

III. Methodische Vorgehensweise bei den Flächenausweisungen

Im Vorfeld der Erarbeitung des Flächennutzungsplanes standen umfangreiche Erhebungen, welche die Entwicklung der Stadt analysierten. Diese wiederum stellten die Grundlage zur Prognose der Einwohnerentwicklung bis zum Zieljahr 2015 dar sowie darauf aufbauende Bedarfsabschätzungen für einzelne Nutzungen. Im Rahmen dieser Vorüberlegungen sowie im weiteren Aufstellungsverfahren wurde auf die Nutzungsgruppen Wohnen und Arbeiten sowie Verkehr als Grundfunktionen im Siedlungsraum besonderes Augenmerk gerichtet.

Dem Erarbeitungsprozess lag dabei ein methodischer Aufbau zugrunde, der statistisch-mathematische sowie planerisch-konzeptionelle Schritte umfasste. Planinhalte, wie Sonderbauflächen, Mischbauflächen oder Flächen für Gemeinbedarfseinrichtungen etc., wurden zwar ebenfalls anhand perspektivisch-strategischer Planungsüberlegungen (z. B. Schulentwicklungsplan, Kindertagesstättenbedarfsplan, Einzelhandelsentwicklung) und fachplanerischer Einschätzungen bemessen und dargestellt. Konkrete Prognoseansätze in

Form komplexer Rechenmethoden kamen jedoch nicht zur Anwendung.

1. Bevölkerungsprognose

Neue Leitlinien der Stadtentwicklungsplanung bedingen immer auch Zielgrößenvorgaben zur zukünftigen Entwicklung der Bevölkerung. Aufgrund der nahezu erreichten Zielgrößen der in Dorsten anlässlich der kommunalen Neugliederung Mitte der 1970er-Jahre durchgeführten umfangreichen Prognoserechnungen und einigen Tendenzänderungen in den Folgejahren wurden im Jahre 2002 daher neue Prognosen auf das Jahr 2015 gerechnet.¹ Eine Aktualisierung erfuhren diese Daten durch den Bevölkerungsbericht 2005 der Bezirksregierung Münster mit Modellrechnungen bis zum Jahr 2050.²

Folgende Faktoren haben sich aus den früheren Prognosen als kalkulierbar herausgestellt

und wurden zur Abschätzung der zukünftigen Entwicklung übernommen:

- Dorsten hat als Stadt der Ballungsrandzone mit hohen Grünflächenanteilen und ausgeprägtem Freizeitwert eine große Attraktivität als Wohnstandort.
- Der Strukturwandel im Ruhrgebiet und die sich daraus ergebende Veränderung der Beschäftigtenstruktur dieser Region werden die Wohnattraktivität weiter stärken.
- Die gute Anbindung im Bereich des Individualverkehrs und die gute Anbindung im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs werden auch in Zukunft Pendlerströme in den Kernbereich des Ruhrgebietes zur Folge haben.

Unter diesen Annahmen sollte davon auszugehen sein, dass die Stadt Dorsten aufgrund ihrer Lage in der Region über genügend Potenzial verfügt, um weiterhin Wanderungszuwächse verzeichnen zu können. Gleichzeitig weist die Stadt im Durchschnitt der Jahre 2000 bis 2004 eine recht hohe negative Wanderungsbilanz aus, die sich zumindest in der Region zu verstetigen scheint.

¹ Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): Flächennutzungsplan - Bevölkerungsprognose, Bauflächenermittlungen, Beiträge zur Stadtplanung, April 2002

² Bezirksregierung Münster: Der demografische Wandel und seine Konsequenzen für den Regierungsbezirk Münster - Bevölkerungsbericht 2005, aktualisierte Fassung vom 15.01.2006

Eines der wesentlichen Steuerungsinstrumente, diesen unvermeidlichen Schrumpfungsprozessen entgegen zu wirken, ist es daher, Bauland zur Verfügung zu stellen, das in Art, Umfang und Preis den Bedürfnissen der Nachfrage entspricht.

Nach einer Periode des Einwohnerzuwachses zwischen 1987 und 1993 sind die Bevölkerungszahlen im Emscher-Lippe-Raum seit 1994 rückläufig und werden weiter stark abnehmen. Ohne Gegenmaßnahmen bei den Wanderungsverlusten der Region ist daher ein langfristiger Rückgang der Bevölkerung auf bis zu 60 % des heutigen Niveaus zu erwarten.

