

**Öffentliche Sitzungsvorlage**

Vorlage-Nr. 0158/2018

**Bauleitplanung für den geplanten West- und Nordring zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg**

**Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 für den Bereich des geplanten Nord- und Westrings zwischen der Dinxperloer Straße im Westen, dem Bussardweg im Norden, dem Hemdener Weg im Osten und nördlich der Straße Am Efing**

**- Einleitungsbeschluss**

	<b>Termin</b>
<b>Ausschuss für Planung und Bau</b>	<b>04.07.2018</b>

Zuständiger Dezernent: Zöhler, Daniel
---------------------------------------

Finanzielle Auswirkungen:	<input type="checkbox"/>	ja	<input checked="" type="checkbox"/>	nein
---------------------------	--------------------------	----	-------------------------------------	------

**Beschlussentwurf**

Der Ausschuss für Planung und Bau beschließt in Kenntnis der Begründung gemäß § 2 Absatz 1 Baugesetzbuch (BauGB) die Einleitung eines Aufstellungsverfahrens zum Bebauungsplan NW 28 für den Bereich des geplanten Nord- und Westrings zwischen der Dinxperloer Straße im Westen, dem Bussardweg im Norden, dem Hemdener Weg im Osten und nördlich der Straße Am Efing (einfacher Bebauungsplan gemäß § 30 Absatz 3 BauGB) - zur Festsetzung des geplanten West- und Nordrings einschließlich der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen.

**Sachdarstellung**

(vorläufige Begründung)

**Vorbemerkung**

Aus Rechtssicherheitsgründen wird einleitend dargelegt, dass nachfolgende Sachdarstellung gleichzeitig als vorläufige Begründung für die Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 (wird im Weiteren als `vorliegende Bauleitplanung` bezeichnet) anzusehen ist (**Anlage 1** zeigt den Entwurf des Bebauungsplanes NW 28, der Grundlage des vorliegenden Beschlussentwurfes ist). Die vorliegende Bauleitplanung wird im Straßenplanungsrecht auch als `planfeststellungseretzender Bebauungsplan` bezeichnet.

Bereits im Jahre 2013 wurden verschiedene Bauleitplanverfahren eingeleitet, die im Bereich Westring III und Nordring I deckungsgleich mit dem der vorliegenden Bauleitplanung waren (Bauleitplanverfahren NW 22/2, NW 22/3, NW 22/4 und NW 23).

Seinerzeit wurde jedoch nicht nur der äußere Straßenring, sondern auch die angrenzenden geplanten Siedlungsbereiche des Rahmenplanes Nord in die Geltungsbereiche einbezogen. Um die planungsrechtlichen Voraussetzungen für den geplanten Nord- und Westring möglichst schnell erreichen zu können, beschränkt sich die vorliegende Bauleitplanung nun ausschließlich auf den geplanten Straßenkörper zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg. Somit kann das Planverfahren inhaltlich entflochten und auch von den Verhandlungen des Bodenmanagements befreit werden. Die damals gefassten Einleitungsbeschlüsse werden mit dem Satzungsbeschluss für die vorliegende Bauleitplanung aufgehoben. Zusätzlich wird der bisher unberücksichtigte Straßenabschnitt Westring IV in die vorliegende Bauleitplanung einbezogen (**Anlage 2** zeigt einen Übersichtlageplan, der die Abschnittsbezeichnungen des geplanten Nord- und Westrings erläutert).

Dem Beschluss von 2013 war bereits ein Änderungsbeschluss für die Bebauungspläne NW 20, NW 21, 4-3, 4-8 und 4-7 aus 1991 und ein Aufstellungsbeschluss für die Bebauungspläne NW 22 und NW 23 aus 1994 im Zusammenhang der Westring-/Nordringplanung vorangegangen. Auch diese Beschlüsse der Stadtverordnetenversammlung werden daher zum Satzungsbeschluss der vorliegenden Bauleitplanung aufgehoben.

