



Stadt Borgholzhausen

Rahmenplanung „Kernbereich Borgholzhausen Bahnhof“



Januar 2019

Stadt Borgholzhausen
Masch 2 • 33829 Borgholzhausen

Ansprechpartner:

Kerstin Otte Tel. [05425] 807-60

Alexander Bloch Tel. [05425] 807-66

Stadtplanung und Kommunalberatung

Tischmann Loh

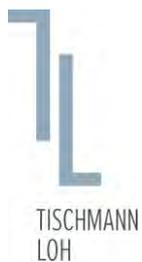
Berliner Straße 38 • 33378 Rheda-Wiedenbrück

buero@stadtplanung-tl.de

Ansprechpartner:

Roger Loh Tel. [05242] 55 09-22

Jennifer Hübner Tel. [05242] 55 09-27



Borgholzhausen, Januar 2019

Gliederung

1. Zukunftsaufgabe Bereich Bahnhof Borgholzhausen	3
1.1. Anlass	3
1.2. Aufgabe und Zielsetzungen.....	3
1.3. Untersuchungsgebiet	4
1.4. Prozess und Koordinationsarbeit.....	4
1.5. Ergebnis.....	5
2. Bestandsanalyse	6
2.1. Stadtraum.....	6
2.2. Verkehr.....	20
2.3. Nutzung	22
2.4. Randbereiche	24
2.5. Laufende Entwicklungen und Verfahren	27
3. Entwicklungsbausteine.....	28
3.1. Übergeordnete Gliederung.....	28
3.2. Nutzungsschwerpunkte	31
3.3. Räumliche Entwicklungsansätze	33
3.4. Verkehrsorganisation	39
4. Vorkaufsrechtsatzung.....	41
ANHANG.....	42

1. Zukunftsaufgabe Bereich Bahnhof Borgholzhausen

1.1. Anlass

Ende 2019 soll die Fertigstellung des Lückenschlusses der Autobahn A 33 zwischen Bielefeld, Steinhagen, Halle (Westf.) und Borgholzhausen voraussichtlich abgeschlossen sein. Durch die Inbetriebnahme der A 33 wird sich die verkehrliche Bedeutung der B 68 nachhaltig verändern. Hintergrund sind die zu erwartenden städtebaulichen Möglichkeiten und Entwicklungen, die sich nach Inbetriebnahme der A 33 durch den reduzierten Kfz-Verkehr bieten werden. Dies trifft in besonderem Maße auf die Abschnitte der Straße An der Bundesstraße sowie Vermolder Straße, aber auch auf die Abschnitte Bahnhofstraße und Osnabrücker Straße im Knotenbereich Bahnhof Borgholzhausen zu. Der Lückenschluss eröffnet die Chance, den bis dato stark belasteten Straßenraum inklusive dessen angrenzende Bereiche städtebaulich neu zu denken und zukunftsfähig auszurichten. Von zentraler Bedeutung ist diesbezüglich die Abstimmung mit den laufenden Projekten wie beispielsweise der Mobilitätsstation oder dem Siedlungsflächen-Konzept.

Lückenschluss A 33

1.2. Aufgabe und Zielsetzungen

Um die sich abzeichnenden Entwicklungschancen aufgrund des Lückenschlusses der A 33 optimal nutzen zu können, soll eine langfristig ausgerichtete Rahmenplanung für den Kernbereich Borgholzhausen Bahnhof erarbeitet werden. Im Fokus stehen insbesondere die Straßenräume der Straße An der Bundesstraße, Vermolder Straße, Bahnhofstraße und Osnabrücker Straße und deren angrenzenden Bereiche. Dabei stehen weniger konkrete Projekte, sondern vielmehr das Benennen der relevanten übergeordneten Entwicklungsthemen und das Erarbeiten übergeordneter städtebaulicher Zielsetzungen sowie deren Abstimmung untereinander im Vordergrund. Die vorbereitende Rahmenplanung soll den roten Faden für eine erfolgreiche städtebauliche Neuordnung der wichtigen Straßen inklusive deren angrenzenden Bereiche definieren. Dabei kann die Planung im Zuge der weiteren Entwicklung schrittweise fortgeschrieben und konkretisiert werden.

*städttebauliche
Neuordnung*

Die übergeordneten Wirkungs- und Projektziele lauten:

- Die strukturelle und funktionale Stärkung sowie topografische und städtebauliche Gliederung der Straßenachse mit einem eigenständigen Profil,
- die Identifizierung von potentiellen Entwicklungsflächen zur Stärkung und Aktivierung der Straßenachse und Randbereiche,
- die Stärkung der Standorts primär als Gewerbe- sowie bedarfsgerecht als Wohnstandort,
- die Abstimmung und Neuausrichtung der Verkehrsorganisation auf die Auswirkungen des Lückenschlusses der A 33,

*Wirkungs- und
Projektziele*

- die gestalterische Aufwertung des öffentlichen Raums zur Schaffung eines attraktiven Umfelds für bestehende und neue Nutzungen,
- die Stärkung der Aufenthaltsqualität insbesondere im Bereich Bahnhof und geplanter Mobilitätsstation,
- die Schaffung einer inhaltlichen Basis für mögliche weiterführende Planungs- und/oder Umsetzungsinstrumente im Bereich des Kernbereichs Bahnhof Borgholzhausen (z. B. Vorkaufsrechtsatzung) sowie
- die Koordinierung der laufenden Entwicklungen und Verfahren im Bereich der Straßenräume und angrenzenden Bereichen.

1.3. Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet für die Rahmenplanung beinhaltet neben den eigentlichen Straßenräume der Straße An der Bundesstraße, Vermolder Straße, Bahnhofstraße und Osnabrücker Straße auch die angrenzenden Bereiche wie beispielsweise den Bahnhofsbereich. Benachbarte Bereiche und Entwicklungen werden insbesondere dann mit einbezogen, wenn diese funktionale und strukturelle Auswirkungen auf die Straßenräume haben. Das Untersuchungsgebiet ist nicht als scharfe Grenze zu verstehen. Die Bestandsanalyse sowie inhaltliche Aussagedichte ist nicht flächendeckend gleich.

1.4. Prozess und Koordinationsarbeit

*laufende
Fortschreibung*

Ziel der Rahmenplanung ist es, eine vernetzte Planung mit zukunftsfähigen Strukturen zu entwickeln. Dafür bedarf es in einigen Bausteinen und Handlungsfeldern auch eines „langen Atems“. Die Rahmenplanung versteht sich nicht als statischer Plan, sondern als offenes und fortschreibbares Steuerungsinstrument. Neue Erkenntnisse und Anforderungen können folglich unmittelbar aufgegriffen und einbezogen werden. Die stetige Abstimmung und Koordinationsarbeit zwischen der Rahmenplanung und den laufenden Entwicklungen, Verfahren oder konkreten Projekten ist aus diesem Grund von zentraler Bedeutung. Vorhandene Chancen und Mängel im Bereich Borgholzhausen Bahnhof sollen entsprechend beleuchtet und die verschiedenen Anforderungen letztlich zu einer konsensfähigen und umsetzungsorientierten Rahmenplanung zusammengeführt sowie laufend fortgeschrieben werden. Mit kurzfristig realisierbaren Projektbausteinen wie beispielsweise der Mobilitätsstation soll sie gleichzeitig aber auch eine konsensgetragene Grundlage für anstehende Realisierungen liefern.

Koordinationsarbeit

1.5. Ergebnis

Die Rahmenplanung „Kernbereich Borgholzhausen Bahnhof“ soll als Wegweiser verstanden werden, der nicht an unveränderlichen Zielen festhält, sondern die wünschenswerte städtebauliche Neuordnung u. a. aufgrund der Chancen durch den Lückenschluss der A 33 skizziert und damit aus den örtlichen Gegebenheiten der Stadt Lösungsvorschläge für Probleme und Möglichkeiten aufzeigt. Im Ergebnis wird die Rahmenplanung u.a. auch die inhaltliche Basis für die geplante Satzung über besondere Vorkaufsrechte nach § 25(1) S. 1 Nr. 2 BauGB im Bereich Borgholzhausen Bahnhof darstellen. Abzuwarten bleibt in diesem Zusammenhang, inwiefern Synergien der Rahmenplanung für weitere Planungsinstrumente genutzt werden können.

Wegweiser

2. Bestandsanalyse

Im Rahmen der Bestandsanalyse werden folgende Themenbereiche untersucht:

- Stadtraum
- Verkehr
- Nutzung
- Randbereiche
- Laufende Entwicklungen und Verfahren

2.1. Stadtraum

Zwischen den Fassaden der jeweiligen Straßenseiten spannt sich entlang der Straße An der Bundesstraße, der Versmolder Straße, der Bahnhofstraße und der Osnabrücker Straße ein vielfältiger Stadtraum auf. Es finden sich unterschiedliche tiefe Vorgärten und Gärten, mobile Kübelpflanzen, Straßenbäume, Gebäudestellungen, Bürgersteige in unterschiedlichen Breiten und Ausbaumformen, einzelne Stellplätze oder größere Stellplatzanlagen, Bushaltestellen und im Kern die Fahrbahn für den Kfz-Verkehr. Eine Platzsituation ist lediglich kleinteilig am neu gestalteten Bahnhof vorhanden.

Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung hat der Stadtraum in den letzten Jahrzehnten deutlich an Qualität eingebüßt. Aufenthaltsqualitäten sind kaum vorhanden.

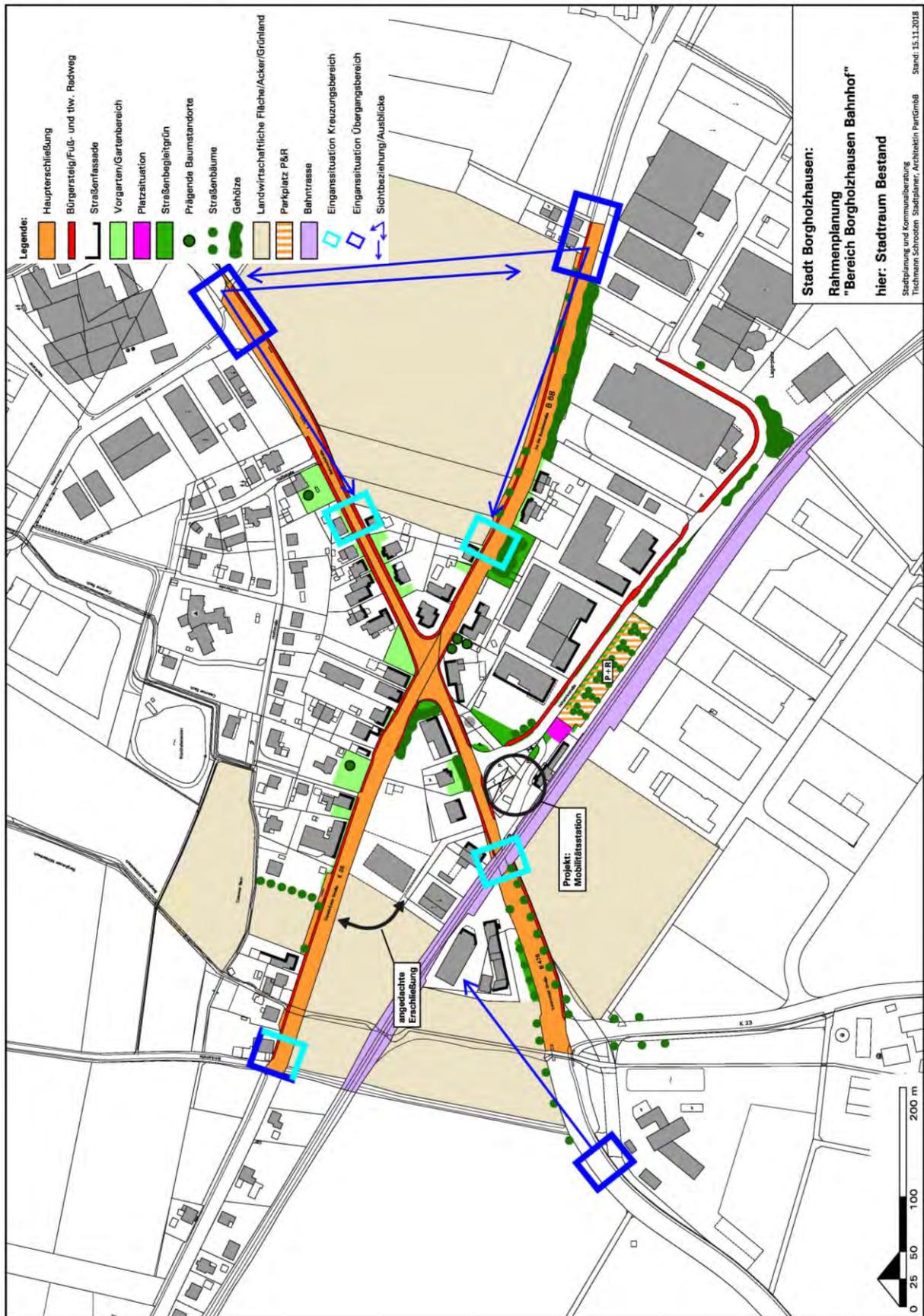


Abb. 1: Stadtraum Bestand (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

Stadtraumabschnitte Trotz der schwierigen Verkehrssituation finden sich entlang der Straßenachsen qualitätsvolle Randbereiche, Abschnitte und Einzelobjekte. Diese sind für eine qualitätsvolle städtebauliche Neuordnung der Straßenachsen von großem Wert und entscheidender Bedeutung. Die einzelnen Abschnitte sowie deren städtebauliche Kernmerkmale werden in der Folge kurz dargestellt.