Im Vergleich zur Region verlief die Einwohnerentwicklung in Dorsten bislang deutlich positiver. Nach einer Prognose der Bezirksregierung Münster Ende der 1990er-Jahre sollte Dorsten bis zum Jahr 2004 Einwohnerzuwächse erwarten; danach wurden Einwohnerverluste vorausgesagt. Tatsächlich finden bereits seit 2001 Einwohnerverluste statt. Für 2015 prognostizierte die Bezirksregierung noch 80.170 Einwohner in Dorsten, wohingegen der Bevölkerungsbericht 2005 (auf der Basis von 2004) für den Zielhorizont 2020 für

Dorsten nur noch knapp 74.000 Einwohner prognostiziert.

Auch verfügte Dorsten in den Jahren zwischen 1975 und 1995 im Vergleich zu Nordrhein-Westfalen über eine extrem junge Bevölkerung. Dies ist u.a. auf den Altersaufbau der zuziehenden Personen („Junge Familien“) und der relativ jungen Ausgangsbevölkerung zurückzuführen. Dieser Altersaufbau verändert sich jedoch seit Anfang der 1990er-Jahre: Nimmt die Zahl der Kinder und Jugendlichen seit der Zeit relativ ab, so zeichnet die Gruppe der 25- bis 40-Jährigen Zuwächse. Dennoch ist die Bevölkerung Dorstens jünger als im Emscher-Lippe-Raum und jünger als im Kreis Recklinghausen. Gleichwohl wird in der Emscher-Lippe-Region langfristig nahezu jeder Altersjahrgang weniger Menschen haben als 2004.

Eine Prognose der Einwohnerentwicklung von Dorsten in mehreren Varianten durch das Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes Nordrhein-Westfalen (LDS NRW) aus dem Jahre 2000 führte zu einer nach damaliger Auffassung realistischen Variante, die zum Jahre 2015 einen Bevölkerungsstand von 80.432 Einwohnern ermittel-

te. Dass diese Prognose zur städtischen Prognose eine Differenz von rund 1.300 Einwohner aufweist, beruht u.a. auf der unterschiedlichen Datenbasis von LDS und Stadt.

So sind in der auf der kommunalen Einwohnermeldedatei basierenden städtischen Bevölkerungsfortschreibung schon seit Jahren durchweg mehr Einwohner erfasst als in den auf der Fortschreibung der Volkszählung aus dem Jahre 1983 basierenden Daten des LDS. Dies weist auch auf die Überfälligkeit einer neuen Volkszählung hin. Darüber hinaus rechnete die städtische Prognose mit einem höheren jährlichen Wanderungsplus und örtliche Besonderheiten, z.B. fand die Altersstruktur der zu- und abwandernden Personen eine stärkere Berücksichtigung. Auch aufgrund unterschiedlicher Referenzzeiträume, verschiedener Definitionen etc. entstehen zu anderen statistischen Quellen immer wieder Differenzen.

| Entwicklung der Einwohnerzahl und Prognose 2015 / 2020 Gesamtstadt Dorsten (Bevölkerung mit Hauptwohnung) | | | |
|--|---|---|--------------------------------------|
| Jahr | Einwohner zum 31.12. (städt. Fortschreibung) | Prognose nach LDS-Daten / städtischer Fortschreibung | Prognose Bevölkerungsbericht 2005 |
| 1978 | 68.928 | | |
| 1985 | 73.914 | | |
| 1990 | 79.350 | | |
| 1995 | 81.877 | | |
| 2000 | 82.139 | 81.060 / 82.139 | |
| 2001 | 82.461 | 81.193 / 82.461 | |
| 2002 | 81.919 | 81.284 / 82.552 | |
| 2003 | 81.535 | 81.340 / 82.608 | |
| 2004 | 81.329 | 81.366 / 82.634 | 80.116 |
| 2005 | 80.829 | 81.358 / 82.626 | |
| 2006 | 80.346 | 81.330 / 82.599 | |
| | | | |
| 2010 | | 81.053 / 82.321 | |
| | | | |
| 2015 | | 80.432 / 81.700 | |
| | | | |
| 2020 | | | 73.800 |

