



**Bauleitplanung für den Nordring  
zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee**

**Aufstellung des Bebauungsplanes 10 - 7 unter Einbeziehung einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan 10 – 6 und einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan NO 32 für den Bereich des äußeren Straßenringes (Nordring) im Norden, der Adenauerallee im Osten, der Straße Up`m Höwel im Süden und dem Hemdener Weg im Westen**

**Einleitungsbeschluss**

	<b>Termin</b>
<b>Ausschuss für Planung und Bau</b>	<b>15.10.2013</b>

Zuständiger Dezernent: Paßlick, Ulrich

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 für den Bebauungsplan 10 – 7 unter Einbeziehung einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan 10 – 6 und einer Teilfläche aus dem Bebauungsplan NO 32 für den Bereich des äußeren Straßenringes (Nordring) im Norden, der Adenauerallee im Osten, der Straße Up`m Höwel im Süden und dem Hemdener Weg im Westen

- mit Mindestfestsetzungen gemäß § 30 Absatz 1 BauGB zur Festsetzung des Nordrings zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee, allgemeiner Wohngebiete und einer quartiersübergreifenden Grünvernetzung -.

**Sachdarstellung / Begründung**

**Vorbemerkung**

Aus Rechtssicherheitsgründen wird einleitend dargelegt, dass nachfolgende Sachdarstellung gleichzeitig als vorläufige Begründung zur Aufstellung des Bebauungsplanes 10 – 7 anzusehen ist.

**Aktueller Planungsanlass**

Die Verkehre aus dem nordöstlichen Stadtgebiet belasten die Radialen Hemdener Weg und Adenauerallee stark. Vom Fremdverkehr ist sehr wesentlich auch die Verbindung Up de Welle

betroffen. Durch die vorliegende Bauleitplanung sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden die beschriebenen Missstände zu beheben.

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. 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 Effekten 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 Hemdener Weg und Adenauerallee (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.

Die geplante Siedlung südlich des geplanten äußeren Straßenring soll den Bedarf an Wohnbauland decken.

### **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, Umlandstrasse, 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 Innenstadtgebietes vom sog. 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. Dabei haben einzelne Abschnitte auch voneinander unabhängige Verkehrsbedeutung, da aufgrund innerörtlicher Verkehrsziele (Krankenhaus, Schulzentrum Nordost, Sportzentrum Hünting etc.) das Erfordernis von Straßenspannen zwischen den Radialen besteht, um Fremdverkehr in den Wohngebieten entgegenzuwirken. Die von vielen Anwohnern beklagte derzeitige verkehrliche Situation im

vorhandenen Verkehrsnetz 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 den Teilabschnitt Nordring I zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee) mit der höchsten verkehrlichen Dringlichkeit. Die Teilabschnitte Westring III und Nordring I zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg werden zeitgleich durch ein separates Verfahren erfasst und besitzen ebenso die höchste verkehrliche Dringlichkeit. Die Teilabschnitte Westring IV, Nordring II und Nordring III unterliegen anderen planerischen Bedingungen (unter anderem geringere Baulandentwicklung und geringere verkehrliche Entlastungseffekte) und werden zu einem späteren Zeitpunkt ins Verfahren gebracht (siehe Anlage 1).

#### Positive Folgen der Verkehrsentslastung

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, in nicht unwesentlichem Maße, zu der gesetzlich vorgegebenen Lärminderung (sechster Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Lärminderungsplanung) und Schadstoffreduzierung (fünfter Teil des Bundesimmissionsschutzgesetzes – Überwachung und Verbesserung der Luftqualität, Luftreinhalteplanung) bei. Das Nebenstraßensystem - Anlieger- und Anliegersammelstraßen innerhalb des äußeren Ringes - wird von Fremdverkehren befreit und erhält damit die ursprünglich geplante Zweckbestimmung zurück.

#### **Bestimmung der Linienführung 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 Nord- bzw. 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 (siehe Anlage 2).

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 Hemdener Weg und der Adenauerallee, der unter anderem auch Gegenstand des Rahmenplanes Nord ist, entspricht im Wesentlichen der Variante FNP.

Hinweis: Die kleinräumige Variantenuntersuchung zeigt für den Abschnitt Hemdener Weg / Adenauerallee keine unterschiedlichen Ergebnisse (siehe Anlage 3).