Annäherung aus Richtung Halle (Westf.):
Abschnitt 1, An der Bundesstraße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- leicht geschwungener, verkehrsorientierter Straßenraum
- einseitiger Fuß-/Radweg
- mehrheitlich straßenbegleitender Grün-/Schotterstreifen als Abgrenzung zum Fuß-/Radweg

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- mehrheitlich tiefe Übergangsbereiche zu gewerblichen Nutzungen
- teilweise Straßenbäume
- teilweise Gehölzstreifen und Lagerflächen mit wenig gestalterischer Qualität
- teilweise Einfriedungen (z. B. Metallzäune, Gabionen)

Randbereiche:

- vereinzelt straßenbegleitende Bebauung mit Vorgärten/Vorplätzen
- Gewerbenutzungen (Rückseite der Industriestraße)
- Acker/Grünland

**Annäherung aus Richtung Halle (Westf.):
Abschnitt 2, An der Bundesstraße**



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- mehrheitlich einseitiger Bürgersteig
- mehrheitlich straßenbegleitender Grün-/Schotterstreifen als Abgrenzung zum Bürgersteig

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- heterogene, unübersichtliche Situation ohne gemeinsame gestalterische Qualität
- mehrheitlich schmale Übergangsbereiche zu angrenzenden Nutzungen
- vereinzelt schmale Vorgärten/Vorplätze (teilweise bepflanzt, teilweise gepflastert)
- teilweise Blumenbeete (ungenutzt), Blumenkübel, Einfriedungen, Absperrungen
- Gehölze
- ortsbildprägende Einzelbäume

Randbereiche:

- Mischung aus Gewerbe- (Rückseite Industriestraße) und Wohnnutzung, teilweise mit hohen Gestaltungs- und Nutzungsdefiziten
- Gehölzfläche
- private Parkplatzflächen
- teilweise Leerstand

Annäherung aus Richtung Dissen: Abschnitt 1, Osnabrücker Straße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- einseitiger Fuß-/Radweg
- mehrheitlich straßenbegleitender Grün-/Schotterstreifen als Abgrenzung zum Fuß-/Radweg

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- mehrheitlich tiefe Übergangsbereiche zu angrenzenden Nutzungen
- prägendes Einzelgebäude direkt an der Straße
- straßenbegleitendes Grün, teilweise großer Baumbestand/Straßenbäume
- Einfriedungen (z. B. Mauern, Zäune, Hecken)
- teilweise Vorgärten
- teilweise Leitplanken

Randbereiche:

- Wohn- und Gewerbenutzungen
- Acker/Grünflächen

**Annäherung aus Richtung Dissen:
Abschnitt 2, Osnabrücker Straße**



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- teilweise beidseitiger Bürgersteig / teilweise Fuß-/Radweg

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- mehrheitlich schmale Übergangsbereiche zu angrenzenden Nutzungen
- mehrheitlich straßenbegleitender Grün-/Schotterstreifen als Abgrenzung
- teilweise bepflanzte Vorgärten
- vereinzelt tiefe Gärten
- teilweise stehen Bauten direkt an den Bürgersteigen ohne Übergangszone

Randbereiche:

- teilweise ortsbildprägende, straßenbegleitende Gebäude
- mehrheitlich Wohnnutzung, teilweise gewerbliche Nutzungen
- teilweise Leerstand
- ortsbildprägender Einzelbaum in tiefem Garten
- Gehölz-/Gartenflächen teilweise ohne gestalterische Qualität, aber großem Entwicklungspotential (insbesondere direkt im Knotenbereich)
- Werbe-/Lagerflächen im direkten Knotenbereich mit großen Gestaltungsdefiziten

Annäherung aus Richtung Borgholzhausen Kernstadt: Abschnitt 1, Bahnhofstraße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- teilweise geschwungener/linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- Verkehrsinsel
- teilweise Fuß-/Radweg, abgesetzt von Fahrbahn durch straßenbegleitenden Grünstreifen/Gehölzstreifen/Graben
- teilweise beidseitiger Bürgersteig

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- überwiegend tiefe Übergangsbereiche als Grünflächen/Gartenflächen, teilweise ohne gestalterische Qualität
- teilweise Einfriedungen (z. B. Zäune, Hecken, Stützmauern)
- ortsbildprägende Einzelbäume

Randbereiche:

- gewerbliche Nutzungen
- Acker/Grünland

2 Annäherung aus Richtung Borgholzhausen Kernstadt: Abschnitt 2, Bahnhofstraße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- beidseitig Bürgersteige, teilweise sehr schmal

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- überwiegend schmale Übergangsbereiche
- überwiegend bepflanzte Vorgärten, teilweise Vorplätze/Parkplätze
- Einfriedungen (z.B. Zäune, Mauern, Hecken)
- Blumenkübel

Randbereiche:

- überwiegend Wohnbebauung, teilweise Dienstleistung im EG
- teilweise Gartenflächen

Annäherung aus Richtung Versmold/Autobahn A 33: Abschnitt 1, Versmolder Straße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- teilweise geschwungener/linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- teilweise Fuß-/Radweg, abgesetzt von Fahrbahn durch straßenbegleitenden Grünstreifen/Baumreihe/Graben

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- überwiegend tiefe Übergangsbereiche
- straßenbegleitendes Grün, Straßenbäume
- Lagerplatz
- Parkplatz

Randbereiche:

- gewerblich Nutzungen
- Siloturm
- Acker/Grünland

Annäherung aus Richtung Vermold/Autobahn A 33: Abschnitt 2, Vermolder Straße



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- linearer, verkehrsorientierter Straßenraum
- beidseitiger Bürgersteig, teilweise schmal

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- überwiegend schmale Übergangsbereiche, mehrheitlich ohne abgestimmte Gestaltqualität
- vereinzelt schmale Vorgarten- /Gartenbereiche
- Einfriedungen (z.B. Hecken, Mauern)
- Stellplatz-/Lagerflächen
- teilweise stehen Bauten direkt an den Bürgersteigen ohne Übergangszone

Randbereiche:

- mehrheitlich Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen, teilweise Leerstand (alte Mühle)
- Brachfläche
- Schotterfläche mit Imbiss
- Gastronomie (Imbissnutzung, Pilz)

Innerster Kreuzungspunkt



Städtebauliche Kernmerkmale:

Straßenraum:

- verkehrsorientierter Straßenraum
- allseitige Bürgersteig, teilweise schmal

Städtebauliche Übergangsbereiche:

- teilweise schmale Übergangsbereiche, teilweise stehen Bauten direkt an den Bürgersteigen ohne Übergangszone und ohne abgestimmte gestalterische Qualität
- vereinzelt schmale Vorgärten- /Gartenbereiche/Pflanzkübel
- städtebaulich und gestalterische insgesamt mangelhafte/undefinierte Situation insbesondere im spitzwinkligen, westlichen Bereich

Randbereiche:

- mehrheitlich Dienstleistungs- und Einzelhandelsnutzungen, untergeordnet Wohnnutzungen
- teilweise Leerstand mit großen Gestaltungsdefiziten
- Brachfläche im spitzwinkligen, westlichen Bereich
- wenig repräsentative Gewerbenutzungen (Vergnügungsstätten) auf der Ost- und Südseite

2.2. Verkehr

Der Bereich Borgholzhausen Bahnhof ist durch die markante Straßenkreuzung gekennzeichnet. An dieser Stelle treffen die Bundesstraßen B 68 und B 476, die Landesstraße L 785 sowie die Kreisstraße K 26 aufeinander.

Die Straße An der Bundesstraße (B 68) verbindet Borgholzhausen Richtung Osten direkt mit der Stadt Halle (Westf.) und im weiteren Verlauf mit dem Oberzentrum Bielefeld. Richtung Westen verläuft diese Straße weiter als Osnabrücker Straße (K 26) wodurch eine direkte Anbindung an die Stadt Dissen (aTW) in Niedersachsen gegeben ist.

Die Vermolder Straße (B 476) bildet Richtung Südwesten eine direkte Verbindung zur Autobahn A 33 in Richtung Osnabrück. Die Bahnhofstraße (L 785) wiederum bindet Richtung Nordosten den Bereich Borgholzhausen Bahnhof an die Kernstadt von Borgholzhausen an.

Südlich der Osnabrücker Straße sowie der Straße An der Bundesstraße verläuft die Bahntrasse „Haller Willem“ Bielefeld–Osnabrück. Diese quert dabei die Vermolder Straße. Im Bereich zwischen der Straße An der Bundesstraße und der Bahntrasse verläuft zudem die Industriestraße. Diese erschließt den Bahnhof und den Busbahnhof als wichtige Haltepunkte für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sowie die weiter östlich bestehenden, großen gewerblichen Nutzungen. Im nördlichen Bereich wird zudem das Gewerbegebiet „Hof Schütte“ durch die Straße Am Nienkamp direkt über die Bahnhofstraße erschlossen. Ergänzend finden sich einige wenige untergeordnete Erschließungsstraßen, welche Nutzungen in zweiter Reihe erschließen.

In diesem Sinne hat der Bereich Borgholzhausen Bahnhof eine wichtige Erschließungsfunktion als Knotenpunkt sowohl für den örtlichen als auch für den überörtlichen Verkehr. Die hohe Bedeutung als Knotenpunkt führt dabei auch zu einer entsprechend großen Verkehrsbelastung. Durch den verkehrlichen Schwerpunkt in diesem Bereich hat sich über die Jahre teilweise eine Gemengelage ergeben. Auswirkungen davon sind die ausgeprägte Trennwirkung und sehr hohe Immissionsbelastungen. In direkter Nachbarschaft zum übergeordneten Straßenkreuz sind Trading-Down-Effekte, Sanierungsstau und -defizite im baulichen Bestand.

Durch die für Ende 2019 geplante Fertigstellung des Lückenschluss der A 33 zwischen Borgholzhausen und Halle (Westf.) wird eine Entlastung des Knotenpunktes erwartet. Jedoch soll die Straße auch weiterhin als Ausweichstrecke bei Sperrungen der Autobahn dienen, somit bleibt die Bedeutung als Knotenpunkt, wenn auch in abgeschwächter Form, bestehen.

Entlang des übergeordneten Straßenkreuzes besteht ein Fuß-/Radwegnetz. Dieses ist mehrheitlich einseitig ausgeprägt. Querungsmöglichkeiten für Fußgänger finden sich lediglich im Kreuzungsbereich sowie in Richtung Borgholz-

hauser Stadt. Rückwärtige Fuß-/Radwegbeziehungen sind im Bereich der nördlichen Wohnnutzungen die Ausnahme.

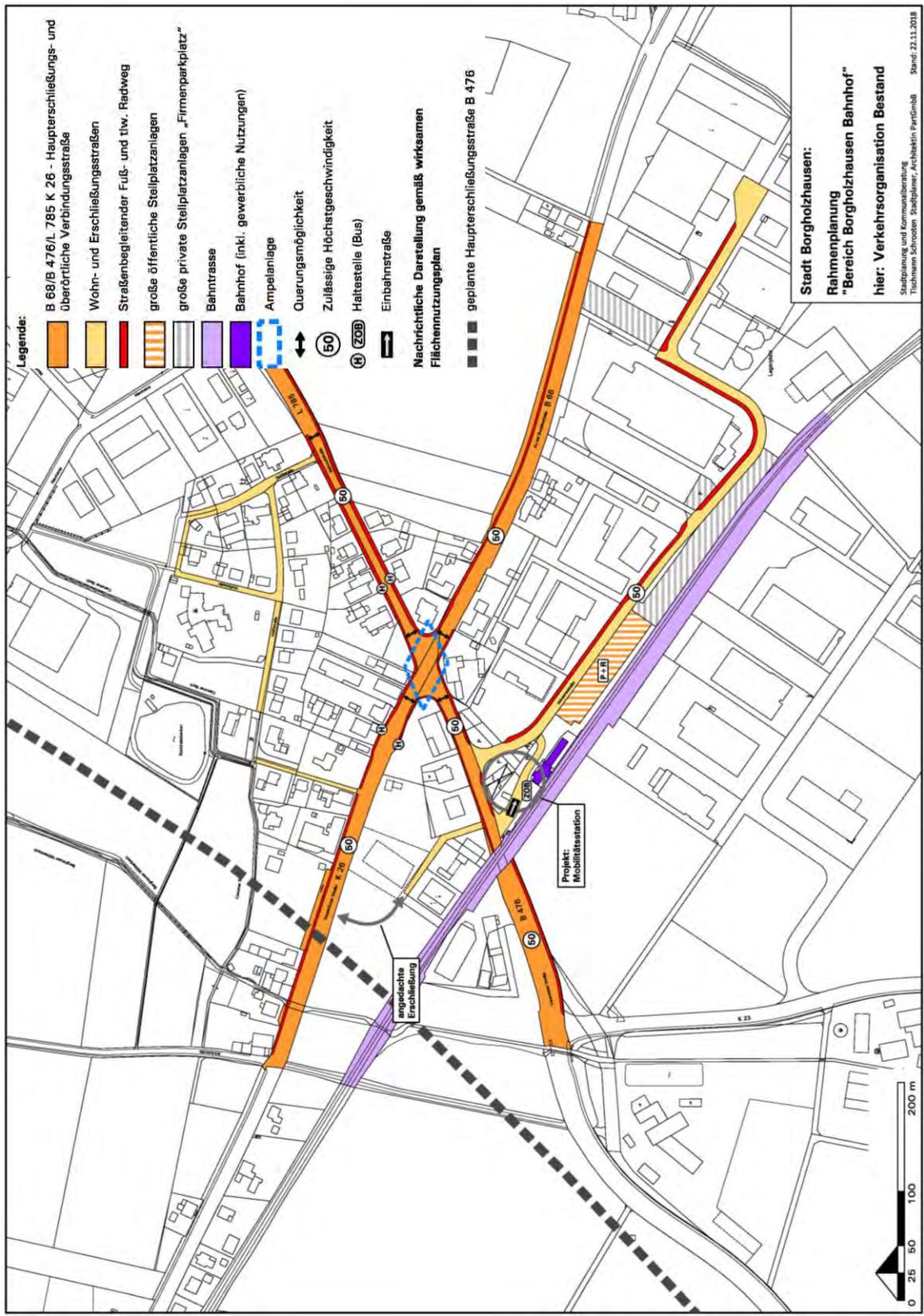


Abb. 2: Verkehrsorganisation Bestand (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

2.3. Nutzung

Wohnen

Im Bereich Borgholzhausen Bahnhof hat sich die Wohnnutzung mehrheitlich nördlich und östlich des Kreuzungspunktes entwickelt. Punktuell bestehen in diesen Bereich gewerbliche Nutzungen. Dabei handelt es sich vor allem um kleine Dienstleistungsunternehmen. Am nördlichen Randbereich besteht eine Kindertagesstätte (KITA) und im nordöstlichen Bereich eine Arztpraxis. Insgesamt hat sich der Bereich aufgrund der verkehrsgünstigen Lage schwerpunktmäßig zu einem Gewerbe- und Industriestandort entwickelt. Diese Nutzungen konzentrieren sich einerseits am nordöstlichen Randbereich (Gewerbegebiet Hof Schütte) und südlich der Osnabrücker Straße (K 26) sowie der Straße An der Bundesstraße (B 68). Insbesondere im Bereich der Industriestraße hat sich in der jüngsten Zeit ein starker gewerblicher Schwerpunkt herausgebildet.

Schwerpunkt Gewerbe

Aufgrund der Aufgabe von ehemaligen Nutzungen haben sich im Kernbereich des Kreuzungspunktes zwischenzeitlich ein Bistro und eine Vergnügungsstätte angesiedelt. Dieser Bereich ist zudem von leerstehenden Gebäuden oder Gebäudeteilen geprägt und weist dadurch gestalterische und strukturelle Defizite auf. Ortsbildprägend ist die Imbissnutzung (Pilz) zwischen dem Kreuzungsbereich und dem Bahnhof. Die kleine gastronomische Nutzung ist regional bekannt und wird gut frequentiert. Aktuell wird insbesondere der Bereich zwischen Osnabrücker Straße und Versmolder Straße baulich entwickelt.

Leerstand

An der Stelle wird der gewerbliche Schwerpunkt des Bereichs Borgholzhausen Bahnhof ausgebaut. Im südlichen Bereich bildet der Haltepunkt des öffentlichen Personennahverkehrs in Kombination mit dem großen öffentlichen Park+Ride-Parkplatz einen eigenen Nutzungsschwerpunkt. Im qualitätsvollen Bahnhofsgebäude haben sich zudem kulturelle Nutzungen und eine Immobilienfirma angesiedelt. In Kombination mit der geplanten Mobilitätsstation wird dieser Bereich voraussichtlich kurzfristig weiter gestärkt und aufgewertet. Richtung A 33 findet sich am südwestlichen Rand ein Raiffeisenmarkt und ergänzende kleinteilige gewerbliche Nutzungen.