Kompensationsmaßnahmen der natürlichen demografischen Entwicklung in Dorsten und die Lagegunst der Stadt möglicherweise greifen. Gleichwohl wären nach Fortschreibung der städtischen Einwohnerzahlen in 2015 knapp 82.000 Einwohner in Dorsten wohnhaft, was einem deutlichen Bevölkerungszuwachs und nach heutiger Sicht einer unrealistischen Entwicklung gleichkommt. Einschränkend ist zu erwähnen, dass dieser städtischen Einwohnervorausschätzung der Referenzzeitraum 1993 - 1997 zugrunde liegt

Dagegen weist die Prognose des Bevölkerungsberichtes der Bezirksregierung mit dem Basisjahr 2004 eine bereits um ca. 1.000 Einwohner geringere Bevölkerungszahl auf als sie seitens des LDS für das Jahr 2004 vorausgeschätzt worden war. Im Falle der städtischen Vorausschätzung mit einem noch früheren Basisjahr liegt die Differenz gar bei rund 2.500 Einwohnern.

Unter diesen ungleichen Voraussetzungen, vor allem den unterschiedlichen Ausgangsdaten, ist die prognostizierte Einwohnerentwicklung

Die auf der Basis Juni 2000 gerechnete Prognose des LDS erwartet in 2015 eine zum damaligen Zeitpunkt als realistisch eingeschätz-

te Einwohnerzahl von 80.432, die sich damit ungefähr auf dem heutigen Stand (2006 !) hält, also darauf hindeuten könnte, dass

- auf rund 80.400 Einwohner im Zieljahr 2015 durch das LDS,
- auf ca. 81.700 Einwohner im gleichen Zieljahr durch die Stadt sowie
- auf knapp 74.000 Einwohner im Zieljahr 2020 durch den Bevölkerungsbericht 2005 der Bezirksregierung Münster

zu relativieren. Da langfristige Bevölkerungsentwicklungen von vielen Unwägbarkeiten abhängen, geht die Stadt in ihrer Vorsorgeplanung zum Zielhorizont 2015 daher weiterhin von einer Einwohnerzahl von annähernd 80.000 aus.

Basierend auf der städtischen Einwohnervoraussschätzung wurde die mögliche Bevölkerungsentwicklung in den einzelnen Stadtteilen zunächst unter Status-Quo-Bedingungen abgebildet. Hierbei wurde im ersten Schritt die Einwohnerentwicklung der vergangenen Jahre in den Stadtteilen ins Verhältnis gesetzt zu der Entwicklung der Gesamtstadt. Unter der Annahme, dass sich diese Entwicklung auch in Zukunft fortsetzt, wurde in einem zweiten Schritt der ermittelte Verhältniswert (Mittelwert der Entwicklungsindizes aus den Jahren 1985 - 2000) mit den jährlichen Prognosedaten der Gesamtstadt verrechnet.

Durch diese Einwohnerprojektion wurde jedoch auch deutlich, dass die gewonnenen Daten in einigen Fällen die Tendenzen der vergangenen Jahre überzeichnen. Hinzu kamen die statistisch kleinen Einheiten der Stadtteile, die dazu beitrugen, Auffälligkeiten durch die geringe Datenbasis nicht ausgleichen zu können.

Ein wesentlicher Faktor, welcher die Bevölkerungsentwicklung weiterhin maßgeblich be-

dingt, ist die Anzahl der erstellten Wohnungseinheiten. Von 1975 bis 2000 ist die Zahl der Wohnungseinheiten um 58 % gestiegen. Dies entspricht einer absoluten Zunahme um 12.435 oder im Jahresdurchschnitt 500 erstellten Wohnungseinheiten.