Die vorliegende Bauleitplanung ist in der Lage das geplanten Vorhaben rechtlich abschließend zu regeln. Die Notwendigkeit zur Durchführung eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens besteht derzeit nicht.

### **Aktueller Planungsanlass**

Die erhebliche Zunahme von Fremdverkehren in Wohn- und Erholungsgebieten des Bocholter Nordens macht es erforderlich, die verbleibenden Abschnitte des äußeren Straßenringes, planungsrechtlich abzusichern um somit die baurechtlichen Voraussetzungen zu schaffen. Die Verkehre aus dem nordöstlichen Stadtgebiet belasten die Radialen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg stark. Vom Fremdverkehr sind im Wesentlichen die Verbindungen Baustraße - Am Efing - Am Hüting und Bussardweg – Alffstraße betroffen. Durch die vorliegende Bauleitplanung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden die beschriebenen Missstände zu beheben.

Da sich die Finanzierung größerer Straßenbauvorhaben schwierig darstellt ist eine abschnittsweise Realisierung sinnvoll. Es muss sich jedoch um Straßenabschnitte mit eigener Verkehrsbedeutung handeln. Durch den Bau der noch fehlenden Teile des äußeren Straßenringes (Westring nordöstlich der Dinxperloer Straße/ Nordring) wird es auch im nördlichen Teil der Stadt zu ähnlichen Entlastungseffekten kommen, wie man sie heute bereits im südlichen Stadtgebiet erfahren kann (siehe nachfolgendes Kapitel). Die Realisierung des äußeren Straßenringes soll nach verkehrlicher Dringlichkeit erfolgen. Der Teilabschnitt des äußeren Straßenringes zwischen der Dinxperloer Straße und dem Hemdener Weg (West- und Nordring) hat in diesem Zusammenhang eine hohe Priorität. Nur durch die abschnittsweise Vervollständigung des äußeren Straßenringes ist eine verantwortungsvolle Siedlungsentwicklung mit einer leistungsfähigen Erschließung im Stadtgebiet möglich.

### **Bisherige Erfahrungen im südlichen Stadtgebiet**

Der äußere Straßenring der Stadt Bocholt ist zu großen Teilen (Süd-Ost-Ring/ B 67/ L602/ Westring bis Dinxperloer Straße) bereits fertig gestellt. Deutliche Verkehrsentlastungen zeigen sich z.B. auf der Münsterstraße, Uhlandstraße, Im Königsesch, Mühlenweg, Dingdener Straße, Kaiser-Wilhelm-Straße, Ebertstraße, Theodor-Heuss-Ring, Werther Straße von der L 602 bis zum Innenstadtring, Nordwall,

Alfred-Flender-Straße, Bömkes Weg, Birkenallee und Büngerner Straße. Besonders hervorzuheben sind hier die Entlastungen auf der Münsterstraße, von der Einmündung Süd-Ost-Ring bis zur Kreuzung Umlandstraße um ca. 11.000 Kfz/Tag, auf der Dingdener Straße zwischen Schaffeldstraße und Einmündung Kaiser-Wilhelm-Straße um ca. 7.000 Kfz/Tag und auf der Birkenallee zwischen Dingdener Straße und Büngerner Straße um ca. 4.500 Kfz/Tag. Ein großer Teil der Bocholter Bevölkerung ist von Lärm und Schadstoffen entlastet worden. Des Weiteren erfährt der öffentliche Raum eine gesteigerte Aufenthaltsqualität. Die hier gemachten Erfahrungen zeigen deutlich, wie wichtig der äußere Straßenring für die Stadt Bocholt ist.