Mobilitätspunkt

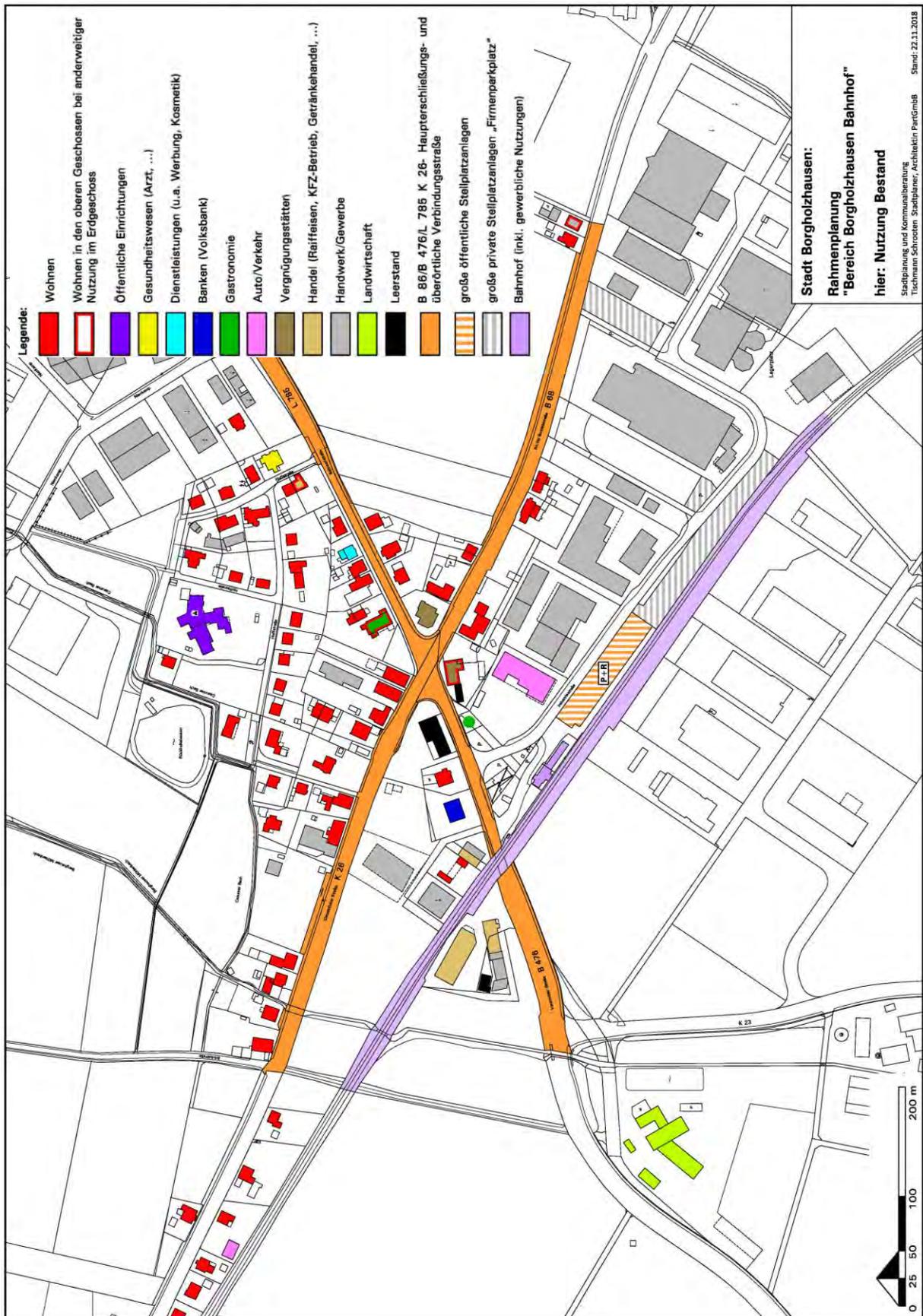


Abb. 3: Nutzungskartierung Oktober 2018 (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

2.4. Randbereiche

<i>Heterogene Situation</i>	Die Randbereiche beleben den Kreuzungspunkt maßgeblich. Entlang der Straßenachsen sind diese sehr unterschiedlich ausgeprägt. Entstanden ist insgesamt eine sehr kleinteilige und heterogene Nutzungssituation. Aufgrund der teilweisen Nähe zwischen den Wohn- und Gewerbenutzungen, bestehende Nutzungskonflikte im Bestand aber auch hinsichtlich der künftigen Entwicklungsschwerpunkte. Eine klare Schwerpunktsetzung ist städtebaulich wünschenswert. Die Straßenabschnitte des übergeordneten Kreuzungspunktes sind mehrheitlich bebaut und beherbergen unterschiedliche Nutzungen. Teilweise bestehen jedoch auch kleinere und größere Lücken. Diese sind u. a. in Abstimmung mit der angrenzenden Nachbarschaft und/oder den Grün-/Landschaftsräumen durch die jeweiligen Eigentümer bedarfsgerecht zu entwickeln.
<i>Schwerpunktsetzung wünschenswert</i>	
<i>Entwicklungspotentiale</i>	Im baulichen Bestand beinhalten einzelne Bereiche aufgrund der zu erwartenden Chancen durch den Lückenschluss der A 33 große Entwicklungspotentiale. Die Gründe dafür sind vielseitig. Im Vordergrund stehen einerseits städtebauliche und gestalterische Verbesserungs-, Umnutzungs- und Neuordnungspotentiale (rot schraffierte Flächen) und andererseits klassische Nachverdichtungspotentiale (grün schraffierte Flächen).
<i>Vielfältige Straßenrandbereiche</i>	Die Übergangsbereiche zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den angrenzenden Bereichen sind sehr vielseitig. Es finden sich stabile und/oder gut gestaltete bebaute Straßenrandbereiche und solche mit städtebaulichen und gestalterischen Defiziten – Letztere insbesondere im inneren Kreuzungsbereich. Strukturell prägend ist für den Bereich Borgholzhausen Bahnhof der zentrale Kreuzungsbereich. Dieser ist aufgrund der städtebaulichen Bedeutung mit großer Sorgfalt weiterzuentwickeln und soweit möglich städtebaulich sowie gestalterisch aufzuwerten.
<i>Qualitäten</i>	Nebst einigen städtebaulichen und gestalterischen Defiziten finden sich in den Randbereichen des Bereich Bahnhofs jedoch auch städtebauliche Qualitäten und hochwertig gestaltete Orte mit identitätsstiftendem/beispielgebendem Charakter. Exemplarisch sind an der Stelle folgende erwähnt:



Identitätsstiftendes
Bahnhofsgebäude



Qualitätsvoll gestaltete Gewerbe-
bauten mit erkennbarer Adress-
bildung in Richtung Halle (Westf.)



Hochwertig gestaltete öff. Park+Ride-
Anlage beim Bahnhof



Identitätsstiftende gastronomische
Nutzung an der Versmolder Straße

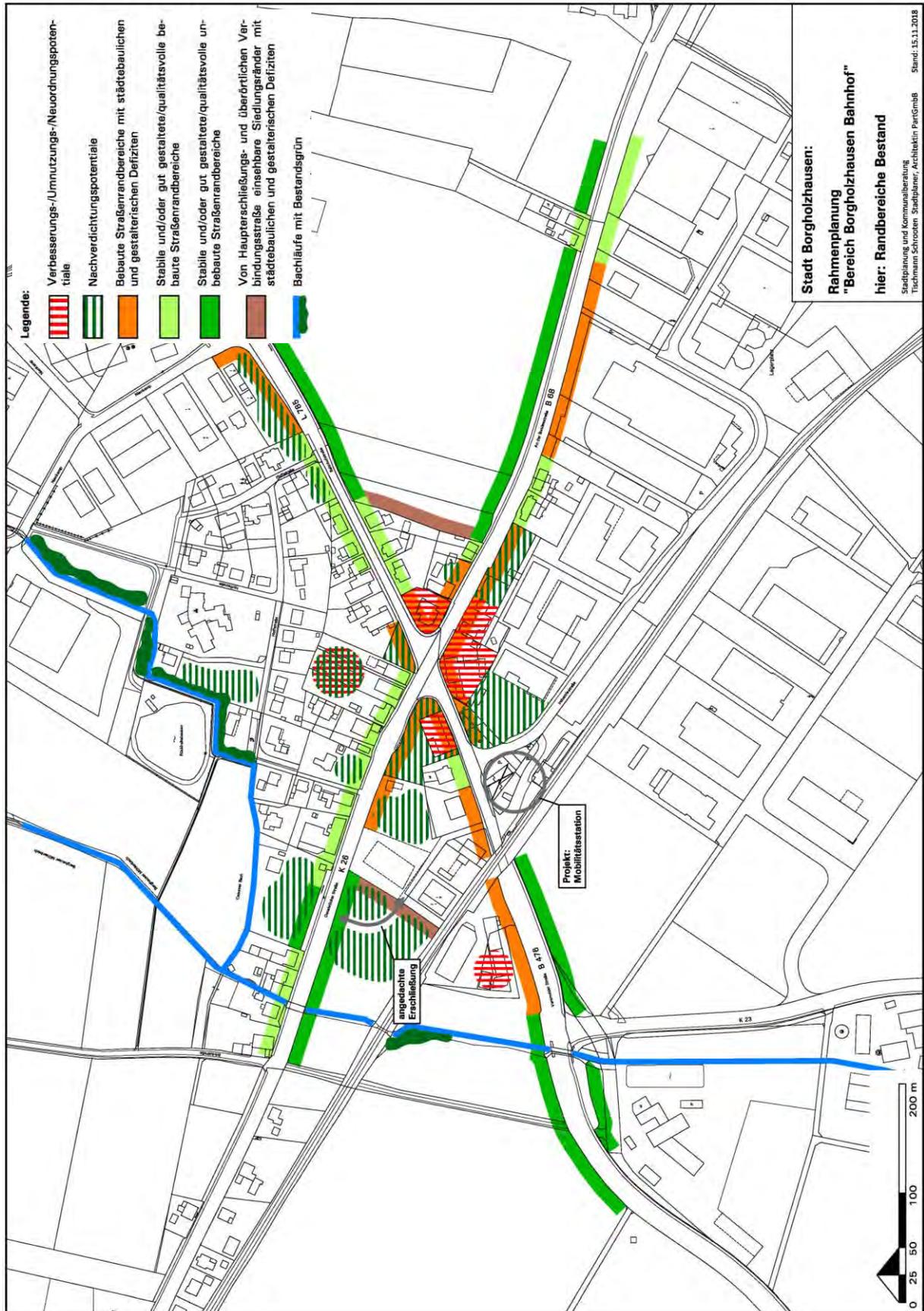


Abb. 4: Randbereiche Bestand (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

2.5. Laufende Entwicklungen und Verfahren

Die Stadt Borgholzhausen und Private sind bereits seit längerer Zeit mit der Zukunftsaufgabe Entwicklung des Bereichs Bahnhof Borgholzhausen beschäftigt. Im Sinne einer Daueraufgabe werden auf verschiedenen Ebenen, in unterschiedlichen Verfahren und mit jeweils unterschiedlichen Beteiligten Möglichkeiten der Stadtentwicklung diskutiert, vorbereitet, planungs- oder baurechtlich vorangetrieben und Schritt für Schritt umgesetzt. Im Fokus stehen diesbezüglich die neuen definierten Rahmenbedingungen des kommunalen Gewerbe- und Industrieflächenkonzeptes¹ (Juni 2016) sowie des kommunalen Siedlungsflächen-Konzeptes² (Oktober 2018). Als kommunale Fachbeiträge bilden beide Konzepte eine wesentliche Grundlage für die Neuaufstellung des Regionalplans OWL 2035. Als Gegenpol zu den übergeordneten Konzepten im Rahmen der Regionalplanneuaufstellung sei an der Stelle beispielhaft das Projekt Mobilitätsstation im Bereich des Bahnhofhaltepunktes erwähnt. In diesem Projekt wird die künftige Erschließungssituation im Bereich des ÖPNV-Haltepunktes neu ausgerichtet und damit den künftigen Mobilitätsbedürfnisse angepasst. Die laufende Abstimmung aller Entwicklungsbausteine untereinander ist von vitalem Interesse der Stadt Borgholzhausen.

*aktive
Stadtentwicklung*

¹ Stadt Borgholzhausen, Kommunales Gewerbe- und Industrieflächenkonzept: Stadt Borgholzhausen und Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück Juni 2016.

² Stadt Borgholzhausen, Siedlungsflächen-Konzept, Kommunaler Fachbeitrag zum Regionalplan OWL 2035: Stadt Borgholzhausen und Planungsbüro Tischmann Schrooten, Rheda-Wiedenbrück Oktober 2018.

3. Entwicklungsbausteine

Für die langfristige sowie schrittweise ausgerichtete Umsetzung, werden für den Bereich Borgholzhausen Bahnhof folgende Bausteine als Schwerpunktthemen für die künftige Entwicklung definiert. Dabei werden im Sinne einer gesamtheitlichen städtebaulichen Betrachtung auch die Randbereiche einbezogen:

- Übergeordnete Abschnitte
- Nutzungsschwerpunkte
- Räumliche Entwicklungsansätze
- Verkehrsorganisation

Die Liste ist nicht abschließend. Je nach Bedarf und Kenntnisstand kann und soll diese maßgeschneidert geändert und/oder ergänzt werden.

3.1. Übergeordnete Gliederung

Dreiteilung

Die Bestandsanalyse macht deutlich, dass sich der Bereich Bahnhof entlang des übergeordneten Straßennetzes durch unterschiedliche Abschnitte auszeichnet. Entstanden ist eine mehrheitlich dreiteilige Gliederung von allen Seiten mit einem eindeutigen Zentrum. Maßgeblich für diese Abschnittsprägung verantwortlich sind zusammenfassend:

Abschnittsprägung

- Die Linienführung der Straße selbst, mit geraden und gebogenen Abschnitten sowie den jeweiligen Knickpunkten dazwischen,
- die unterschiedliche Nähe und Dichte der Bebauung zur Straße in Kombination mit den dazwischenliegenden unterschiedlich ausgeprägten und gestalteten Übergangsbereichen in Form von mehrheitlich Grünräumen und Vorplätzen,
- die Nutzungen in den Randbereichen der Straße,
- die Knotenpunkte entlang der Achsen und deren Querverbindungen sowie
- Sichtbezüge von äußeren Kontenpunkten/Abschnitten auf den Kernbereich Borgholzhausen Bahnhof und bestehenden Landmarks wie z. B. das Silo im Bereich des Raiffeisenmarktes.

Äußere Bereiche

Die äußeren Abschnitte treten als primär grün geprägte Außen-/Landschaftsbereiche in Erscheinung. Wenn überhaupt finden sich nur wenige straßenbegleitende oder klar von der Straße abgesetzte Bauten sowie größere angrenzende Grünräume. Der grüne Charakter soll gesichert und qualitativ weiterentwickelt werden.

Die Abschnitte zwischen den äußeren Bereichen und dem inneren Knotenpunkt zeichnen sich als klassische Übergangsbereiche aus. Die Bebauung wird prägender, dichter und der Nutzungsmix vielfältiger. Typisch sind tiefe Übergangsbereiche zwischen dem öffentlichem Straßenraum und den bebauten angrenzenden Randbereichen. Im Vergleich zu den äußeren Bereichen reduziert sich der Grünanteil, prägend sind Baumreihen. Die prägende Struktur und insbesondere die tiefen Übergangsbereiche sollen erhalten und weiterentwickelt sowie die Randbereiche bedarfsgerecht baulich entwickelt werden. Inhaltliche Basis bilden dabei die genannten kommunalen Fachbeiträge.

Übergangsbereiche

Im zentralen Knotenbereich der Straße An der Bundesstraße (B 68), der Vermolder Straße (B 476), der Osnabrücker Straße (K 26) und der Bahnhofstraße (L 785) verdichtet sich die Straßenrandbebauung nochmals. Die Bauten definieren den Straßenraum. Die Schnittstelle zwischen dem öffentlichen Straßenraum und den angrenzenden Randbereichen wird im Vergleich zu den Übergangsbereichen deutlich schmaler. Markante Einzelbäume oder kleine Baumgruppen prägen das Bild mit. Die dichte Struktur soll gesichert und qualitativ weiterentwickelt werden.