Auch wenn der Vergleich des Wanderungsgewinns eines jeden Jahres mit der Anzahl jeweils genehmigter Wohnungseinheiten keine direkte Korrelation erkennbar macht, so

| Stadtteil | Einwohner zum 31.12.2000 | Einwohner zum 31.12. 2015 |
|---------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| Holsterhausen | 13.468 | ca.12.400 |
| Hervest | 13.838 | ca. 13.700 |
| Altstadt | 4.169 | ca. 2.900 |
| Feldmark | 8.523 | ca. 9.900 |
| Hardt | 8.325 | ca. 8.900 |
| Dorsten-Lippe-Süd | 21.017 | ca. 21.700 |
| Lembeck | 5.394 | ca. 5.400 |
| Rhade | 5.692 | ca. 6.100 |
| Dorsten-Nord | 11.086 | ca. 11.500 |
| Wulfen | 17.001 | ca. 16.900 |
| Deuten | 1.682 | ca. 1.600 |
| Östrich | 1.795 | ca. 1.800 |
| Altendorf-Ulfkotte | 2.252 | ca. 2.100 |
| Σ = Gesamtstadt | 82.139 | ca. 81.700 |

dienen fertig gestellte Wohnungseinheiten dennoch nachweislich nicht ausschließlich dem Wanderungsgewinn. Bei einer angenommen Größenordnung zuziehender Familien von 2,6 Personen hätte der Wanderungsgewinn in den letzten 20 Jahren bei ca. 25.000 Personen liegen müssen, er beträgt jedoch nur knapp die Hälfte. Dies weist darauf hin, dass ein großer Teil des Wohnungsneubaus allein dafür erforderlich war, den durch die bereits vorhandene Bevölkerung ausgelösten Mehrbedarf abzudecken.

2. Abschätzung des Bedarfs an Wohnbauflächen

Für die Ermittlung des Wohnbauflächenbedarfs kamen unterschiedliche Prognosearten in Betracht, die vereinfacht nach wohnflächenbezogenen Ansätzen (Prognose über die voraussichtliche Steigerung der Wohnfläche pro Einwohner) und wohnungsbedarfsorientierten Ansätzen unterschieden werden können. In jüngerer Vergangenheit haben sich zunehmend die wohnungsbedarfsorientierten Vorausschätzungen durchgesetzt, da sich die noch in der letzten Generation von Flächennutzungsplänen verbreitet angewendeten

wohnflächenorientierten Methoden als äußerst unzuverlässig erwiesen haben.

Grundlage für die Wohnungsbedarfsschätzung bis zum Jahre 2015 war die Bevölkerungsprognose und die aus ihr abgeleitete Einwohnerentwicklung in den Stadtteilen. Darüber hinaus wurden für die weitere Berechnung folgende wesentlichen Faktoren unter Berücksichtigung einer Reihe von spezifischen Annahmen miteinbezogen:

- gesellschaftliche Entwicklungen, wie z.B. die Heirats- oder Scheidungsquote, der Trend zur Singularisierung etc.,
- der lokale Nachholbedarf aus Zeiten eines angespannten Wohnungsmarktes sowie der Auflockerungsbedarf aufgrund geänderter Ansprüche,
- der Ersatzbedarf aus Wohnungsabbrüchen und Umwidmungen,
- die Anzahl der Zweit- und Ferienwohnungen,
- die Fluktuationsreserve,
- die Bedarfsdeckung durch Möglichkeiten der Innenverdichtung und der Schließung von Baulücken.

In der Summe ergab sich nach eingehender Abschätzung der jeweiligen Bedarfe für Dorsten ein Gesamtbedarf von zusätzlich 2.189 Wohneinheiten bis zum Jahr 2015. In den einzelnen Stadtteilen variiert die Situation in Abhängigkeit von den örtlichen Rahmenbedingungen erheblich.

Zur Abschätzung des notwendigen Bedarfs für Wohnbauflächen wurde auf Basis des ermittelten Wohnraumbedarfs über die methodisch notwendigen Rechenschritte ermittelt, welche Bauflächenkontingente nach den voraussehbaren Rahmenbedingungen notwendig wären, um die Stadtentwicklung der zurückliegenden Jahre fortzuschreiben. Ergänzend hierzu wurde zur Darstellung der Wohnbauflächen eine Zuteilung von Flächenkontingenten nach den Größenverhältnissen der Stadtteile vorgenommen („Proportionalansatz“).

