke sind noch  
nicht in ihrem Besitze.  
Stimmen die Anlieger der  
zusätzlichen Belastung zu?  
Und wie teuer wird das?

19

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Sind zur Entlastung der  
Ahausser Straße Verkehrs-  
lenkende Maßnahmen über-  
legt worden?

20

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ist der Durchstich  
wirklich nur wegen der  
Entlastung Ahausser Str.  
(Entlastg. OT-Gemein) ge-  
plant od. stehen wirt-  
schaftliche Interessen  
von Gewerbebetrieben  
(z. B. Focke, OBI u. so) dahinter?

21

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Sind die Eigentümerverhältnisse an  
der Bahnhofstr. (-) Verbreiterung)  
geklärt?

22

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Warum kein Ringförmige Bahnhofsstraße  
(wie bisher) und Durchfahrts sowie Abfuhr  
des Verkehrs von Obi über intelligente  
Verkehrsführer vor der Anknüpfung?

23

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Warum kein großer Kreisverkehr  
an Mc Donalds zur Einleitung?

27

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Borken hat Chancen als Fahrradstadt!  
Nicht als Durchgangsverkehrsmittelpunkt!  
Ordnungliche Radwegführung reduzieren auch  
den Verkehrsaufkommen - es braucht mehr Zeit!

30

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Was war früher?

Die Planung für eine U-Form  
der Verbindung Bahnhofsstraße/Ramsdorfer  
Avenue

oder  
Die Erkenntnis, dass bei einer  
Rückverlegung der Bahn um 100 Meter  
als zusätzlicher Bremsweg nötig ist?

24

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

GIBT ES ÜBERLEBENDEN LANGFRISTIG

DIE BAHNLINIE WIEDER ÜBER BORKEN

HINAUS ZU VERLÄNGERN, Z.B. NACH

BOCHOLT, COESFELD, ODER IN DEN

NORDTEIL DES KREISES BORKEN?

28

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ist die Wiederbelebung  
früher existierender Bahn-  
verbindungen überhaupt  
möglich? (Bocholt, Winter-  
wijk) - Wird in BOK-totgeschwiegen

31

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Sparausbau der DB auf Erhaltung  
der Strecke nach Essen  
auf Dauer??

25

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Wird die Erweiterung der Bahnhofs-  
nach Bocholt in der Planung  
beschränkt?

26

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Wie lässt sich die Planung mit einer eventuellen  
Wiederinbetriebnahme der Bahnstreckes  
Richtung Bocholt bzw. Winterwijk  
vereinbaren? Brücke? Tunnel?  
Bahnhof Borken-West?

29

IHRE FRAGEN UND HINWEISE ZUM THEMENKREIS  
AUSGANGSLAGE, ZIELE, BISHERIGE MEILENSTEINE

Ist der aktuelle Planungsstand  
mit der Idee "Weiterführung des  
Schiennetzes" vereinbar?

32

## **Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine**

<b>Frage:</b>	<b>Thema:</b>	<b>Antwort:</b>
<b>1</b>	Von-Basse-Trasse	Eine Verlängerung der von-Basse-Straße könnte eine zusätzliche Möglichkeit sein, die jedoch kurzfristig nicht realisiert werden kann. Diese Möglichkeit würde eine sehr kostspielige und aufwändige Bahnunterführung erfordern. Betroffen wären von einer solchen Verlängerung eine Vielzahl von Grundstücken, mit deren Eigentümern zeitaufwändiger Verhandlungen geführt werden müssten. Um das erforderliche Baurecht schaffen zu können, sind langwierige Planungsverhandlungen mit der DB erforderlich. Zusätzlich müssen die von der Trasse betroffenen Bebauungspläne der Stadt Borken geändert werden.
<b>2</b>	Entlastung des OT Gemen	Ziel der Planung ist es, eine Entlastung hinsichtlich des Verkehrslärms und der Schadstoffe für den Ortsteil Gemen zu erreichen.
<b>3</b>	Allgemein	Eine Option, dieses Projekt ad akta zu legen, gibt es im Moment nicht, da der Bahnhofpunkt bereits verlegt wurde. Darüber hinaus sind verschiedene Einrichtungen, wie die fehlende Barrierefreiheit des Bahnhofpunktes und des Busbahnhofs, die fehlenden Leiteinrichtungen für Sehbehinderte und einige funktionale Einschränkungen, wie z. B. die große Entfernung zwischen den heutigen Bushaltestellen und dem neuen Bahnhofpunkt ein k.o.-Kriterium für die bestehende Situation.
<b>4</b>	Servicegebäude	Ob in dem neuen Servicegebäude ein DB-Schalter eingerichtet wird, kann z. Zt. nicht geklärt und muss bei der Bahn hinterfragt werden. Es sind allerdings Verkaufsräume der Westfalenbus AG, Büroräume sowie WC-Anlagen in dem neuen Gebäude unterzubringen. Die Westfalenbus AG ist eine Tochter der Bahn.
<b>5</b>	Bahnhofstraße im Zwei-Richtungsverkehr	Zwar ist die Bahnhofstraße in ihrer heutigen Funktion intakt, jedoch wird die Bahnhofstraße ja verlängert bis zum Ramsdorfer Postweg. Darüber hinaus ist es notwendig die Bahnhofstraße im 2-Richtungsverkehr herzustellen, um die gewünschte Entlastung für den Ortsteil Gemen zu gewährleisten.