Kreuzungsbereich

Diese Abschnittsbildung bildet die übergeordnete Gliederung für die anstehende Entwicklung. In den einzelnen Bereichen gilt es die vorhandenen Qualitäten zu stärken, die Potenziale zu nutzen und existierende Mängel zu beheben. Dies gilt in besonderem Maße für den inneren Kreuzungsbereich. Einerseits bestehen an der Stelle die größten städtebaulichen und stadtgestalterischen Defizite, andererseits eröffnet die zentrale Lage auch die größten Entwicklungschancen, hin zu mehr Identität und Gestaltqualität. Insbesondere die markanten spitzwinkligen Bereiche Ost und West sollen städtebaulich und gestalterisch akzentuiert werden. Neue Kopfbauten in Kombination mit attraktiv gestalteten Vorplatzsituationen sollen den Ort aufwerten und damit dem ganzen Bereich Borgholzhausen Bahnhof ein neues Gesicht und positives Image geben. Abzustimmen sind diese Ideen selbstverständlich mit den jeweiligen Eigentümern. Denn Voraussetzung dabei ist die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer, die diese Planungen auch umsetzen müssen.

Positives Gesicht schaffen

Die Eingangssituationen entlang der vier übergeordneten Straßenachsen markieren jeweils den Übergang von den äußeren primär landschaftlich geprägten Bereichen in die Übergangsbereiche und von diesen in den dichter bebauten Kreuzungsbereich. Diese unterschiedlichen Charaktere gilt es bei künftigen Veränderungen aufzugreifen und weiterzuentwickeln. Mit dem Ziel die Orientierung für die Verkehrsteilnehmer zu verbessern, sind die Eingangssituationen insgesamt zu stärken. Die funktionalen Anforderungen müssen jeweils zielgerichtet auf der konkreten Projektebene geklärt werden.

Eingangssituationen stärken

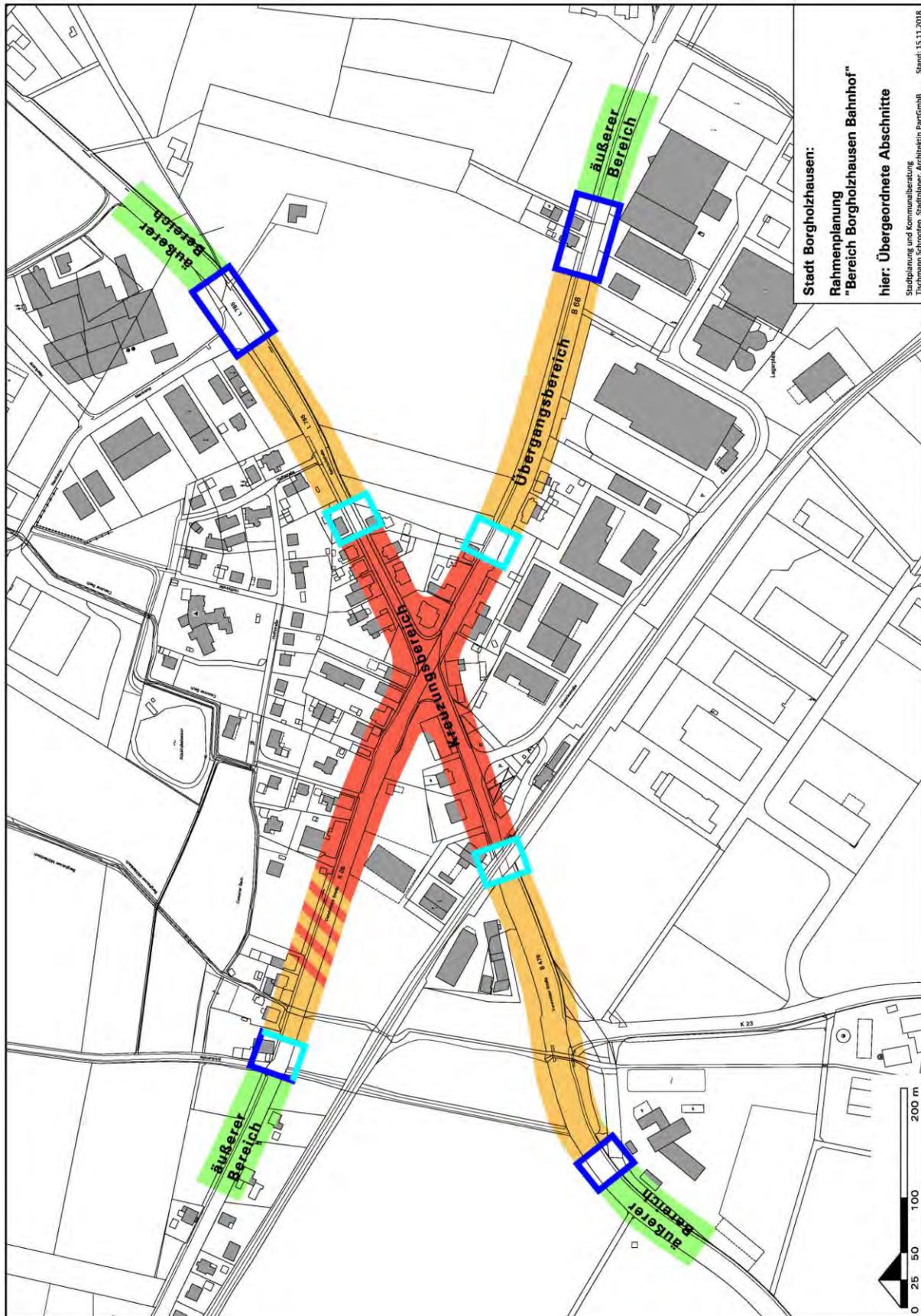


Abb. 5: Übergeordnete Abschnitte (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang)

3.2. Nutzungsschwerpunkte

Der wirksame Flächennutzungsplan definiert die langfristige Entwicklung der Stadt Borgholzhausen und damit auch für den Bereich Bahnhof. Ergänzend wurden in den vergangenen rund drei Jahren mit dem Gewerbe- und Industrieflächenkonzept (Juni 2016) sowie dem Siedlungsflächenkonzept (Oktober 2018) kommunale Fachbeiträge für die Neuaufstellung des Regionalplans OWL 20235 erarbeitet und politisch beschlossen. Diese bilden den neuen übergeordneten Entwicklungsrahmen und sollen in der vorliegenden Rahmenplanung als gesetzt übernommen werden. Insofern wird bezüglich der künftigen Nutzungsschwerpunkte auf die beiden Fachbeiträge verwiesen.

*übergeordneter
Rahmen*

Da konkrete Nutzungen erst auf Projektebene effizient steuerbar sind, werden in der vorliegenden Rahmenplanung die Nutzungsvorgaben aus den beiden genannten kommunalen Fachbeiträgen in einem ersten Schritt und im Sinne von übergeordneten Nutzungsschwerpunkten als Steuerungsinstrument präzisiert und definiert. Mit der Rahmenplanung werden folgende **Nutzungsziele im Bestand** verfolgt:

- Bestandsentwicklung der bestehenden Wohn- und KITA-Nutzung im nördlichen Bereich (Fokus Wohnen)
- Gemischte Nutzungen (Wohnen und nicht störendes Gewerbe) nördlich, direkt angrenzenden an die Bahnhofstraße und Osnabrücker Straße sowie im Bereich der Bestandsbebauung zwischen der Bahnhofstraße und der Straße An der Bundesstraße sichern und weiterentwickeln (Fokus Mischnutzung)
- Gemischte Nutzungen (Wohnen und nicht störende Gewerbe) – jedoch mit einem gewerblichen Schwerpunkt – zwischen der Osnabrücker Straße und Vermolder Straße sowie entlang der ersten Bautiefe entlang der Straße An der Bundesstraße und Vermolder Straße sichern und weiterentwickeln (Fokus Mischnutzung/Gewerbe)
- Entwicklung eines starken Mobilitätsschwerpunkts im Bereich Bahnhof und angrenzender öffentlicher Stellplatzanlagen mit dem Fokus öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Bestandsentwicklung der restlichen bestehenden Gewerbenutzungen
- Entwicklung und Sicherung von Grünräumen:
 - als Puffer zwischen schutzbedürftigen Wohnnutzungen insbesondere östlich der übergeordneten Kreuzungssituation und der gemäß kommunalem Gewerbe- und Industrieflächenkonzept (Juni 2016) östlich davon vorgesehenen gewerblich und industriellen Nutzung sowie
 - als qualitätsvollen Siedlungsrand zwischen Osnabrücker Straße und Bahntrasse

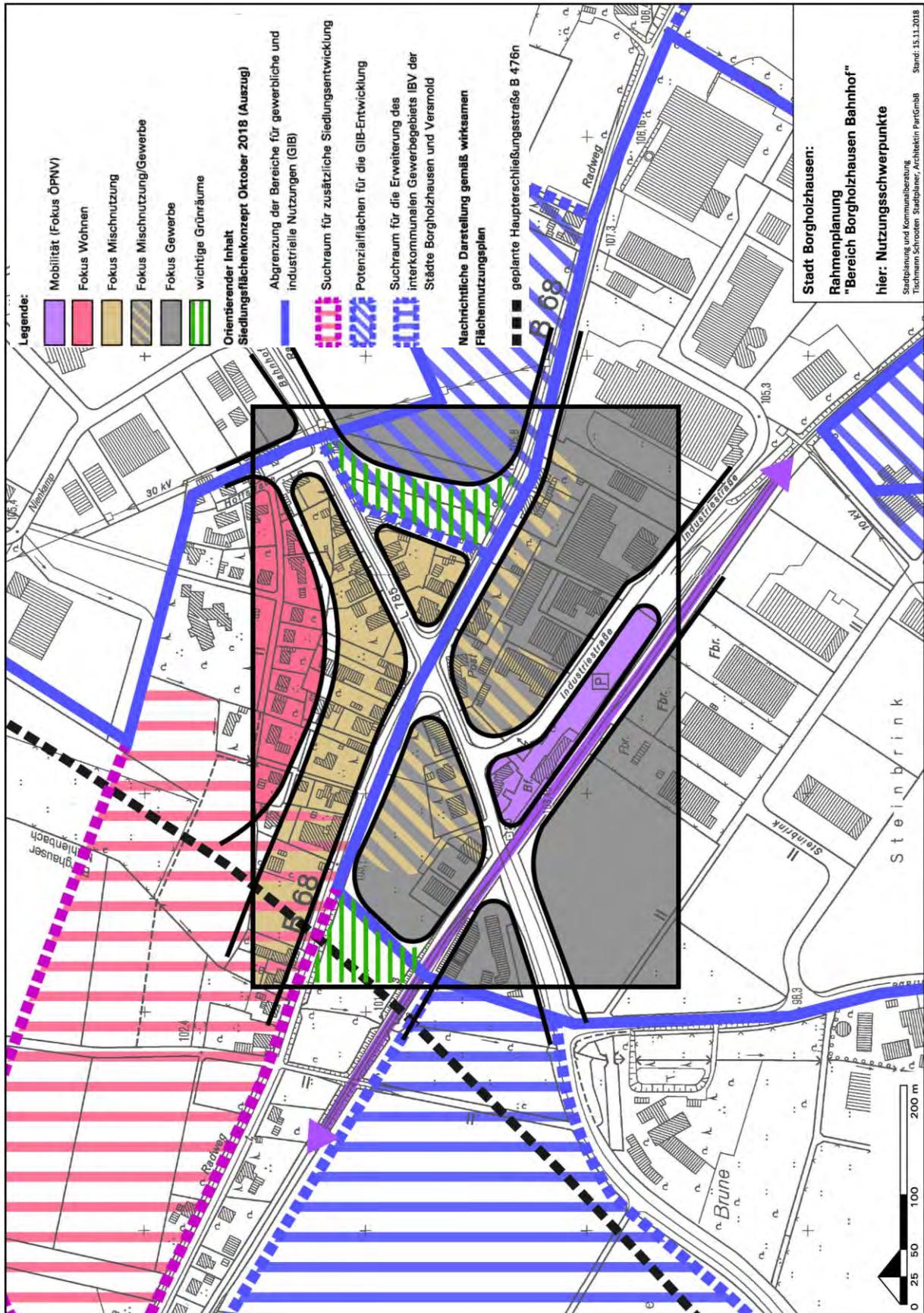


Abb. 6: Nutzungsschwerpunkte (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

3.3. Räumliche Entwicklungsansätze

Die städtebaulichen und stadtgestalterischen Entwicklungsgrundsätze definieren das langfristig angestrebte Straßenbild der vier übergeordneten Straßenabschnitte. Aufbauend auf den landschaftlichen, topografischen, stadtgeschichtlichen, baulichen und funktionalen Begebenheiten sorgen sie dafür, dass sich die Abschnitte zu attraktiven Stadtbausteinen mit ausgeprägter eigener Identität entwickeln. Anknüpfend an die Themen der Bestandsanalyse stehen wiederum der Straßenraum, die städtebaulichen Übergangsräume und Randbereiche im Vordergrund.

künftiges Straßenbild

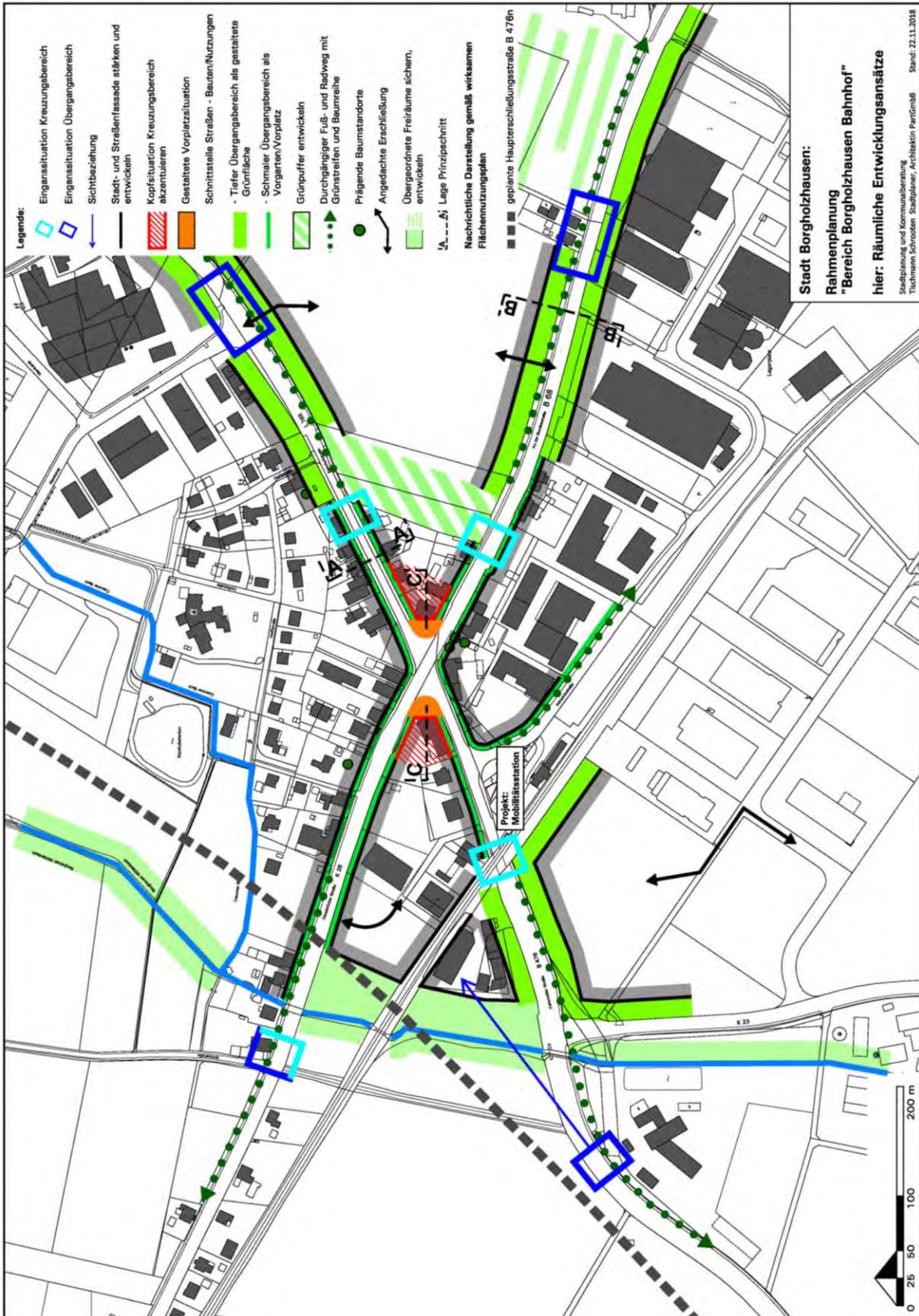


Abb. 7: Räumliche Entwicklungsgrundsätze (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