Auf der Grundlage dieser Trendfortschreibung, des Proportionalansatzes sowie den sich daraus ergebenden Bedarfszahlen für zusätzliche Bauflächen erfolgte eine Korrektur anhand stadtentwicklungspolitischer Zielsetzungen. Diese neuen Ziele wurden inhaltlich entscheidend geprägt durch die zur Neu-

konzeption des Flächennutzungsplanes erarbeiteten Leitlinien zur Stadtentwicklung.³

Im weiteren Planungsverlauf wurden die Flächenkontingente und quantitativen Vorgaben für die Stadtteile durch die konkreten räumlichen Bedingungen an den jeweiligen Standorten im Stadtgebiet bestätigt oder verändert. Hierzu fanden nach Standortbereisungen nahezu flächendeckend Einzelprüfungen statt, die in der Folge zu planerischen Strukturkonzepten führten. Diese konzeptionellen Überlegungen basierten auf einem Geflecht von Planungskriterien unterschiedlicher Tragweite und Ausprägung. So waren nach dem Wesen der Bauleitplanung städtebauliche, ökonomische, ökologische, rechtliche und soziale Einflussgrößen mit wechselnden Wertigkeiten und Auswirkungen in die Prüfungen einzubeziehen.

Auf die Erörterung der jeweiligen räumlichen Chancen, Mängel und Bindungen erfolgte abschließend ein Gesamtabgleich des Stadtge-

³ Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): Flächennutzungsplan - Leitziele zur Zukunftssicherung und nachhaltigen Stadtentwicklung, Beiträge zur Stadtplanung, September 2003

bietes mit dem Ziel, den Nachweis der Ausgewogenheit und Sachgerechtigkeit insgesamt zu erbringen.

In der Summe beträgt der Wohnbauflächenbedarf für die Stadt Dorsten für den Referenzzeitraum 2000 - 2015 rund 92 ha. Dies entspricht einem angemessenen Dichtewert von ca. 24 Wohneinheiten pro Hektar. Im FNP '85 wurde dagegen noch mit einer maximalen Dichte von 25 Wohnungen und einer durchschnittlichen Dichte von 15 - 20 WE/ha gerechnet. Diese Werte wurden in dieser Größenordnung auch in der Praxis umgesetzt. Der Prognosewert für 2015 vermittelt somit in angemessener Weise zwischen realistischen Rahmendaten des Immobilienmarktes und dem planerischen Ziel, den Freiflächenverbrauch einzudämmen.

Dieser methodische Aufbau des Flächennutzungsplanes wurde für die Entwicklung der Wohnbauflächen vollständig abgearbeitet. In den Bauflächenermittlungen sowie dem Wohnbauflächenentwicklungsprogramm zum

Flächennutzungsplan ist die Methodik näher erläutert.⁴

3. Abschätzung des Bedarfs an Gewerbeflächen

Der Bedarf an zusätzlichen Gewerbeflächen lässt sich im Vergleich zum Bedarf an Wohnbauflächen wesentlich schwieriger ermitteln. Sind demografische Entwicklungslinien noch mathematisch zu prognostizieren und Wohnbauflächen daraus abzuleiten, so erschwert eine Vielzahl von unwägbareren Einflussgrößen, wie z.B. die wirtschaftliche Gesamtlage, die Entwicklung einzelner Branchen oder die Anforderungen an Produktionsabläufe und Betriebsgrundstücke, eine quantitativ exakte Bedarfsermittlung für Gewerbeflächen. Aufgrund der angeführten Unwägbarkeiten erfolgte dies daher mittels einer auf den vorhandenen Rahmendaten und erkennbaren Entwi-

⁴ Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): Flächennutzungsplan - Bevölkerungsprognose, Bauflächenermittlungen, Beiträge zur Stadtplanung, April 2002 sowie ders.: Flächennutzungsplan - Wohnbauflächenentwicklungsprogramm, Beiträge zur Stadtplanung, September 2003

cklungslinien basierenden Plausibilitätsabschätzung.

Die zunehmend differenzierteren Standortanforderungen der verschiedenen Branchen und Betriebstypen der gewerblichen Wirtschaft machen es in Zukunft notwendig, nicht nur ein quantitativ ausreichendes Angebot an gewerblichen Bauflächen bereit zu halten. Ziel muss es vielmehr auch sein, gewerbliche Entwicklungsstandorte auszuweisen, die den absehbaren, spezifischen Anforderungen der unterschiedlichen Branchen und Betriebsarten genügen und die Möglichkeit zu einer Standortauswahl für potenzielle Investoren bieten.