### **Gesamtstädtische verkehrliche Zielsetzung und die Folgen** Verkehrsentwicklungsplanung (VEP)

Der VEP von 1986 (im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung einsehbar) ist als fachlicher Entwicklungsplan bei der Bauleitplanung zu berücksichtigen. Die in ihm beschriebenen Ziele der Verkehrsplanung, bezüglich des äußeren Straßenringes sind noch nicht erreicht. Diese stellen sich wie folgt dar:

Das Grundrisschema des künftigen Hauptverkehrsstraßensystems der Stadt Bocholt bildet ein, die Innenstadt tangierender innerer Ring und ein äußerer Ring. Die Ringstraßen sind über Radialen miteinander verknüpft. Damit soll eine gute, ausgewogene Verkehrsverteilung erreicht, der Kfz-Verkehr über leistungsfähige Tangenten möglichst nahe an die Zielgebiete herangeführt und zugleich eine Entlastung des verkehrsintensiven Innenstadtbereiches vom sogenannten Fremdverkehr eingeleitet werden. Der geplante Nordring stellt dabei die äußere Verbindung zwischen der L 572 (Münsterstraße/ Ortsausgang Richtung Rhede) und dem geplanten Westring, nordöstlich der Dinxperloer Straße dar. Mit zwei Anschlussstellen an die Dinxperloer Straße (im Bereich Westring und Bussardweg) verbindet der geplante Westring schließlich den geplanten Nordring mit der Dinxperloer Straße. Dabei haben einzelne Abschnitte auch voneinander unabhängige Verkehrsbedeutung, da aufgrund innerörtlicher Verkehrsziele (Krankenhaus, Schulzentrum Nordost, Sportzentrum Hünting etc.) das Erfordernis von Straßenspangen zwischen den Radialen besteht, um Fremdverkehr in den Wohngebieten entgegenzuwirken. Die von vielen Anwohnern beklagte derzeitige verkehrliche Situation im vorhandenen Verkehrsnetz (z.B. in bestehenden Wohngebieten) ist die typische Erscheinung, die immer dann auftritt, wenn das vorhandene Netz überlastet ist und eine andere Verkehrsverteilung notwendig wird. Fehlen die Entlastungsstraßen, stellt sich automatisch Fremdverkehr ein. Da dies inzwischen ein Problem im Norden des Stadtgebietes geworden ist, ist es wünschenswert den geplanten Nord- und Westring, nordöstlich der Dinxperloer Straße, als wichtige Teilstücke des äußeren Straßenringes so bald wie möglich zu realisieren.

Die vorliegende Bauleitplanung erfasst die Teilabschnitte Westring III, Westring IV und Nordring I zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg mit der höchsten verkehrlichen Dringlichkeit. Der Teilabschnitt Nordring I zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee wird zeitgleich durch ein separates Verfahren erfasst und besitzt ebenso die höchste verkehrliche Dringlichkeit. Die Teilabschnitte Nordring II und III (**siehe Anlage 2**) unterliegen anderen planerischen Bedingungen, führen zu geringeren verkehrlichen Entlastungseffekten und werden zu einem späteren Zeitpunkt ins Verfahren gebracht.

#### Positive Folgen der Verkehrsentlastung

Ziel der Stadt Bocholt ist es, durch den Bau eines äußeren Straßenringes, unter anderem die Wohnumfeld- und Aufenthaltsqualität innerhalb dieses Ringes zu verbessern. Die Hauptverkehrsstraßen, Radialen und innerer Ring, werden verkehrlich entlastet und

erhalten eine gesteigerte Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig wird im Bereich dieser Straßen die Belastung durch Straßenverkehrsgeräusche und Schadstoffe abnehmen. Der äußere Straßenring trägt somit in nicht unwesentlichem Maße zur Lärminderung (die bei Hauptverkehrsstraßen mit mehr als 6 Millionen Kraftfahrzeugen pro Jahr auch gesetzlich vorgeschrieben ist - sechster Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Lärminderungsplanung) und zur Verbesserung der Luftqualität in den belasteten Stadtbereichen bei. Das Nebenstraßensystem - Anlieger- und Anliegersammelstraßen innerhalb des äußeren Ringes - wird von Fremdverkehren befreit und erhält damit die ursprünglich geplante Zweckbestimmung zurück.