Entwicklungsgrundsätze für tiefe Übergangsbereiche:

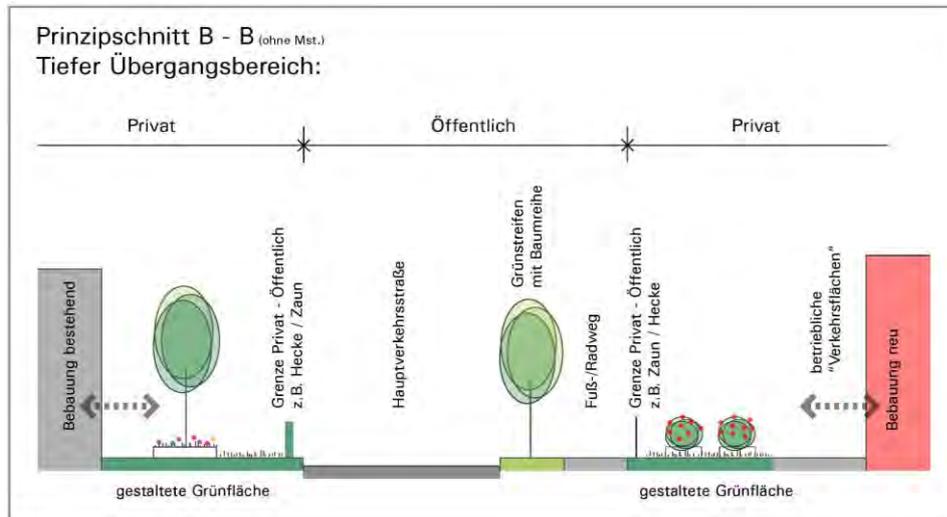


Abb. 8: Prinzipschnitt B – B, Tiefer Übergangsbereich (nicht maßstäblich)

Straßenraum (öff. Raum):

- leicht geschwungenen, verkehrsorientierten Straßenraum weiterentwickeln
- einseitiger Fuß-/Radweg sichern und Durchgängigkeit steigern
- straßenbegleitender Grünstreifen mit durchgängigen Baumreihen (Kronenform: mittelgroß – groß, vertikal geprägt) als Abgrenzung zum Fuß-/Radweg sichern und entwickeln
- Bodenmaterial: grundsätzlich Asphalt einsetzen

Städtebauliche Übergangsbereiche (Privat):

- straßenbegleitende Einfriedungen etablieren (standortgerechte, heimische Heckenstrukturen / Zäune / Mauern (Kombinationen möglich))
- tiefe Übergangsbereiche als gestaltete Grünflächen entwickeln (z. B. standortgerechte, heimische Pflanzbeete / Wechselflor / Einzelbäume / Baumgruppen / Baumreihen)
- Infrastrukturflächen (z. B. betriebliche Verkehrsflächen) auf das Notwendige reduzieren
- Lagerflächen ausschließen

Randbereiche (Privat):

- straßenbegleitende Bebauung etablieren
- offene Baustruktur weiterentwickeln
- bestehende Baulücken (Flächenpotentiale) nutzen
- größere Flächenpotentiale aufbauend auf den planerischen Zielsetzungen der kommunalen Fachbeiträge Gewerbe- und Industrieflächenkonzept (Juni 2016) sowie dem Siedlungsflächenkonzept (Oktober 2018) bedarfsgerecht entwickeln
- partielle städtebauliche Neuordnungen/Stadtreparaturen prüfen

Entwicklungsgrundsätze für schmale Übergangsbereiche:

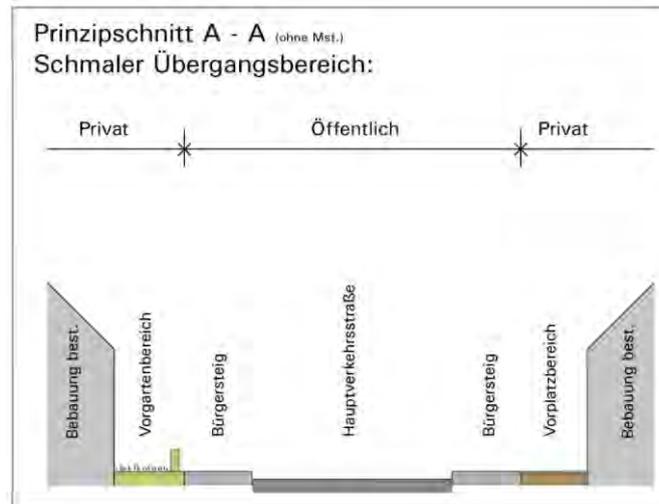


Abb. 9: Prinzipschnitt A – A, schmaler Übergangsbereich (nicht maßstäblich)

Straßenraum (öff. Raum):

- linearen Straßenraum weiterentwickeln
- beidseitig Bürgersteige etablieren, falls möglich schmale Stellen verbreitern
- punktuelle Querungsmöglichkeiten stärken
- hoher vertikaler Versatz zwischen Straße und Bürgersteig (Bordstein)
- Bodenmaterial: Im Fahrbahnbereich grundsätzlich Asphalt in den Seitenbereichen Asphalt und/oder Pflasterung einsetzen

Städtebauliche Übergangsbereiche (Privat):

- Vorplatzbereiche oder schmale, grün geprägte Vorgarten-/ Gartenbereiche sichern und weiterentwickeln
- falls notwendig, niedrige straßenbegleitende Einfriedungen etablieren (standortgerechte, heimische Heckenstrukturen / Zäune / Mauern (Kombinationen möglich))
- sofern Platz vorhanden, lineare Baumreihen stärken und weiterentwickeln (einseitig und/oder zweiseitig) / Kronenform: mittelgroß – groß, vertikal geprägt

Randbereiche (Privat):

- dichte, halboffene / teilweise geschlossene Straßenrandbebauung weiterentwickeln
- ortsbildprägende Bausubstanz bestmöglich sichern und weiterentwickeln
- prägende Einzelbäume und/oder Baumgruppen stärken und weiterentwickeln / Kronenform: mittelgroß – groß, in eigentlichen Straßenabschnitten vertikal – in Platzsituationen vertikal oder rund geprägt
- bestehende Baulücken (Flächenpotentiale) nutzen
- Nachnutzung Leerstand prüfen
- partielle städtebauliche Neuordnungen/Stadtreparaturen prüfen

Entwicklungsgrundsätze für Kreuzungspunkt Ost – West:

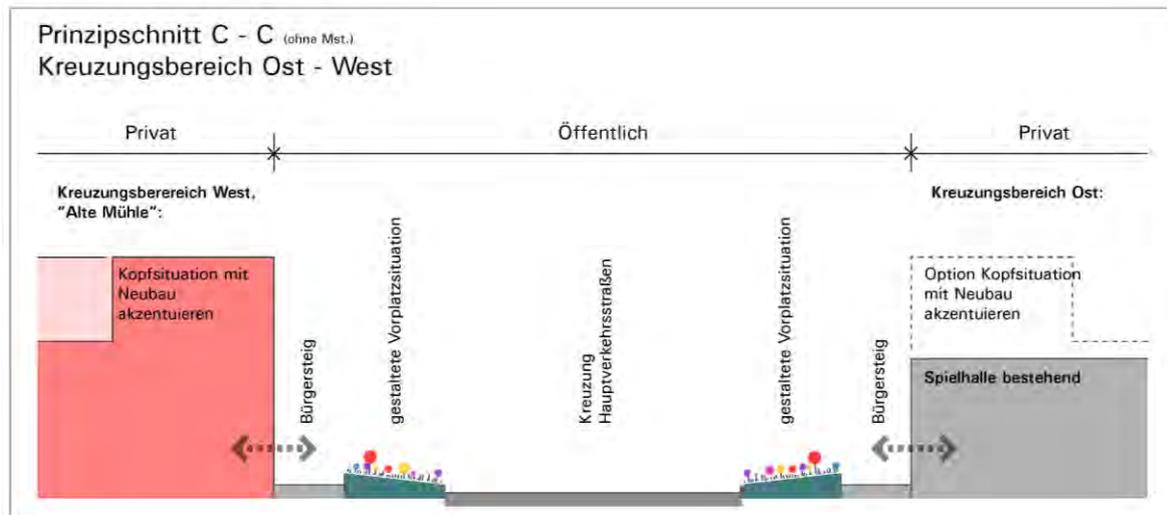


Abb. 10: Prinzipschnitt C – C, Kreuzungsbereich Ost – West (nicht maßstäblich)

Straßenraum (öff. Raum):

- Straßenraum sichern und falls möglich nach dem Lückenschluss der A 33 auf das Notwendige reduzieren (*Hinweis: Abstimmung mit Eigentümern/ Straßenbaulastträgern (Bund, Land, Kreis) zwingend erforderlich!*)
- Straßenraum stärker auf eine gemeinschaftliche Nutzung aller Straßenverkehrsteilnehmer (Kfz-Verkehr, ÖPNV, Fahrradverkehr) ausrichten
- punktuelle Querungsmöglichkeiten stärken
- Bodenmaterial: Asphalt einsetzen

Städtebauliche Übergangsbereiche (neu öff. Raum):

- großzügige Vorplatzbereiche neu dem öffentlichen Raum zuschlagen und bestmöglich ausweiten bis an die bestehenden und/oder geplanten Neubauten
- Vorplatzsituationen gliedern und gestalten:
 - direkt angrenzende Bereiche an die Hauptverkehrsstraße als neue identitätsstiftende Flächen für den ganzen Bereich Borgholzhausen Bahnhof z. B. mittels Pflanz-/Blumenbeeten (Wechselflor) oder Kunst im Straßenraum gestalterisch akzentuieren und aufwerten
 - Verbindungsraum für Fußgänger und Fahrradfahrer grundsätzlich zwischen gestalteten Vorplatzsituationen und bestehenden und/oder geplanten Neubauten etablieren
 - Möglichst direkte Querungsmöglichkeiten für die Fußgänger und Fahrradfahrer sicherstellen
- hoher vertikaler Versatz zwischen Straße und Vorplatzsituationen (Bordstein)
- Bodenmaterial: z. B. Asphalt, Pflasterung und/oder spezielle Materialien einsetzen

Randbereiche (Privat):

- städtebauliche Neuordnungen/Stadtreparaturen beider Kopfsituationen initiieren, insbesondere westlicher Bereich (Leerstand beseitigen)
- städtebaulich markante, bestmöglich höhere Kopfbauten entwickeln, die eine attraktive Adressbildung des künftigen Kreuzungspunktes sicherstellen
- Umnutzungs- und Verlagerungsmöglichkeiten bezüglich bestehender wenig repräsentativer Gewerbenutzungen (Vergnügungsstätte) auf der Ostseite prüfen

3.4. Verkehrsorganisation

Die vier übergeordneten Straßen im Knotenpunkt Bahnhof Borgholzhausen werden auch nach dem Lückenschluss der A 33 und dem damit zu erwartenden Rückgang des Kfz-Verkehrs die wichtigste Ost-West- und Nord-Süd-Verbindung darstellen. Dies gilt insbesondere für die Vermolder Straße und die Straße An der Bundesstraße. Diese behalten nach dem Lückenschluss weiterhin die Funktion als Ausweichstrecke bei Sperrungen der Autobahn. Somit bleibt die Bedeutung als Knotenpunkt, wenn auch in abgeschwächter Form, bestehen. Die damit verbundene Erschließungsqualität ist weiterhin sicherzustellen. Ein besonderes Augenmerk gilt der Neuordnung und Ausgestaltung des inneren Knotenbereichs und der skizzierten Ideen für die Aufwertung der Vorplatzsituationen. Zu klären gilt es zudem noch die künftige Straßenklassifizierung der Bahnhofstraße, der Straße An der Bundesstraße sowie der Vermolder Straße. Gemäß Anordnung des Kreises Gütersloh vom 25.01.2019 wird der Bahnhofsbereich zukünftig als geschlossene Ortslage gekennzeichnet.

*Erschließungsqualität
sichern*

Die bestehenden Wohn- und Erschließungsstraßen sollen bestandsorientiert und bedarfsgerecht entwickelt werden. Die diesbezüglich angedachten Erschließungsergänzungen respektive die Erschließung der großen Flächenpotentiale gemäß Gewerbe- und Industrieflächenkonzept (Juni 2016) sowie dem Siedlungsflächenkonzept (Oktober 2018) sollen bedarfsgerecht, in Abstimmung mit den Betroffenen sowie landschaftlichen Aspekten abgestimmt und initiiert werden.

Die bestehenden Fuß- und Radwege im äußeren Bereich soll gesichert und qualitativ entwickelt werden. Punktuell sollen ergänzende Querverbindungen realisiert werden. Die Fußwege im inneren Bereich sollen einerseits gesichert und andererseits abschnittsweise entlang der Osnabrücker Straße sowie der Straße An der Bundesstraße ergänzt werden. In Kombination mit zusätzlichen Querungsmöglichkeiten entsteht ein durchgängiges, sicheres und qualitatives Fuß-/Radwegesystem.

*Fuß-/Radwege
entwickeln*

Der Bereich um das bestehende Bahnhofsgebäude soll als Mobilitätsknoten gestärkt und in Kombination mit dem aktuell geplanten Projekt Mobilitätsstation ausgebaut werden. Der Bereich soll fußläufig insbesondere besser und direkter mit den nördlich angrenzenden Bereichen/Nutzungen verknüpft werden.