Anhand einer Vielzahl von Einflussfaktoren und Parametern wurde im Rahmen der Vorplanungen zum Flächennutzungsplan daher eine Bedarfsabschätzung für die nächsten 15 Jahre durchgeführt. Grundlage dieser Abschätzung war im Wesentlichen ein von der Bezirksregierung Münster im Rahmen der Neuaufstellung des Gebietsentwicklungsplanes, Teilabschnitt Emscher-Lippe, vorgelegtes zweistufiges Prognosemodell nach der GIFPRO-Methode. Neben der Berücksichtigung des Gewerbe- und Industrieansied-

lungsbereiche („GIB-Flächen“) beanspruchenden Personenkreises umfasst die zweite Stufe der Bedarfsabschätzung auch Faktoren wie z.B. den Verlagerungs- und Neuansiedlungsbedarf, wiedernutzbare Flächen, den Bedarf aufgrund von Arbeitslosigkeit oder Sonderbedarf für die Bergwerksschließung im Jahre 2001.⁵

Hinsichtlich der durch die Regionalplanung zugestandenen Entwicklungskontingente sei an dieser Stelle auf eine Besonderheit des Gewerbeflächenangebots im Vergleich zum Flächenangebot für Wohn- oder Mischnutzungen hingewiesen. So verfügt die Stadt Dorsten nach Maßgabe der Regionalplanung in Zukunft über die Möglichkeit, gewerbliche Bauflächen bedarfs- und situationsabhängig auch außerhalb der im Gebietsentwicklungsplan Emscher-Lippe dargestellten Gewerbe- und Industrieansiedlungsbereiche planerisch zu verfolgen.

Hierzu steht ein spezielles, räumlich nicht verortetes Flächenkontingent zur Verfügung.

⁵ Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): Flächennutzungsplan - Bevölkerungsprognose, Bauflächenermittlungen, a.a.O.

Bildhaft ist dieser Flächen-Pool mit einem Kontoguthaben vergleichbar. Sollte dieses Flächenkonto mittel- bis langfristig durch die Stadt in Anspruch genommen werden, ist der Flächennutzungsplan dementsprechend an die neuen Planungsziele anzupassen. Eine bedarfsgerechte Verortung von Flächen kann im Verbund mit dieser Option auf spätere Zusatzstandorte eine sachgerechte und angemessene Versorgung mit Ansiedlungsflächen garantieren.

Diese Bedarfsabschätzung der Bezirksregierung, durch die Stadt bei einigen Einflussgrößen modifiziert, wurde ergänzt durch eine Potenzialerhebung und -verortung gewerblicher Entwicklungs- und Mobilisierungsflächen. Diese Studie umfasst im Wesentlichen

- die Analyse und Bewertung von ausgewählten, überwiegend großräumigen Arealen - so genannten „gewerblichen Suchräumen“ - zur Entwicklung neuer gewerblicher Standorte,
- die Untersuchung von Möglichkeiten zur kleinräumigen Arrondierung bzw. Erweiterung bestehender Gewerbegebiete.

Ziel dieser Untersuchung von Makro-Standortbereichen war, aufgrund planerisch-tech-

nischer und landschaftsökologischer Kriterien, aber auch vorhandener Restriktionen und Realisierungsmerkmale (z.B. Eigentümerstruktur, Verfügbarkeit der Fläche), durch einfache nutzwertanalytische Evaluation zu Erkenntnissen zu gelangen, an welchen Mikro-Standorten im Stadtgebiet neue Gewerbeflächen im Flächennutzungsplan dargestellt werden können. Gleichzeitig wurden bestehende Gewerbegebiete auf Möglichkeiten einer Arrondierung bzw. einer Erweiterung untersucht und im FNP '85 vorhandene gewerbliche Reserveflächen ohne Baurecht als potenzielle Mobilisierungsflächen erhoben.⁶

Die unter dieser Prämisse kalkulierten zusätzlichen Gewerbeflächen-Darstellungen umfassen unter den genannten Voraussetzungen eine Größenordnung von rund 100 ha. Sie entsprechen damit grundsätzlich der Bedarfsabschätzung der Stadt für die weitere Stadtentwicklung. Im gleichen Zuge sind ca. 52 ha im FNP '85 dargestellter Gewerbeflächen zukünftig nicht mehr als gewerbliche Baufläche ausgewiesen.