### **Lagevarianten des äußeren Straßenringes**

#### Großräumige Untersuchungen im nördlichen Stadtgebiet

Überlegungen zur Linienführung des Nordrings sind schon seit Jahrzehnten unter anderem in den vorbereitenden Bauleitplänen der Stadt Bocholt dargelegt. Die neusten Überlegungen zur Fortführung des äußeren Straßenringes und die Diskussion um die Lage des geplanten Nord- und Westrings im nördlichen Stadtgebiet waren Anlass im Jahre 2005 eine großräumige Variantenuntersuchung für den äußeren nördlichen Straßenring in Auftrag zu geben. Es wurden zwei Hauptvarianten (Außenvariante I/ Variante FNP) mit jeweils zwei Subvarianten (Subvariante Außen I/ Subvariante Innenring Willingsweide), die in Teilen den Hauptvarianten entsprechen, untersucht (**Anlage 3** zeigt einen Übersichtslageplan, der die Varianten der großräumigen Untersuchung darstellt).

Die Untersuchung bestätigte die Stadt Bocholt noch einmal darin, dass das weitsichtige Vorhalten einer Freihaltezone im nördlichen Bocholter Stadtgebiet (Variante FNP), entsprechend der Darstellung im Flächennutzungsplan, die richtige stadt- und verkehrsplanerische Entscheidung war. Hervorzuheben sind im Vergleich zu den stadtfernen Varianten (Außenvariante I/ Subvariante Außen I) insbesondere die wesentlich kürzere Streckenlänge und die größeren innerstädtischen verkehrlichen und immissionsbedingten Entlastungseffekte. Die Stadt Bocholt mit ihrem sehr hohen Anteil an Binnenverkehrsströmen benötigt eine Straße in dieser räumlichen Lage, um die Wege zwischen Quelle und Ziel so kurz wie möglich zu halten. Die Akzeptanz einer solchen Straßenverbindung und die damit verbundenen Entlastungswirkungen im Stadtgebiet sind damit so groß wie eben möglich. Im Vergleich zur zweiten innerstädtischen Variante (Subvariante Innenring Willingsweide) ist hier insbesondere die Vermeidung des Eingriffs in private Bausubstanz zu erwähnen.

Der Teilabschnitt des Nordrings zwischen dem geplanten Westring und der Adenauerallee, der unter anderem auch Gegenstand des Rahmenplanes Nord ist, entspricht im Rahmen dieser großräumigen Untersuchung im Wesentlichen der Variante FNP.

#### Kleinräumige Untersuchungen

##### im Rahmen der Aufstellung des Rahmenplanes Nord

Im Rahmen der Aufstellung des Rahmenplanes Nord wurde eine weitere Prüfung von insgesamt 3 Lagevarianten vorgenommen (**Anlage 4** zeigt einen Übersichtslageplan, der die Varianten der kleinräumigen Untersuchung darstellt). Neben der Straßenplanung lagen diesen Varianten auch städtebauliche Entwürfe zugrunde. Sie wurden zusammengefasst hinsichtlich der Belange des Städtebaus, der Wirtschaft, des Verkehrs und der Umwelt geprüft und bewertet. Folgende Aspekte haben im Wesentlichen zur Auswahl der Variante 3 geführt:

- die größtmögliche Entwicklung von Siedlungsflächen

- die organische Trassenführung des Nordrings (als zukünftiger Ortsrand) ermöglicht die bestmögliche Integration der Straße im Übergangsbereich zum natürlichen Freiraum
- der Erhalt der Eschkante (westlich des Hemdener Weges und nördlich der Rembrandtstraße) als wesentlicher Landschaftsbestandteil

Die kleinräumige Variantenuntersuchung im Zusammenhang mit der Aufstellung des Rahmenplans Nord führte somit zu dem Ergebnis, abweichend von der großräumigen Untersuchung, dass eine Umfahrung der Eschkante im Bereich des Hemdener Weges anzustreben ist.

Das Ergebnis dieser Variantenuntersuchung ist im Rahmen der vorliegenden Bauleitplanung zu überprüfen.

### **Beschreibung des Standortes**

Der Bereich der vorliegenden Bauleitplanung ist überwiegend durch landwirtschaftliche Nutzungen geprägt. In einem kleinen Teilbereich befindet sich ein Sportplatz mit dazugehörigem Vereinsheim.