## **Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine**

- 6** Verkehrsbelastung Wilbecke / Brinkstraße Ziel der Planung ist es nicht, zusätzlichen Verkehr in die Innenstadt zu holen. Gemäß der aktuellen Verkehrsprognose wird der Verkehr in der Wilbecke auch nur unwesentlich zunehmen gegenüber dem heutigen Zustand.
- 7** Verkehrsprognose Dass das Verkehrsaufkommen über die prognostizierten Werte hinaus ansteigt, ist verkehrstechnisch sehr unwahrscheinlich, da die umliegenden Verkehrsanlagen nicht in der Lage sein werden, diese Verkehrsmengen abzuwickeln.

### **Antwort von Herrn Prof. Dr. Lüder:**

Die vorgestellten Planungen umfassen sowohl Maßnahmen zur Verbesserung der Situation im Bereich des ÖPNV (Busbahnhof) als auch zur Verkehrsentlastung der Ahauser Straße. Sie können deshalb als Teil eines Gesamtkonzepts angesehen werden welches vier Ziele verfolgt:

Verlagerung auf ökologisch verträgliche Verkehrsmittel (Bus und Bahn)  
Steigerung der Verkehrssicherheit im Kreisverkehr Wilbecke  
Verlagerung von Verkehr auf verträglichere Netzelemente  
Abbau von Staus auf der Ahauser Straße

- 8** Allgemein Es wird in beträchtlichem Umfang Verkehr aus besonders sensiblen Bereichen in weniger empfindliche Gewerbegebiete verlagert. Gerade diese Veränderung im Netz erzeugt ökologisch gewünschte Wirkungen:

Durch die bewusste Verlagerung wird der Verkehr in den überlasteten Bereichen verflüssigt, was zur Verminderung von Staub- und Abgas-Emissionen durch Stauerscheinungen beiträgt. Daneben wird die Anzahl von Staus betroffenen Anwohner und Straßennutzer abnehmen. Insgesamt führen die Maßnahmen somit zu einer Steigerung der Attraktivität der Stadt Borken als Wohn- und Wirtschaftsstandort.

Die vorgestellten Planungen können somit als Teil eines umfassenden und nachhaltigen Verkehrskonzepts für Borken angesehen werden. Hierzu sind die einzelnen Maßnahmen sinnvoll in ein nachhaltiges und menschenfreundliches Gesamtkonzept (z.B. ein Masterplan Stadt und Verkehr Borken) einzubinden.

## **Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine**

- 9** Unfall-  
geschehen  
Kreisverkehr  
Wilbecke
- Im Jahr 2010 haben sich drei Unfälle am Kreisverkehrsplatz Heidener Str./Bahnhofstr./Wilbecke ereignet. Im Jahr 2011 waren es zehn Unfälle und im Jahr 2012 waren es bis zum 31.03.2012 sechs Unfälle, davon drei Unfälle mit Beteiligung von Radfahrern.
- 10** Von-Basse-  
Trasse
- Die Planung der „von-Basse-Strasse“ ist eine Option für die Zukunft. Jedoch ist eine kurzfristige Umsetzung dieser Planung aus planungsrechtlicher sowie aus liegenschaftlicher Sicht nicht realistisch. Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis der verlängerten Bahnhofstr. ist zudem deutlich günstiger. Denkbar ist, dass die Planung der „von-Basse-Strasse“ in einigen Jahren weiter verfolgt wird.  
(siehe auch Antwort 1)
- 11** Von-Basse-  
Trasse
- Die Planung der „von-Basse-Trasse“ wurde in die Überlegungen mit einbezogen, jedoch ist eine kurzfristige Umsetzung aus den vorgenannten Gründen nicht möglich.  
(siehe auch Antwort 1)
- 12** Von-Basse-  
Trasse
- Die Verkehrsbelastungen wurden durch Verkehrszählungen in den Jahren 2007 und im Bereich des Kreisverkehrs Heidener Straße / Bahnhofstraße / Wilbecke im Jahr 2012 erhoben.  
Für die Untersuchung der Auswirkung der Planungen zur Verlängerung der Bahnhofstraße und der Umgestaltung des Bahnhofumfeldes wurde entsprechend dem Stand der Technik ein Verkehrsmodell erstellt, das sowohl die Änderungen im Straßennetz als auch die heute absehbare Veränderung der Bevölkerungsentwicklung (auf Grundlage der Bevölkerungsprognose des Kreises Borken, Stand 2011) und des Mobilitätsverhaltens (Shell-Studie: Pkw-Szenarien bis 2030, Stand 2009) bis zum Jahr 2020 berücksichtigt.
- 13** Verkehrs-  
prognose
- Das Kosten-/Nutzen-Verhältnis der „von-Basse-Trasse“ wird deutlich schlechter eingestuft.  
(siehe auch Antwort 1)