⁶ Stadt Dorsten (Hrsg.): Langfristige Gewerbeentwicklung in Dorsten, Beiträge zur Stadtplanung, Dorsten 1999

4. Abschätzung des Bedarfs an Verkehrsflächen

Die prognostizierte Verkehrsentwicklung für die Stadt Dorsten und hieraus abgeleitet der Bedarf an Verkehrsflächen basiert maßgeblich auf Aussagen von Bundes- und Landesplänen, die durch städtische Untersuchungen und Abschätzungen konkretisiert wurden.

Maßgeblich für die zukünftige Verkehrsentwicklung sind neben den gesamtgesellschaftlichen Rahmenbedingungen vor allem die kommunalen und regionalen Entwicklungsziele, die generelle Entwicklung der Mobilität und etwaige Veränderungen bei der Verkehrsmittelwahl. Als realistische Entwicklungsvariante wird das so genannte „Status-Quo-Szenario“ berücksichtigt. Hierbei wird davon ausgegangen, dass - entgegen dem in den Jahren 1990 bis 1996 feststellbaren Trend - durch geeignete Rahmenbedingungen und Förderungsmaßnahmen die Zuwachsraten im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie im Fußgänger- und Radverkehr in der gleichen Größenordnung zu erwarten sind wie im Kfz-Verkehr (MIV), so dass der Modal-Split - das bestehende Auf-

teilungsverhältnis auf die Verkehrsmittel - in der heutigen Form erhalten bleibt.

Diese Annahme wurde durch die Ergebnisse einer Untersuchung zur Abschätzung des ÖPNV-Fahrgastpotenzials in Dorsten bestätigt.⁷

Als Grundlage für die Einschätzung der zukünftigen Verkehrsverteilung diene hierbei u.a. die im Jahr 1996 durchgeführte Haushaltsbefragung der Dorstener Wohnbevölkerung zur Verkehrsteilnahme und zum Verkehrsverhalten.⁸ Für die Stadt Dorsten wird damit von folgender Verkehrsverteilung auf alle Wege ausgegangen:

| Modal-Split Stadt Dorsten | | | |
|---------------------------|-------|--------|--------|
| MIV | ÖPNV | Rad | Fuß |
| 52,5 % | 4,8 % | 25,4 % | 17,3 % |

⁷ Retzko + Topp im Auftrag der Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): „Abschätzung des ÖPNV-Fahrgastpotenzials in Dorsten“, Düsseldorf, September 1998

⁸ Ingenieurgesellschaft Stolz mbH im Auftrag der Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): „Verkehrsentwicklung in Dorsten – Ergebnisse der Haushaltsbefragung“, Kaarst, 1997

Bei der Motorisierungsentwicklung ist zu erwarten, dass sich die Motorisierungskennziffer im Kreis Recklinghausen von heute rund 640 Pkw / 1.000 Erwachsene um rund 10 % auf 703 Pkw / 1.000 Erwachsene im Jahr 2015 erhöhen wird. Dieser Annahme liegt die Einschätzung der integrierten Gesamtverkehrsplanung Nordrhein-Westfalen zugrunde. Gleichzeitig muss damit gerechnet werden, dass die mittlere jährliche Fahrleistung im Jahr 2000 von 12.600 km / Fahrzeug um ca. 5,6 % auf 11.900 km / Fahrzeug im Jahr 2015 abnehmen wird.⁹

Bei der Mobilitätsentwicklung, die in Dorsten mit 3,8 Wegen je Einwohner und Tag schon heute auf einem sehr hohen Niveau liegt, wird kein weiterer Zuwachs erwartet. Insgesamt ist davon auszugehen, dass im Jahr 2015 in Dorsten mit einem allgemeinen Verkehrszuwachs von rund 7 % gegenüber der heutigen Situation zu rechnen ist.