### **Derzeitiges Planungsrecht**

Für den Geltungsbereich der vorliegenden Bebauungsplanung gibt es derzeit keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Die baurechtliche Beurteilung von Vorhaben erfolgt derzeit größtenteils nach § 35 (Bauen im Außenbereich) und in einem kleinen Teilbereich (im Anschlussbereich des geplanten Westrings an die Dinxperloer Straße in Höhe des Bussardweges) auch nach § 33 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben während der Planaufstellung).

### **Regionalplanung**

Der Regionalplan sieht für den Bereich der vorliegenden Bauleitplanung eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr - sonstige in Planung befindliche regionalplanerisch bedeutsame Straße - vor. Die Ziele der Raumordnung stehen somit denen der vorliegenden Bauleitplanung nicht entgegen.

### **Flächennutzungsplan (FNP)**

Da das Ergebnis der kleinräumigen Variantenuntersuchung für den geplanten Nord- und Westring nicht der Darstellung des FNP entspricht ist eine diesbezügliche Änderung erforderlich. Der FNP stellt für den betreffenden Bereich Grünfläche, Grünfläche mit der Zweckbestimmung Sportplatz und Fläche für die Landwirtschaft dar und in Teilen auch eine geplante Hauptverkehrsstraße.

Die Änderung erfolgt in einem separaten Verfahren zeitgleich mit dem Aufstellungsverfahren für die vorliegende Bauleitplanung. Die geplanten Siedlungsflächen des Rahmenplanes Nord sollen ebenfalls Gegenstand dieser FNP-Änderung sein und die verbindliche Baulandentwicklung vorbereiten.

### **Rahmenplan Nord 2009 einschließlich der Fortschreibung von 2013**

Die vorliegende Bauleitplanung befindet sich im Geltungsbereich des Rahmenplanes Nord. Der Rahmenplan, der als räumliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Absatz 6 Ziffer 11 Baugesetzbuch durch die Stadtverordnetenversammlung am 16.09.2009 endgültig beschlossen wurde, stellt für den Bereich der vorliegenden Bauleitplanung den West- und Nordring dar (**Anlage 5** zeigt den Rahmenplan Nord aus dem Jahre 2009).

Nach Aussage des Rahmenplanes Nord kann das Verkehrsaufkommen der im Übrigen dargestellten Siedlungsentwicklung nur dann zufrieden stellend abgewickelt werden, wenn zeitgleich auch Teile des West- bzw. Nordrings verwirklicht werden. Die vorliegende Bauleitplanung entspricht dieser Zielsetzung.

Für einen Teilbereich des Rahmenplanes Nord (Bebauungsplan NW 22 / 1 – Phönix-Gelände) besteht derzeit Planreife (Satzungsbeschluss). Das städtebauliche Konzept, das diesem Bebauungsplan zugrunde liegt, machte eine Anpassung benachbarter Siedlungsräume (z.B. hinsichtlich der Erschließung) erforderlich. Diese großräumige Anpassung war Anlass dafür die Siedlungsentwürfe des Rahmenplanes insgesamt fortzuschreiben ohne jedoch die Lage des geplanten West- und Nordrings zu verändern (**Anlage 6** zeigt die Fortschreibung des Rahmenplanes Nord aus dem Jahre 2013).

### **Landschaftsplan Bocholt - West**

Der Geltungsbereich der vorliegenden Bauleitplanung befindet sich teilweise im Bereich des Landschaftsplanes Bocholt – West. Dieser hat in diesem Bereich das Ziel eine im Ganzen erhaltenswürdige Landschaft mit naturnahen Lebensräumen und belebenden Elementen anzureichern. Mit der geänderten städtebaulichen Zielsetzung durch den Rahmenplan Nord haben sich die Voraussetzungen zur Umsetzung der Ziele des Landschaftsplanes Bocholt – West erheblich verändert. Der Landschaftsplan hat jedoch keinen Recht setzenden Charakter (ist z.B. keine Rechtsverordnung) und somit der Abwägung zugänglich. Aufgrund der Bedeutung des geplanten West- und Nordrings für das Allgemeinwohl werden die Belange der Landschaftsplanung in diesem Bereich zurückgestellt.