## **Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine**

- 14** Von-Basse-Trasse Die „von-Basse-Trasse“ ist eine Option für die Zukunft, die - zumindest zum Teil - auch baurechtlich abgesichert ist. (siehe auch Antwort 1)
- 15** Von-Basse-Trasse Die Frage der Verkehrszunahme hat nur sehr indirekt etwas mit der Geburtenentwicklung zu tun. Entscheidend für die Verkehrszunahme ist die Entwicklung der Bevölkerung im fahrfähigen Alter sowie das Mobilitätsverhalten im allgemeinen.
- 16** Verkehrsprognose Die „von-Basse-Strasse“ ist eine Option für die Zukunft, eine Weiterführung ist kurzfristig nicht geplant und auch planungsrechtlich nicht möglich. Aus diesem Grund und auch weil das Kosten-/Nutzen-Verhältnis der verlängerten Bahnhofstraße als deutlich günstiger eingeschätzt wird, wird die Bahnhofstraße zuvor ausgebaut. (siehe auch Antwort 1)
- 17** Allgemein In den letzten Jahren wurden für die verschiedensten Verkehrsproblemen Gutachten erstellt. Die hierdurch entstandenen Kosten können nicht einem Projekt zugeordnet werden.
- 18** Verkehrsprognose Auf der Heidener Straße kommt es durch die Verlängerung der Bahnhofstraße bis zum Jahr 2020 zu einer Erhöhung der Verkehrsbelastung von 700 Kfz/24h (Summe der Fahrzeuge als Querschnittsbelastung in beiden Fahrtrichtungen). Diese Zunahme ist durch einen in diesem Bereich verstärkten Zufluss aus Richtung Norden über die Bahnhofstraße zu erklären. Aus Richtung Süden kommt es hingegen als Folgewirkung der Änderungen im Straßennetz zu einer Entlastung. Es kommt zu keiner nennenswerten Zunahme der Verkehrsbelastung in der Mühlenstraße. Durch die Entlastung auf der Heidener Straße wird diese für Fahrten aus Richtung Süden grundsätzlich attraktiver, was zu einer leichten Verringerung der Fahrten auf dem Butenwall führt.



## ***Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine***

- 19** Grunderwerb Es müssen noch schwierige Verhandlungen mit zwei bzw. drei Grundstückseigentümern geführt werden.
- 20** Verkehrslenkung Verkehrslenkende Maßnahmen zur Entlastung der Ahauser Straße sind nicht zielführend. Die Verkehrsbelastung der Ahauser Straße setzt sich zu einem wesentlichen Anteil aus Binnenverkehr zusammen, d.h. Verkehr, der innerhalb Borkens unterwegs ist, mit einer hohen Ortskenntnis. Die gewählten Routen werden im Wesentlichen durch die Reisezeiten und die Ortskenntnis geprägt. Ortsunkundige Verkehre, die über Navigationssystem geleitet werden, sind auch nicht dazu geeignet über wegweisende Beschilderungen o.ä. In die Verkehrslenkung einzugreifen.
- 21** Allgemein Wirtschaftliche Interessen der Gewerbebetriebe im Umfeld des Bahnhofs haben bei der Entscheidungsfindung bzw. bei der Trassenplanung keine Rolle gespielt.
- 22** Grunderwerb Die Eigentumsverhältnisse an der Bahnhofsstraße sind geklärt. Es hat zahlreiche Gespräche mit den Anwohnern gegeben. Einige Verhandlungen sind bereits abgeschlossen. Einige noch offene Verhandlungen müssen noch zum Erfolg gebracht werden. Weitere Details können aus datenschutzrechtlichen Gründen an dieser Stelle nicht ausgeführt werden.
- 23** Zweirichtungsverkehr Bahnhofstraße Eine wirksame Entlastung der Ahauser Straße sowie des Ortsteils Gemen kann nur über eine 2-streifige Bahnhofstraße von der Heidener Straße bis zum Ramsdorfer Postweg erfolgen. Dies haben Verkehrsmodellrechnungen nachgewiesen.