*Mobilitätsknoten
Bahnhof*

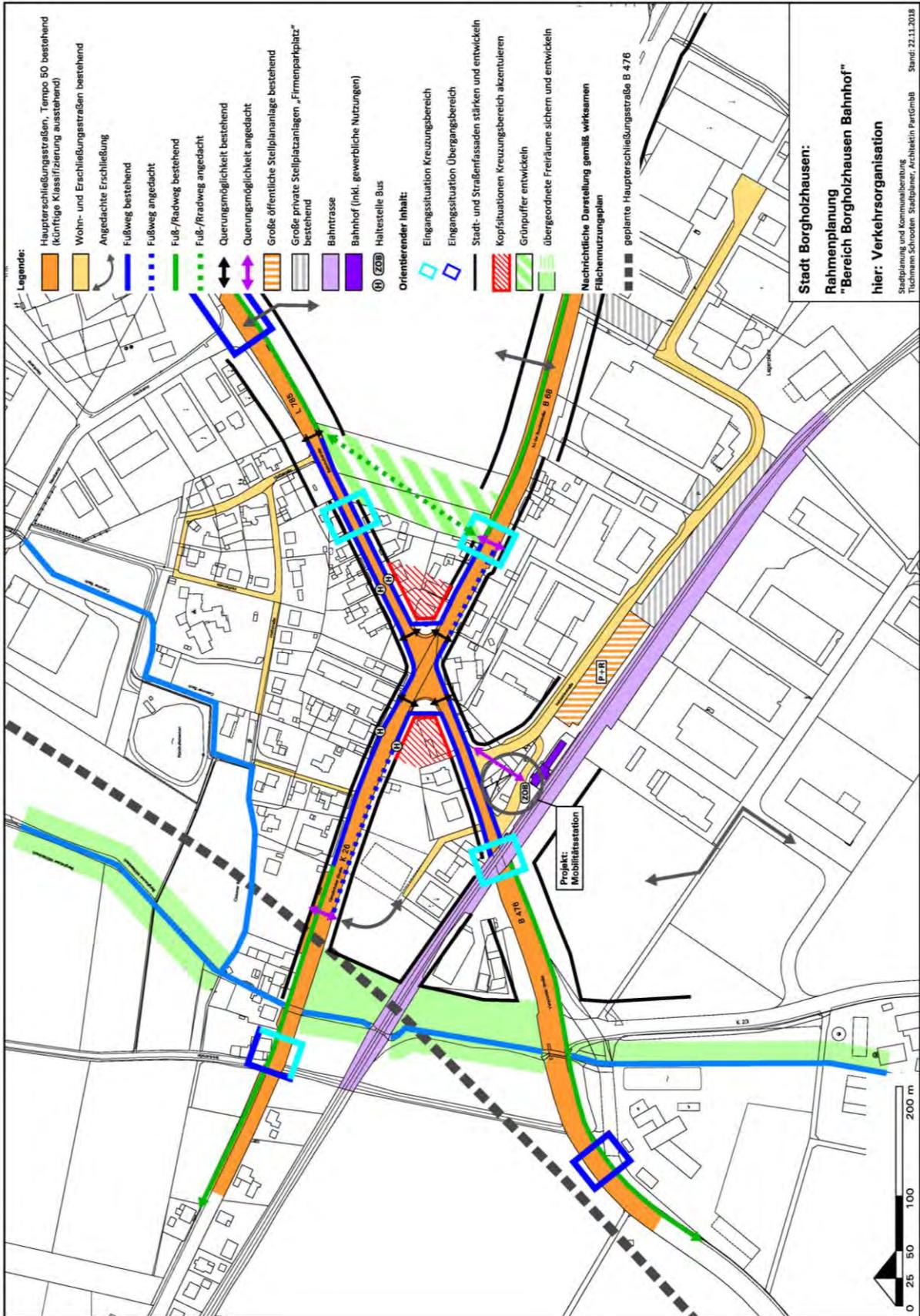


Abb. 11: Verkehrsorganisation (ohne Maßstab, größere Darstellung siehe Anhang Anlage 2)

4. Vorkaufsrechtsatzung

Zur Steuerung und Sicherstellung der städtischen Entwicklungsziele sowie zur Vermeidung von Fehlentwicklungen beabsichtigt die Stadt Borgholzhausen aktuell u. a. den Erlass einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25(1) S. 1 Nr. 2 BauGB im Bereich Borgholzhausen Bahnhof. Voraussetzung hierfür ist, dass die Stadt städtebauliche Maßnahmen in Betracht zieht und das Grundstückseigentum aus Sicht der Stadt zur Sicherung einer geordneten städtebaulichen Entwicklung notwendig ist. Die vorliegende Rahmenplanung liefert die inhaltliche Basis im Sinne der städtebaulichen Maßnahmen und definiert den Rahmen für die geforderte geordnete Entwicklung durch den Gesetzgeber.

*Steuerung und
Sicherstellung
städtischer Ziele*

*Rahmenplanung =
inhaltliche Basis*

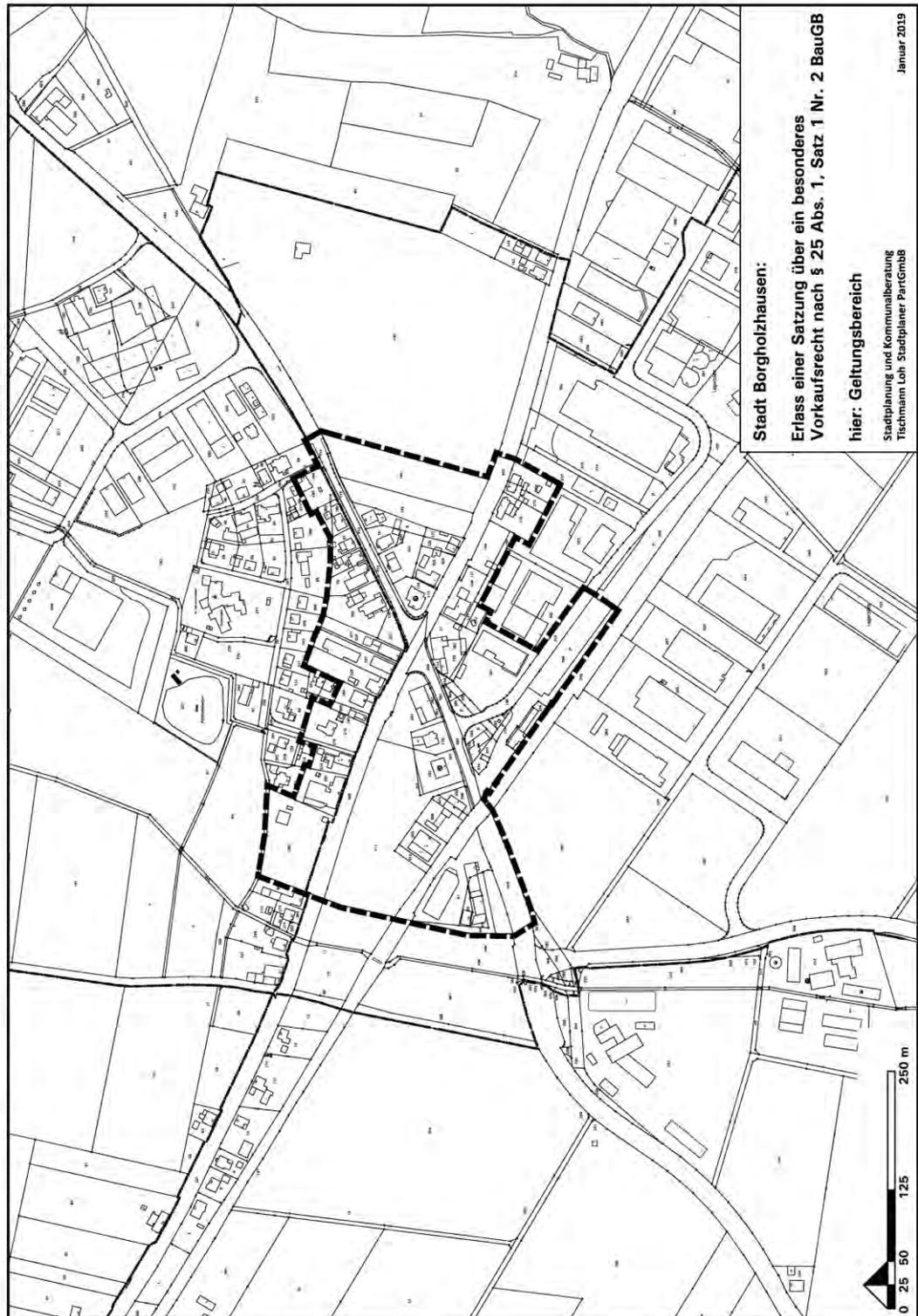
Geltungsbereich

Der Satzungsbereich umfasst grundsätzlich den Bereich um den zentralen Knotenpunkt Bahnhofstraße, Straße An der Bundesstraße, Vermolder Straße und Osnabrücker Straße. U. a. aufgrund des absehbaren Lückenschlusses der A 33 werden hier die größten Chancen einer zukunftsfähigen städtebaulichen Neuordnung gesehen. Direkt betroffen sind der öffentliche Raum und die angrenzenden Grundstücke entlang der übergeordneten Straßenzüge. Bei den beiden Knotenrandbereichen zwischen der Bahnhofstraße und der Straße An der Bundesstraße sowie der Vermolder Straße und der Osnabrücker Straße werden zu den baulich bereits entwickelten Bereichen die angrenzenden unbebauten Bereiche in den Geltungsbereich integriert. Dies einerseits aufgrund des spitzwinkligen Zuschnitts der Randbereiche (schmale Bereiche) und andererseits um die Entwicklung der Flächenpotentiale im Kernbereich oder darüber hinaus optimal aufeinander abstimmen und damit steuern zu können. Ergänzend wird der Bereich um den ÖPNV-Haltepunkt einbezogen. Dieser ist im Sinne einer integrierten und qualitätsvollen Erschließung für die Öffentlichkeit und die Privaten von großer Bedeutung. Die laufenden Entwicklungen im Bereich der Mobilitätsstation sind dabei ein wesentlicher Baustein.

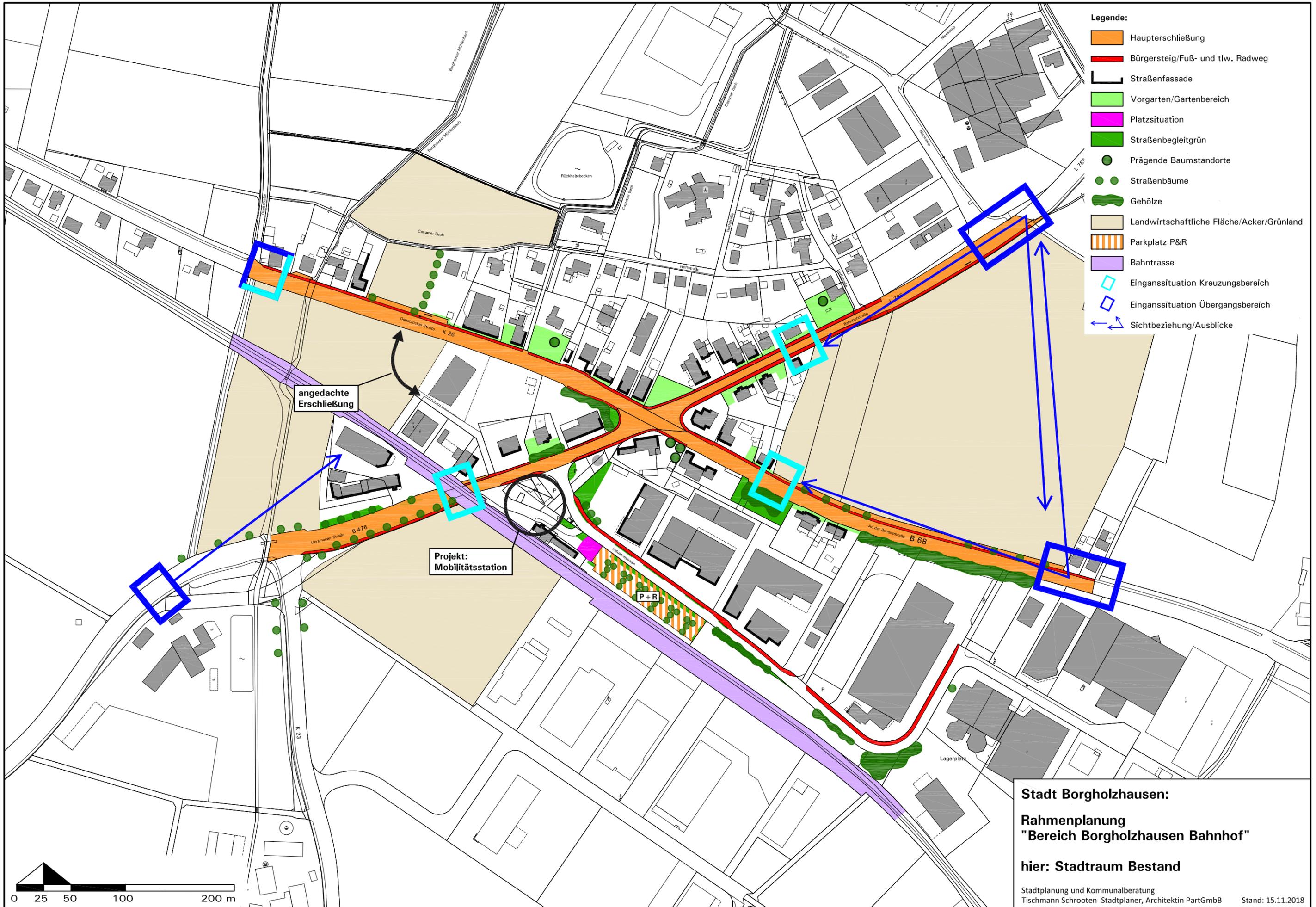
Die konkreten Bereiche, für welche die Voraussetzungen zur späteren Ausübung eines Vorkaufsrechts geschaffen werden sollen oder hierfür in Frage kommen, sind im Anhang als Anlage 1 dargestellt.

ANHANG

Anlage 1: Erlass einer Satzung über ein besonderes Vorkaufsrecht nach § 25(1) Nr. 2 BauGB, hier: Geltungsbereich



Anlage 2: In der Rahmenplanung aufgeführte Plandarstellungen in größerer Darstellung



- Legende:**
- Haupterschließung
 - Bürgersteig/Fuß- und tlw. Radweg
 - Straßenfassade
 - Vorgarten/Gartenbereich
 - Platzsituation
 - Straßenbegleitgrün
 - Prägende Baumstandorte
 - Straßenbäume
 - Gehölze
 - Landwirtschaftliche Fläche/Acker/Grünland
 - Parkplatz P&R
 - Bahntrasse
 - Eingangssituation Kreuzungsbereich
 - Eingangssituation Übergangsbereich
 - Sichtbeziehung/Ausblicke