### **Grünordnungsrahmenplan (GORP)**

Der GORP sieht für den Bereich der vorliegenden Bauleitplanung die Entwicklung eines Grünzuges vom Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Am Hünting bis in den innerstädtischen Bereich vor. Da der GORP keinen Recht setzenden Charakter hat, ist auch dieser der Abwägung zugänglich. Aufgrund der Bedeutung des Vorhabens für das Allgemeinwohl werden auch die Belange des GORP zurückgestellt.

### **Planungsrechtliches Verfahren/ Planrechtfertigung/ Kosten**

#### Planungsrechtliches Verfahren

Für die Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 kann von den Verfahrenserleichterungen des § 13 BauGB (vereinfachtes Verfahren) kein Gebrauch gemacht werden, da sich die Plangebiete nicht in einem Bereich befinden, der bisher nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. nach § 30 Absatz 1 Baugesetzbuch (Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes) beurteilt wurde. Gleiches gilt für das beschleunigte Verfahren nach § 13 a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung). Da die Grundzüge der Planung betroffen sind, ist das vereinfachte Verfahren auch aus diesem Grund ausgeschlossen. Es ist somit das `Regelverfahren` mit einer zweistufigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

#### Planrechtfertigung

Die vorliegende Bauleitplanung für den West- und Nordring bedarf, wie nachfolgend dargelegt, der besonderen Planrechtfertigung. Die städtebauliche (verkehrliche) Notwendigkeit ist in dieser Vorlage dargelegt. Neben der städtebaulichen Notwendigkeit

muss die Finanzierung hinreichend gesichert sein. Die Finanzierung ist durch den Straßenbaulastträger (in diesem Fall die Stadt) im Rahmen der Bauleitplanverfahren nachzuweisen. Ein Finanzierungskonzept kann auch einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren abdecken.

#### Kosten

Die Baukosten betragen überschläglich kalkuliert voraussichtlich ca. 14,8 Millionen Euro. Sollte eine Förderung des Vorhabens mit 60 % durch den Bund oder das Land möglich sein, würde der Anteil der Stadt voraussichtlich ca. 5,9 Millionen Euro betragen. Im weiteren Verfahren werden die Kosten entsprechend dem jeweiligen Planungsstand fortgeschrieben.

### **Umweltbericht/ Eingriff in Natur und Landschaft/ Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag**

#### Umweltbericht/ Eingriff in Natur und Landschaft

Für die Belange des Umweltschutzes ist gemäß § 1 Absatz 6 Ziffer 7 und § 1 a BauGB eine Umweltprüfung durchzuführen, in der die voraussichtlich erheblichen Umweltauswirkungen bei Durchführung der vorliegenden Bauleitplanung beschrieben werden. Die Umweltprüfung ist Teil eines Umweltberichtes, der ebenfalls die Eingriffe in Natur und Landschaft bewertet und Kompensationsmaßnahmen vorschlägt. Maßnahmen zur Begrenzung der Bodenversiegelung und zur Verminderung des Eingriffs in Natur und Landschaft sind ebenfalls Teil dieses Berichtes.

Der Umweltbericht wird zur ersten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB (frühzeitige Beteiligung) ein gesonderter Teil der Begründung sein.

#### Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Artenschutzrechtliche Belange sind in einem noch zu erstellenden separaten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu beschreiben und zu bewerten. Auch diese Begutachtung wird zur frühzeitigen Beteiligung vorliegen.