## **Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine**

- 24** Trassierung der Bahnhofstraße Ausgangspunkt der Überlegung war die Verlegung des Bahnhofpunktes um 150 m nach Süden.
- 25** Bahnstrecke Borken-Essen Eine Garantie der dauerhaften Erhaltung der Bahnlinie Borken-Essen kann nicht gegeben werden. Jedoch ist es durchaus wahrscheinlich, dass die Strecke mittelfristig erhalten bleibt. Andernfalls hätte die Bahn den Bahnhofpunkt nicht erneuert.
- 26** Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bocholt Die Erweiterung der Bahnlinie bis nach Bocholt ist eher unabhängig von diesem Projekt zu sehen. Rein verkehrstechnisch müsste die Bahnlinie nach Bocholt in einem Unterführungsbauwerk die Ahauser Straße kreuzen. Ob das wirtschaftlich ist, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden, da sich vermutlich im weiteren Streckenverlauf noch weitere Kreuzungsbauwerke ergeben, beispielsweise mit der B 70.
- 27** Knotenpunkt Ahauser Straße / Heidener Straße Eine Umgestaltung des Knotenpunktes Ahauser Straße / Heidener Straße / Nordring wurde vor einigen Jahren schon einmal untersucht mit dem Ergebnis, dass dies verkehrstechnisch an dieser Stelle nicht möglich ist.
- 28** Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bocholt Eine Verlängerung der Bahnlinie nach Bocholt wird derzeit diskutiert, jedoch ist eine Verlängerung der Bahnlinie eher unabhängig von diesem Projekt zu sehen. Ob eine Reaktivierung der Bahnlinie nach Bocholt wirtschaftlich darstellbar wäre, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden. Eine Aktivierung der ehemaligen Bahnlinie nach Coesfeld bzw. in den Nordteil des Kreises dürfte sehr schwierig werden, da nach Aufhebung der Bahntrasse Teile davon veräußert wurden.

## ***Antworten - Ausgangslage, Ziele, bisherige Meilensteine***

- 29**      Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bocholt      Eine Kreuzung der verlängerten Bahnhofstraße durch eine verlängerte Bahnlinie nach Bocholt wäre verkehrstechnisch mit einem Bahnübergang an dieser Stelle lösbar. Im weiteren Streckenverlauf nach Bocholt kann die Kreuzung der Ahauser Straße sowie auch der B 70 sicherlich nur durch ein Unterführungsbauwerk gewährleistet werden. Aufgrund der Höhenentwicklung einer Bahntrasse würde das bedeuten, dass auch die Bahnhofstraße über ein Unterführungsbauwerk gekreuzt werden müsste. Inwieweit so eine Lösung betriebswirtschaftlich realistisch ist für eine Reaktivierung der Bahn, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.
- 30**      Radverkehr      Ein wesentliches Ziel bei der Planung des Bahnhofs war die Vernetzung des Fahrradverkehrs mit dem ÖPNV, d.h. Bus, Schiene. Insbesondere die ausreichende Anzahl an überdachten Fahrradabstellmöglichkeiten sowie eine sichere und komfortable Radwegführung zur Verbesserung des Bahnhofsumfeldes waren wichtig bei der Planung des Bahnhofsumfeldes.
- 31**      Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bocholt      Technisch wäre eine Wiederbelebung der Bahnlinie nach Bocholt möglich. Ob das wirtschaftlich darstellbar und lösbar ist, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden.
- 32**      Reaktivierung der Bahnstrecke nach Bocholt      Die Erweiterung der Bahnlinie bis nach Bocholt ist eher unabhängig von diesem Projekt zu sehen. Aus verkehrstechnischen Gründen und aus Gründen der Verkehrssicherheit müsste die Bahnlinie nach Bocholt in einem Unterführungsbauwerk u.a. die Ahauser Straße kreuzen. Ob das wirtschaftlich darstellbar ist, kann an dieser Stelle nicht geklärt werden, da sich vermutlich im weiteren Streckenverlauf noch weitere Kreuzungsbauwerke ergeben, beispielsweise mit der B 70. Die Kreuzung der Bahnhofstraße ist wegen der deutlich geringeren Verkehrsbelastung vergleichsweise einfach zu lösen.