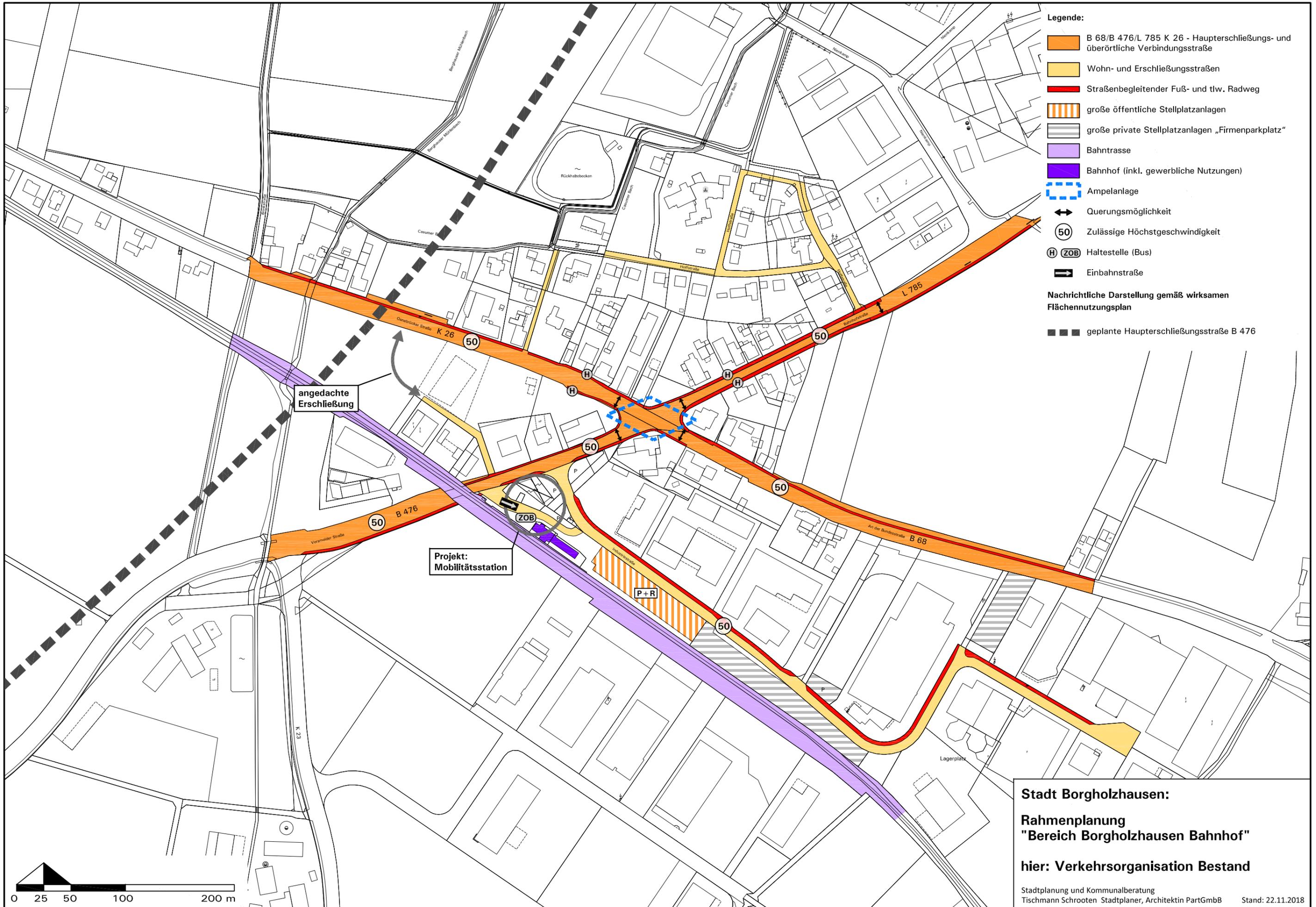
angedachte Erschließung

Projekt:
Mobilitätsstation

P+R

Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Stadtraum Bestand





- Legende:**
- B 68/B 476/L 785 K 26 - Haupterschließungs- und überörtliche Verbindungsstraßen
 - Wohn- und Erschließungsstraßen
 - Straßenbegleitender Fuß- und tlw. Radweg
 - große öffentliche Stellplatzanlagen
 - große private Stellplatzanlagen „Firmenparkplatz“
 - Bahntrasse
 - Bahnhof (inkl. gewerbliche Nutzungen)
 - Ampelanlage
 - Querungsmöglichkeit
 - 50 Zulässige Höchstgeschwindigkeit
 - H ZOB Haltestelle (Bus)
 - Einbahnstraße
- Nachrichtliche Darstellung gemäß wirksamen Flächennutzungsplan**
- geplante Haupterschließungsstraße B 476

angedachte Erschließung

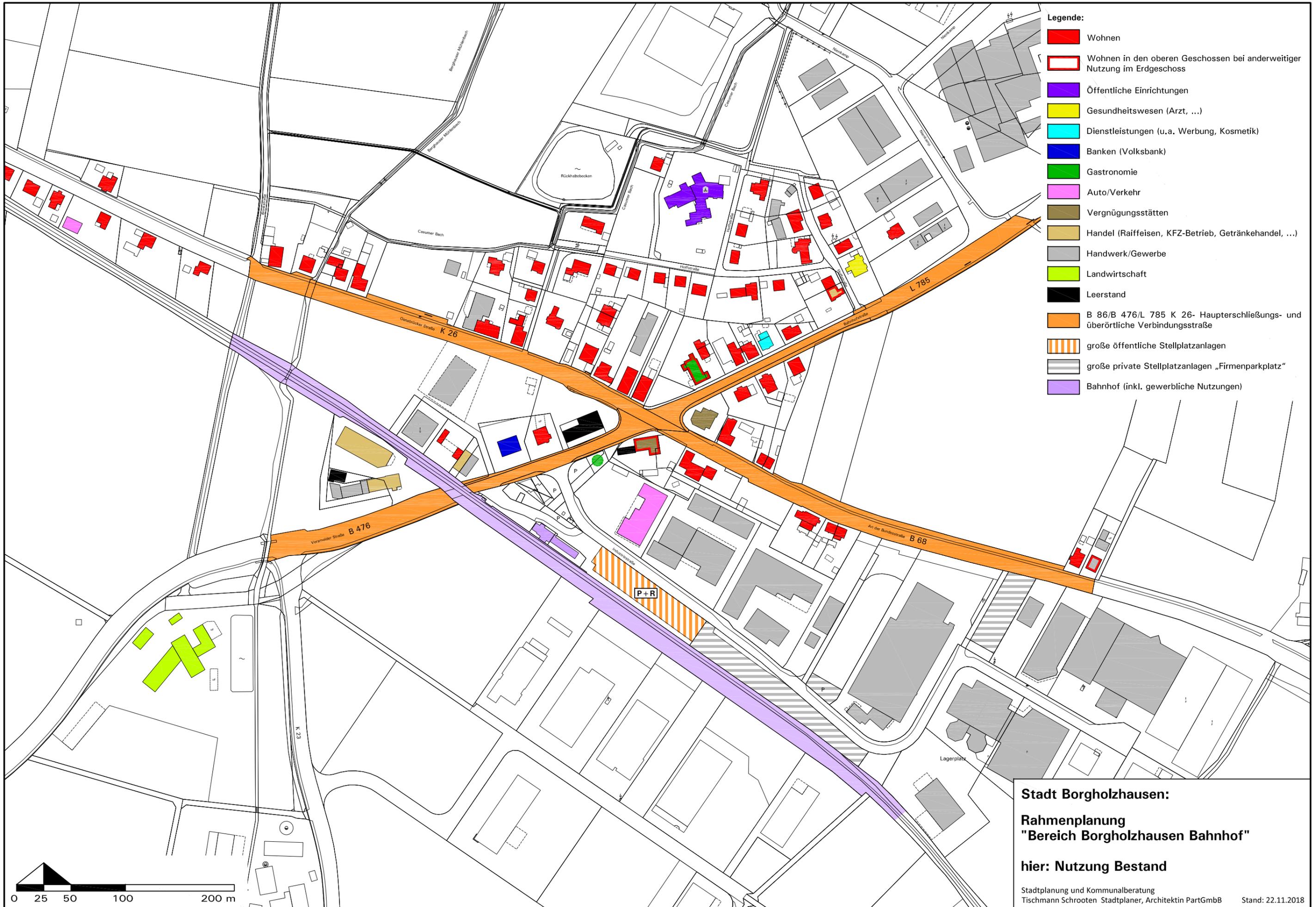
Projekt: Mobilitätsstation

ZOB

P+R

Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Verkehrsorganisation Bestand



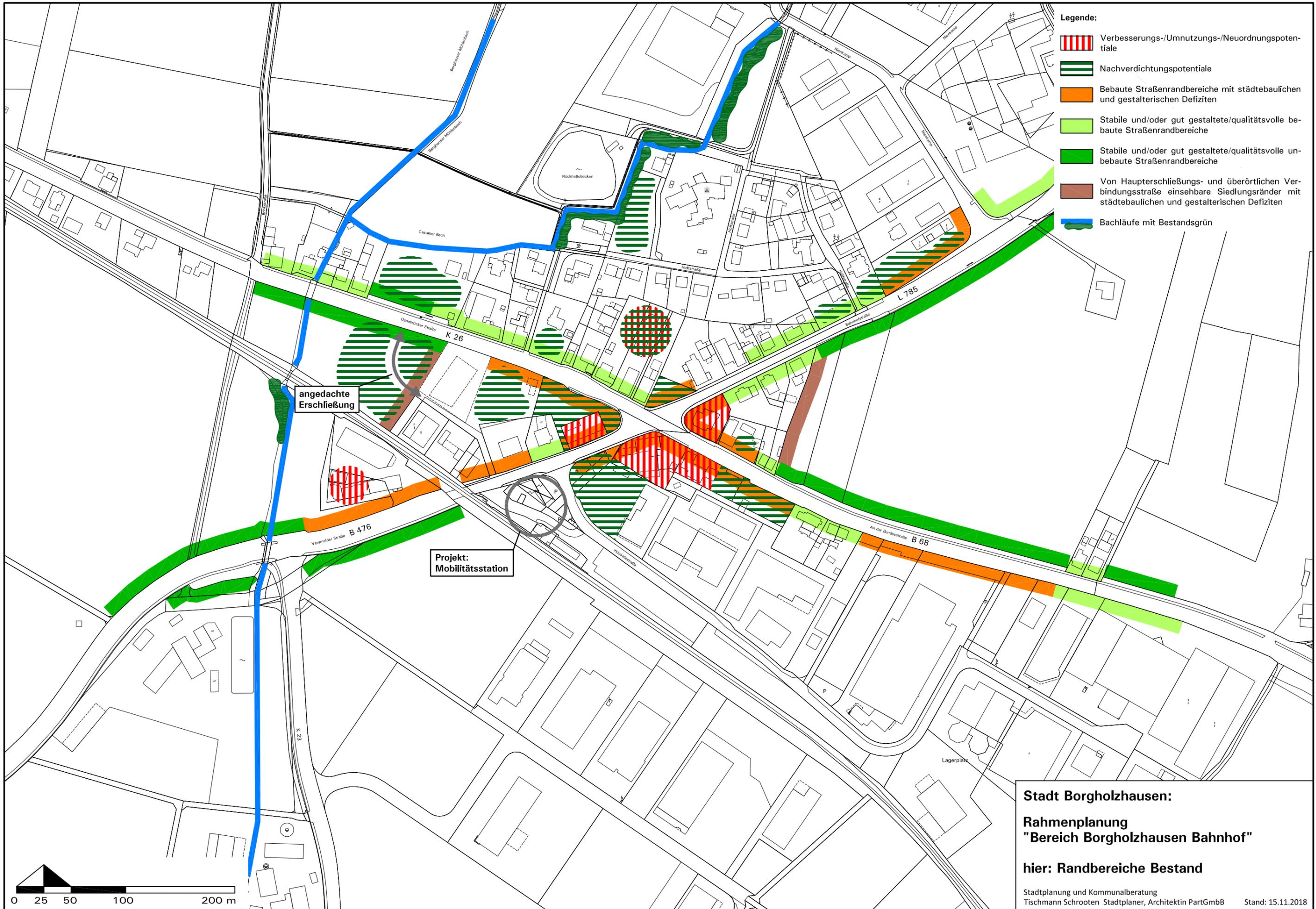


- Legende:**
- Wohnen
 - Wohnen in den oberen Geschossen bei anderweitiger Nutzung im Erdgeschoss
 - Öffentliche Einrichtungen
 - Gesundheitswesen (Arzt, ...)
 - Dienstleistungen (u.a. Werbung, Kosmetik)
 - Banken (Volksbank)
 - Gastronomie
 - Auto/Verkehr
 - Vergnügungsstätten
 - Handel (Raiffeisen, KFZ-Betrieb, Getränkehandel, ...)
 - Handwerk/Gewerbe
 - Landwirtschaft
 - Leerstand
 - B 86/B 476/L 785 K 26- Haupterschließungs- und überörtliche Verbindungsstraße
 - große öffentliche Stellplatzanlagen
 - große private Stellplatzanlagen „Firmenparkplatz“
 - Bahnhof (inkl. gewerbliche Nutzungen)

Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Nutzung Bestand

Stadtplanung und Kommunalberatung
 Tischmann Schrooten Stadtplaner, Architektin PartGmbH
 Stand: 22.11.2018





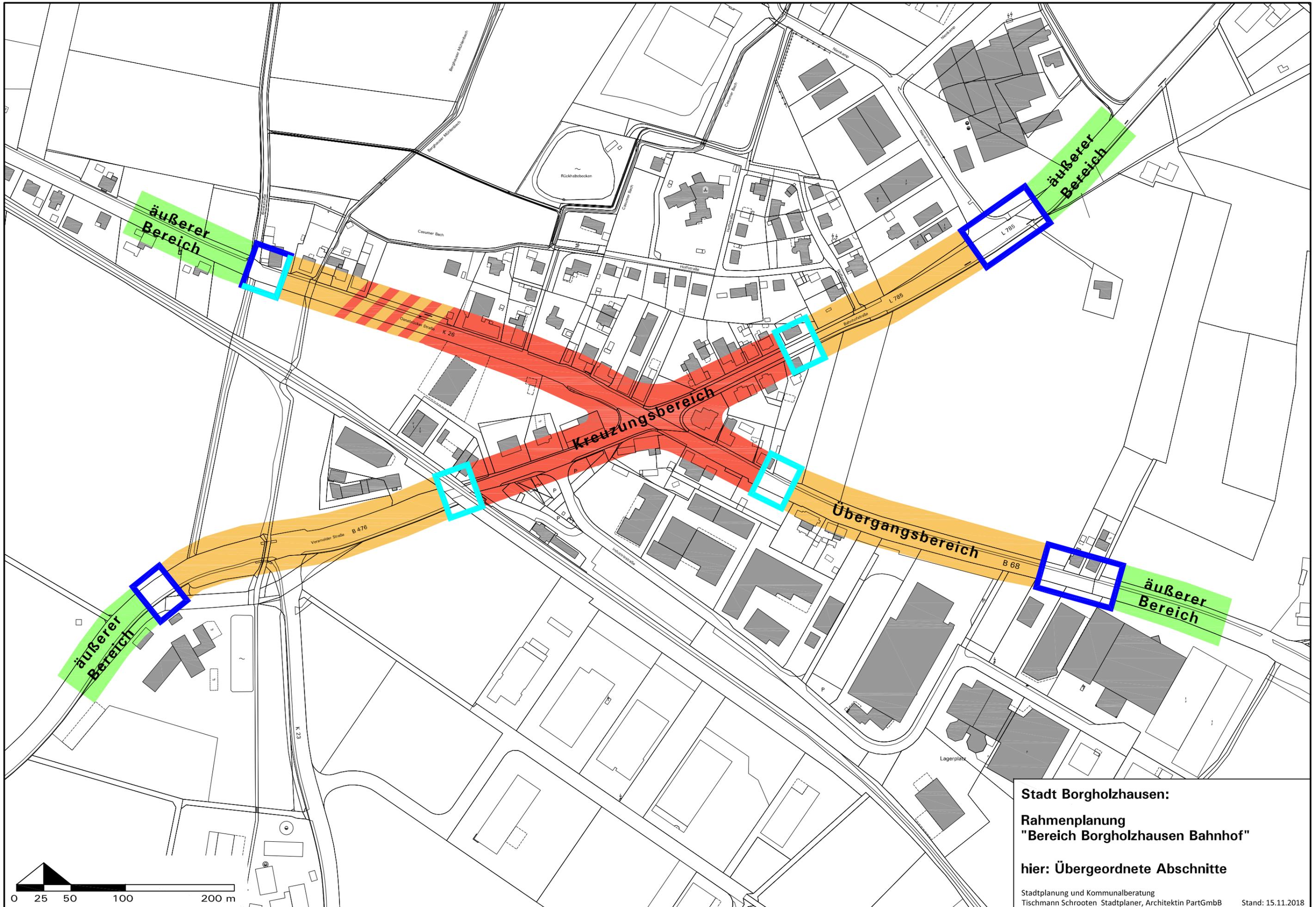
Legende:

- Verbesserung-/Umnutzungs-/Neuordnungspotentiale
- Nachverdichtungspotentiale
- Bebaute Straßenrandbereiche mit städtebaulichen und gestalterischen Defiziten
- Stabile und/oder gut gestaltete/qualitätsvolle bebaute Straßenrandbereiche
- Stabile und/oder gut gestaltete/qualitätsvolle unbebaute Straßenrandbereiche
- Von Haupterschließungs- und überörtlichen Verbindungsstraße einsehbare Siedlungsränder mit städtebaulichen und gestalterischen Defiziten
- Bachläufe mit Bestandsgrün



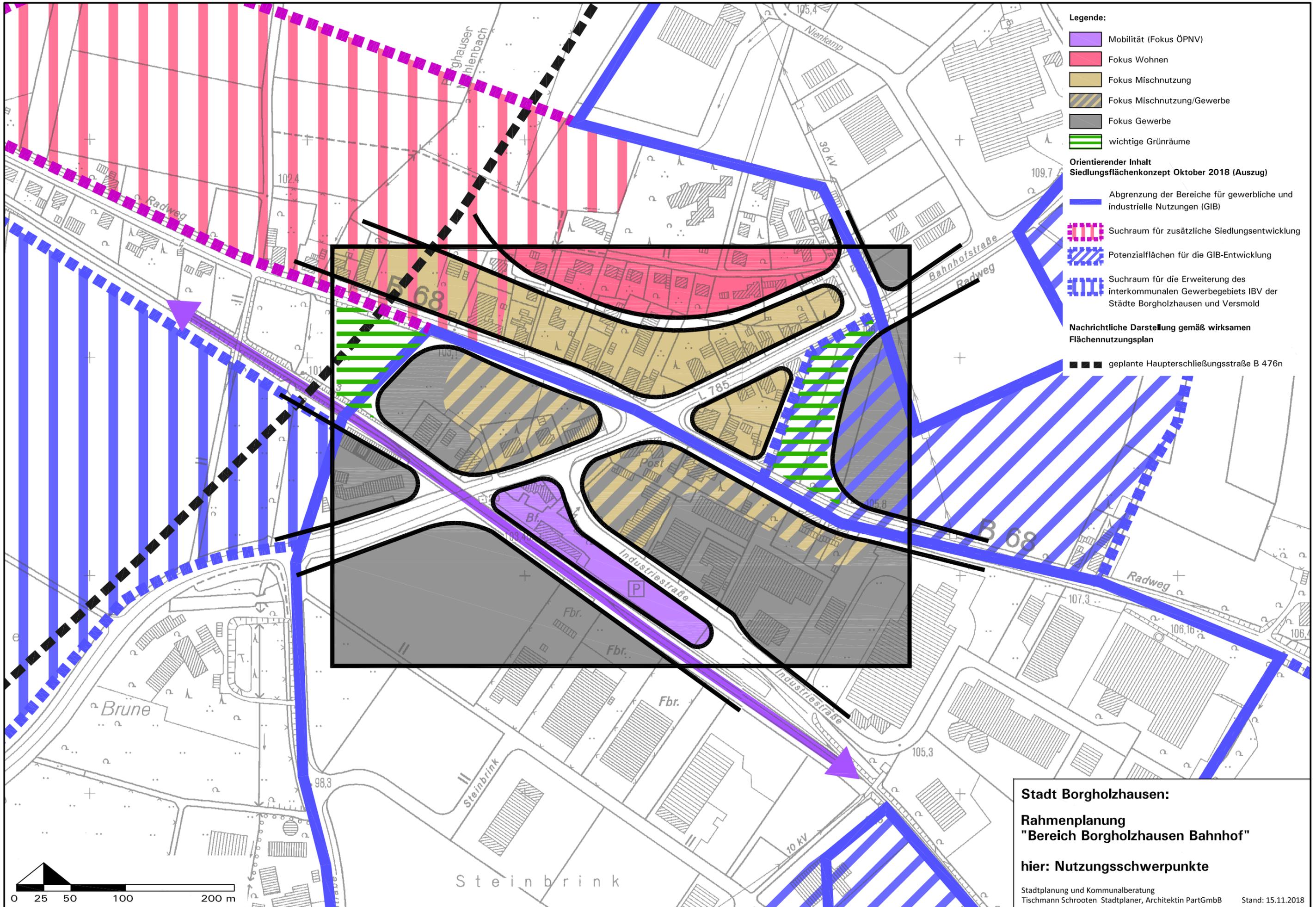
Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Randbereiche Bestand

Stadtplanung und Kommunalberatung
 Tischmann Schrooten Stadtplaner, Architektin PartGmbH
 Stand: 15.11.2018



Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"

hier: Übergeordnete Abschnitte



Legende:

- Mobilität (Fokus ÖPNV)
- Fokus Wohnen
- Fokus Mischnutzung
- Fokus Mischnutzung/Gewerbe
- Fokus Gewerbe
- wichtige Grünräume

**Orientierender Inhalt
Siedlungsflächenkonzept Oktober 2018 (Auszug)**

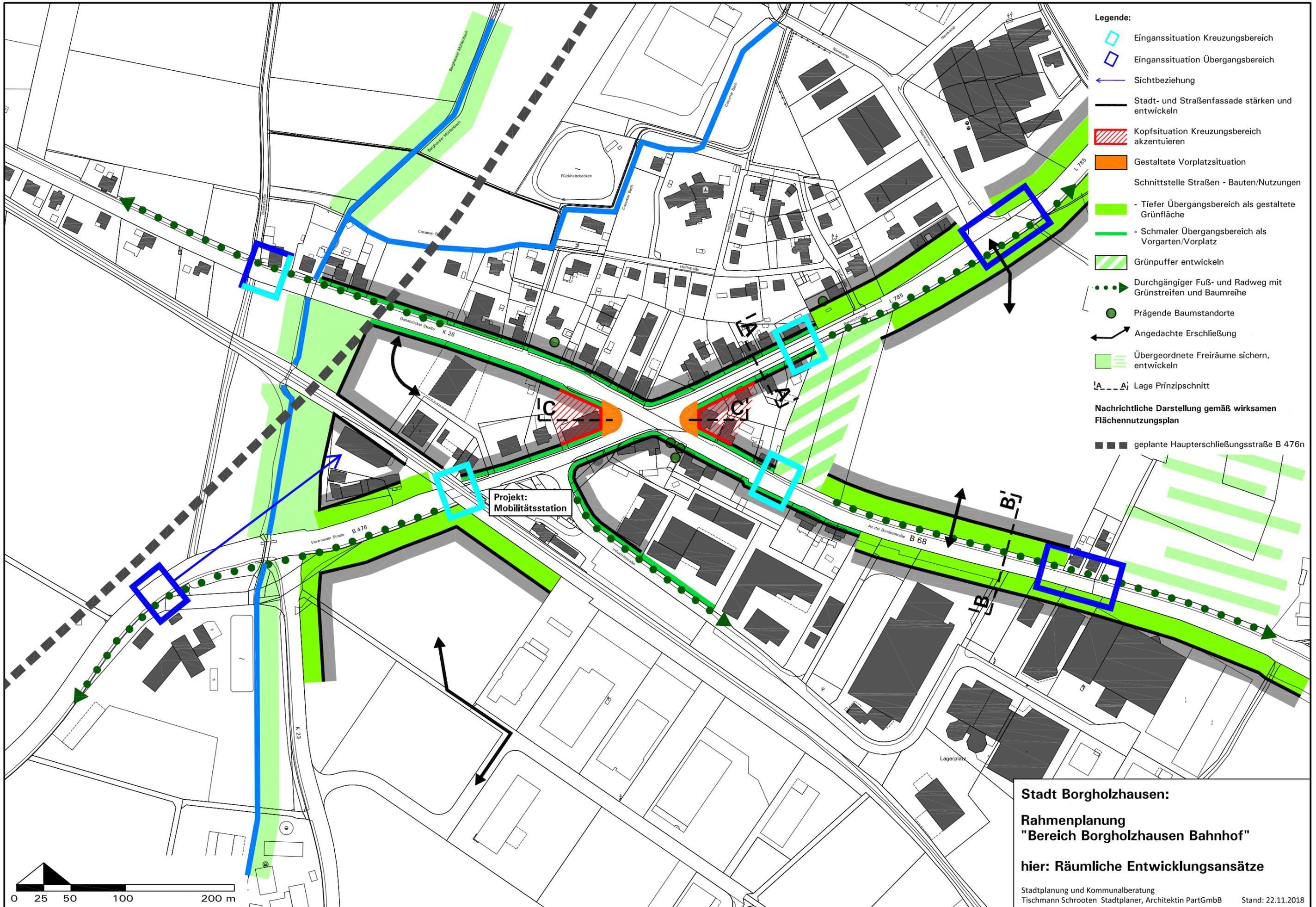
- Abgrenzung der Bereiche für gewerbliche und industrielle Nutzungen (GIB)
- Suchraum für zusätzliche Siedlungsentwicklung
- Potenzialflächen für die GIB-Entwicklung
- Suchraum für die Erweiterung des interkommunalen Gewerbegebiets IBV der Städte Borgholzhausen und Versmold

**Nachrichtliche Darstellung gemäß wirksamen
Flächennutzungsplan**

- geplante Haupterschließungsstraße B 476n

**Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"**

hier: Nutzungsschwerpunkte

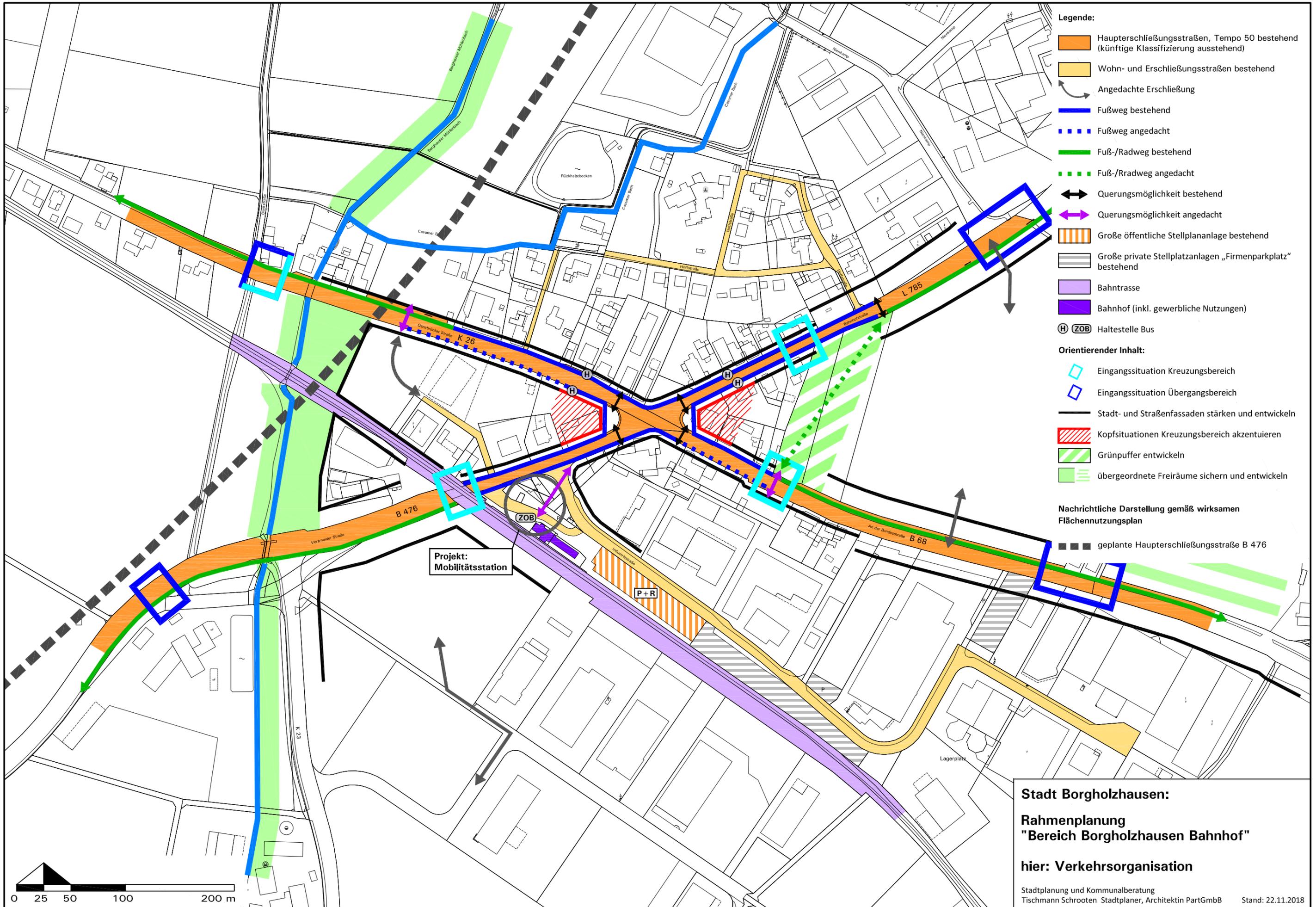


- Legende:**
- Eingangssituation Kreuzungsbereich
 - Eingangssituation Übergangsbereich
 - Sichtbeziehung
 - Stadt- und Straßenfassade stärken und entwickeln
 - Kopfsituation Kreuzungsbereich akzentuieren
 - Gestaltete Vorplatzsituation
 - Schnittstelle Straßen - Bauten/Nutzungen
 - Tiefer Übergangsbereich als gestaltete Grünfläche
 - Schmaler Übergangsbereich als Vorgarten/Vorplatz
 - Grünpuffer entwickeln
 - Durchgängiger Fuß- und Radweg mit Grünstreifen und Baumreihe
 - Prägende Baumstandorte
 - Angedachte Erschließung
 - Übergeordnete Freiräume sichern, entwickeln
 - Lage Prinzipschnitt
- Nachrichtliche Darstellung gemäß wirksamen Flächennutzungsplan**
- geplante Haupteerschließungsstraße B 476n



Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Räumliche Entwicklungsansätze

Stadtplanung und Kommunalberatung
 Tischmann Schrooten Stadtplaner, Architektin PartGmbH
 Stand: 22.11.2018



- Legende:**
- Haupterschließungsstraßen, Tempo 50 bestehend (künftige Klassifizierung ausstehend)
 - Wohn- und Erschließungsstraßen bestehend
 - Angedachte Erschließung
 - Fußweg bestehend
 - Fußweg angedacht
 - Fuß-/Radweg bestehend
 - Fuß-/Radweg angedacht
 - Querungsmöglichkeit bestehend
 - Querungsmöglichkeit angedacht
 - Große öffentliche Stellplananlage bestehend
 - Große private Stellplananlagen „Firmenparkplatz“ bestehend
 - Bahntrasse
 - Bahnhof (inkl. gewerbliche Nutzungen)
 - H (ZOB) Haltestelle Bus
- Orientierender Inhalt:**
- Eingangssituation Kreuzungsbereich
 - Eingangssituation Übergangsbereich
 - Stadt- und Straßenfassaden stärken und entwickeln
 - Kopfsituationen Kreuzungsbereich akzentuieren
 - Grünpuffer entwickeln
 - übergeordnete Freiräume sichern und entwickeln

Nachrichtliche Darstellung gemäß wirksamen Flächennutzungsplan

- geplante Haupterschließungsstraße B 476



Stadt Borgholzhausen:
Rahmenplanung
"Bereich Borgholzhausen Bahnhof"
hier: Verkehrsorganisation

Stadtplanung und Kommunalberatung
 Tischmann Schrooten Stadtplaner, Architektin PartGmbH
 Stand: 22.11.2018