### **Siedlungsplanungen/ Nachbarschutz**

Zurzeit werden Siedlungskonzepte für den Bereich der Eschkante (westlich des Hemdener Weges und nördlich der Rembrandtstraße) und einer ehemaligen Gaststätte an der Dinxperloer Straße (außerhalb der vorliegenden Bauleitplanung) entwickelt. Die Vorgaben des Bocholter Bodenmanagements sind in einem Teilbereich noch umzusetzen. Sobald eine tragfähige Konzeption vorliegt, sollen auch diese Verfahren eingeleitet werden. Ob Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig werden, ist im Rahmen einer Lärmprognose zu ermitteln. Ebenfalls ist eine Prognose des Lärmzuwachses in dem nachfolgenden Straßennetz erforderlich, um zu prüfen, ob er erheblich ist und in einem ursächlichen Zusammenhang mit der vorliegenden Bauleitplanung steht.

Die Lärmprognose wird durch einen externen Gutachter (Peutz-Consult) erstellt. Ergebnisse werden zur öffentlichen Auslegung (zweiter Beteiligungsschritt) erwartet.

### **Belange der Landwirtschaft**

Durch die vorliegende Bauleitplanung sind neben den ehemaligen Sportflächen des TV Bocholt – heute TSV Bocholt - auch landwirtschaftlich genutzte Flächen betroffen. Gemäß § 1 a Absatz 2 BauGB sollen landwirtschaftlich genutzte Flächen nur im

notwendigen Umfang umgenutzt werden. Dieser Grundsatz ist in der Abwägung zu berücksichtigen. Da der geplante Nord- und Westring zu einer Verbesserung hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung (z.B. in bestehenden Wohngebieten) führen wird und damit dem Wohl der Allgemeinheit dient, werden die Belange der Landwirtschaft an dieser Stelle zurückgestellt. Die notwendigen ökologischen Ausgleichsflächen werden, soweit möglich und sinnvoll, in den Plangebieten berücksichtigt. Soweit erforderlich werden dazu aber auch geeignete Poolflächen an anderer Stelle im Einklang mit dem Ausgleichsflächenpoolkonzept der Stadt Bocholt in Anspruch genommen.

### **Eigentumsverhältnisse**

Die von dem geplanten Nord- und Westring betroffenen Flächen befinden sich etwa zur Hälfte in städtischem Eigentum. Für die Realisierung des Vorhabens sind demnach noch Grundstücksflächen zu erwerben.

### **Sonstiges**

Zusätzliche Aspekte der vorliegenden Bauleitplanung werden im weiteren Verfahren bearbeitet. Unter anderem sind dies die Erläuterung der Straßenplanung, die Lärmprognose, die Niederschlagwasserbeseitigung, der Denkmalschutz, die Altlasten, die Ver- und Entsorgung, die Kampfmittel, die Realisierung und weitere Konkretisierung der Kosten.

### **Liste der Gutachten**

(sind zur öffentlichen Auslegung im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung einsehbar)

Für die vorliegende Bauleitplanung sind ein landschaftspflegerischer Fachbeitrag, ein artenschutzrechtlicher Fachbeitrag, ein Verkehrsgutachten, eine Lärmprognose und ein Bodengutachten zu erstellen. Sämtliche Begutachtungen werden von externen Büros durchgeführt.

### **Beschlussempfehlung**

Aufgrund der Ausführungen in dieser Vorlage wird dem Ausschuss für Planung und Bau die Einleitung des Verfahrens zur Aufstellung der Bebauungsplanes NW 28 gemäß § 2 Absatz 1 Baugesetzbuch empfohlen.

Bocholt, 21.06.2018

Der Bürgermeister  
In Vertretung

gez.:

Dipl. Ing. Zöhler  
Stadtbaurat

### **Anlagen**

- Anlage 1** - Entwurf des Bebauungsplanes NW 28 (Stand: Einleitungsbeschluss)
- Anlage 2** - Übersichtslageplan/ Bezeichnung der Abschnitte des äußeren Straßenringes
- Anlage 3** - Übersichtslageplan/ großräumige Variantenuntersuchung
- Anlage 4** - Übersichtslageplan/ kleinräumige Variantenuntersuchung
- Anlage 5** - Rahmenplan Nord (endgültige Beschlussfassung 2009)
- Anlage 6** - Rahmenplan Nord (Fortschreibung 2013)