Im Güterverkehr wird im Rahmen der Prognose des Bundesverkehrswegeplans für das

⁹ Deutsche Shell Aktiengesellschaft: „Mehr Autos – weniger Verkehr?“, Hamburg, August 2001 sowie ebd.: „Flexibilität bestimmt Motorisierung – Shell Pkw-Szenarien bis 2030“, Hamburg, April 2004

Jahr 2015 erwartet, dass unter dem Szenario „Integration“ der Güterfernverkehr um 45,1 % und der Güternahverkehr um 15,4 % anwächst. Da der Güterfernverkehr jedoch nur 28 % des gesamten Güterverkehrs ausmacht, ergibt sich – bezogen auf die Zeitspanne 2003 bis 2015 – eine Zuwachsrate im Güterverkehrsaufkommen von durchschnittlich 16,5 %.

Diese Zuwachsrate macht sich auf einzelnen Abschnitten des Dorstener Verkehrsnetzes je nach Netzzusammenhang in sehr unterschiedlichem Umfang bemerkbar. Unter Einrechnung der zusätzlichen Verkehrsaufkommen in den Bereichen des ehemaligen Schachts Wulfen sowie der ehemaligen Schachanlage Fürst Leopold ergibt sich dann im Gesamtverkehr eine Zuwachsrate in der Größenordnung von 12 % gegenüber der heutigen Situation.

Unter Berücksichtigung dieser grundlegenden Trends der Verkehrsentwicklung wurden für die Entwicklung des Straßenverkehrs unterschiedliche Netzfälle gerechnet und auf ihre Notwendigkeit und Wirksamkeit zur Erhaltung eines leistungsfähigen Verkehrsnetzes geprüft. In die Berechnung der Verkehrsmodelle

flossen fortgeschriebene Zählergebnisse an knapp 70 Zählquerschnitten im Stadtgebiet ein.¹⁰ Diese Daten umfassen sowohl Angaben zum Tagesverkehr über 24 Stunden als auch die einzelnen Stundenwerte einschließlich der jeweiligen Lkw-Anteile. Das sich hieraus ableitende klassifizierte Straßennetz mit seinen geplanten Netzergänzungen wurde nachrichtlich in den Flächennutzungsplan übernommen. Nur wesentliche städtische Netzergänzungen wurden im Flächennutzungsplan dargestellt. Weitere städtische Straßen sind aus der Themenkarte „Verkehrsnetzentwicklungen“ ersichtlich.

Der Entwicklung für den schienenbezogenen Personennahverkehr liegt das „Zielnetz 2015“ des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr zugrunde. Als Angebotsplanung soll das Zielnetz 2015 dazu beitragen, das o.a. Aufteilungsverhältnis auf die Verkehrsmittel zu Gunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs festzuschreiben und zusätzliche Fahrgäste für den ÖPNV zu gewinnen.

¹⁰ Stadt Dorsten (Planungs- und Umweltamt): „Verkehrserhebungen im Stadtgebiet 2003“, Dorsten, 2003

Die vorhandenen Strecken sind durch den Integralen Taktfahrplan NRW vom 15.12.2002 im Bestand gesichert. Entsprechende Modernisierungsmaßnahmen lassen sich auf den vorzufindenden Bahnflächen realisieren. Das Bahnflächenangebot kann durch effizientere Betriebsabläufe im Gegenteil sogar reduziert und anderen Nutzungen zugeführt werden.¹¹ Bereits durchgeführte Entbehrlichkeitsprüfungen fanden bei der Bemessung der Bahnflächen entsprechend Berücksichtigung. Für den schienengebundenen Güterverkehr sollen vor dem Hintergrund der prognostizierten Entwicklung im Güterverkehr die Anschlussgleise für Gewerbe- und Industriestandorte in ihrem Bestand als Alternative zum über die Straße abgewickelten Güterverkehr gesichert werden.

Der Flächenbedarf für den ruhenden Verkehr wird aus den städtischen Parkraumkonzepten abgeleitet und entsprechend fortgeschrieben. Ihre Entwicklung ist in den meisten Fällen abhängig von der Entwicklung benachbarter Flächen mit publikumsintensiven Nutzungen.

¹¹ Bahnflächenentwicklungsgesellschaft NRW mbH, „Liegenschaftspaket Stadt Dorsten“, Essen, 2005