### **Beschreibung des Standortes**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes 10 - 7 ist durch landwirtschaftliche Nutzung und vorhandene Siedlungsflächen geprägt.

### **Derzeitiges Planungsrecht**

Für den Geltungsbereich der vorliegenden Bebauungsaufstellungen gibt es derzeit keinen rechtsverbindlichen Bebauungsplan. Die baurechtliche Beurteilung von Vorhaben erfolgt derzeit gemäß § 34 (Bauen im Zusammenhang bebauter Ortsteile) und § 35 (Bauen im Außenbereich) Baugesetzbuch.

### **Regionalplanung**

Die Ziele der Raumordnung sehen aktuell (Regionalplan aus dem Jahre 1998) für den überwiegenden Teil des Plangebietes einen Wohnsiedlungsbereich vor. Im Weiteren ist eine Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr - sonstige in Planung befindliche regionalplanerisch bedeutsame Straße - dargestellt. Überlagert ist dieser Bereich mit einer Darstellung für die Wasserwirtschaft - Bereich zum Schutz der Gewässer -.

Die sich derzeit in Fortschreibung befindliche Zielsetzung der Raumordnung sieht für den Bereich der Bebauungsaufstellungen einen allgemeinen Siedlungsbereich vor. Die Darstellung einer Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr - sonstige in Planung befindliche regionalplanerisch bedeutsame Straße - ist entsprechend der Darstellung des Rahmenplanes Nord dargestellt.

Die beabsichtigte planungsrechtliche Absicherung des Nordrings und die Siedlungsentwicklung entsprechen der aktuellen Zielsetzung der Raumordnung. Sie entsprechen ebenso der Fortschreibung dieser Zielsetzung. Die Ziele der Raumordnung stehen aus Sicht der Stadt Bocholt der vorliegenden Bauleitplanung nicht entgegen.

### **Flächennutzungsplan (FNP)**

Der FNP stellt für die betreffenden Bereiche eine Wohnbaufläche, eine Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz und eine geplante Hauptverkehrsstrasse dar. Die vorliegende Bauleitplanung entspricht der Zielsetzung der Flächennutzungsplanung.

### **Rahmenplan Nord einschließlich Fortschreibung 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 Bauleitplanung einen Siedlungsbereich und den West- bzw. Nordring dar (siehe Anlage 4). Nach Aussage des Rahmenplanes Nord kann das Verkehrsaufkommen der Siedlungsentwicklung nur dann zufrieden stellend abgewickelt werden, wenn zeitgleich auch Teile des West- bzw. Nordrings verwirklicht werden. Die vorliegende Bauleitplanung entspricht dieser Zielsetzung.

Teilbereiche aus dem Rahmenplan Nord befinden sich derzeit im bauleitplanerischen Verfahren (Phönixgelände – Bebauungsplan NW 22 / 1). Dabei hat sich die Struktur der Siedlungsräume verändert. Diese Veränderung war Anlass die Entwürfe der Siedlungsbereiche für den Rahmenplan insgesamt fortzuschreiben. Die wurden nun in den Rahmenplan aufgenommen ohne die Lage der Hauptverkehrsstrasse zu verändern (siehe Anlage 5).

### **Planungsrechtliches Verfahren / Planrechtfertigung**

Für die Aufstellung des Bebauungsplanes 10 - 7 kann von den Verfahrenserleichterungen des § 13 BauGB (vereinfachtes Verfahren) kein Gebrauch gemacht werden, da sich die Plangebiete überwiegend nicht in einem Bereich befindet, 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 § 13a BauGB (Bebauungsplan der Innenentwicklung). Es ist somit das `Normalverfahren` mit einer zweistufigen Beteiligung der Öffentlichkeit, der Behörden und der sonstigen Träger öffentlicher Belange durchzuführen.

Der Einleitungsbeschluss der Stadtverordnetenversammlung zur Aufstellung des Bebauungsplanes 10 - 7 vom 20.12.1989 wird zum Satzungsbeschluss dieser Bauleitplanung aufgehoben.

Die Aufstellung der Bebauungspläne 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 Bebauungsplanverfahren nachzuweisen. Ein Finanzierungskonzept kann auch einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren abdecken.

### **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 festgesetzten Nutzungen des Bebauungsplanes 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 ein gesonderter Teil der Begründung.

#### Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag

Artenschutzrechtliche Belange sind in einem noch zu erstellenden separaten artenschutzrechtlichen Fachbeitrag zu beschreiben und zu bewerten. Auch diese Begutachtung wird zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB vorliegen.

### **Städtebauliche Zielsetzung**

Ein erster Entwurf zur Aufstellung des Bebauungsplanes (Siedlungs- und Straßenentwurf) wird zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB vorliegen. Die städtebauliche Zielsetzung ist im Vorfeld dieser Planungen zu entwickeln.

Ob für den West- und Nordring (zwischen Dinxperloer Straße und Adenauerallee) auch Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes notwendig sind ist im Rahmen einer Lärmprognose zu ermitteln. Ein Vorentwurf für die Straße liegt bereits vor, muss jedoch ggf. um die Planung des aktiven Lärmschutzes ergänzt werden.

### **Belange des Nachbarschutzes**

Mögliche Quellen schädlicher Umwelteinwirkungen sind Gerüche aus Viehhaltungen aus dem angrenzenden Außenbereich, Geräusche der Sportanlagen Am Hünting und die zukünftigen Verkehrsgeräusche des geplanten Nordrings.

Aufgrund der Entfernungssituation sind Beeinträchtigungen der geplanten Siedlungsgebiete durch Gerüche aus Viehhaltungen auszuschließen. Die Haltungen des nächsten Hofes befinden sich in ca. 750 m Entfernung.

Geräuschbeeinträchtigungen aus der Nutzung der Sportanlagen Am Hünting sind ebenfalls aus dem zuvor genannten Grund nicht zu erwarten. Eine anlässlich der Aufstellung des Bebauungsplanes NW 25 (zur Verlagerung des TV Phönix – heute TSV Bocholt -) erstellte Lärmprognose aus dem Jahre 2009 belegt dies.

Der Verkehrsbetrieb auf dem geplanten Nordring wird geräuschbedingte Auswirkungen auf geplante bzw. vorhandene Siedlungen haben. Die Begutachtung der Verkehrsgeräusche wird zur Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB vorliegen. In diesem Zusammenhang ist ebenfalls zu prüfen, ob in der Folge des geplanten Straßenbauvorhabens der Verkehr auf einer anderen Straße zunimmt. Ist der von dem Vorhaben ausgehende Lärmzuwachs mehr als unerheblich und wird ein eindeutiger Ursachenzusammenhang festgestellt, ist dieser im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

### **Maßnahmen zur Förderung des Klimaschutzes**

#### **Maßnahmen zur Verminderung der Folgen des Klimawandels**

Maßnahmen werden im weiteren Verfahren geprüft.

### **Belange der Landwirtschaft**

Durch den geplanten Nordring und die geplante Siedlungsentwicklung sind 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.

Die Ausweisung und die Entwicklung von neuen Wohnbauflächen in Bocholt basieren auf der Grundlage des Regionalplanes der Bezirksregierung Münster, Teilabschnitt Münsterland und dem Wohnbaulandentwicklungsplan der Stadt Bocholt. Die Flächen werden sukzessive nach den Grundsätzen des Bocholter Bodenmanagements entwickelt. Ziel ist es, bedarfsgerecht Wohnbauland unter dem Aspekt der sozialgerechten Bodennutzung zu schaffen. Die Wohnbaulandbereitstellung ist dynamisch und wird im Kontext der sich möglicherweise verändernden Rahmenbedingungen gesehen. Das bedeutet, dass auch Nachfrage und Bedarf regelmäßig untersucht werden und etwaige Auswirkungen in die Projektentwicklung einfließen.

Im Rahmen der aktuellen Aufstellung des Regionalplanes Münsterland wurden neuere Bevölkerungsprognosen (Quelle: IT NRW - Geschäftsbereich Statistik - "Statistische Analysen und Studien, Band 60 - Vorausberechnung der Bevölkerung in den kreisfreien Städten und Kreisen Nordrhein-Westfalens 2008 bis 2030/2050") vorgelegt. Sie prognostizieren derzeit eine frühere Schrumpfung der Bevölkerung als bisher angenommen und kommen zu dem Ergebnis, dass für die Stadt Bocholt in den nächsten Jahren ca. 129 ha zusätzlicher Allgemeiner Siedlungsbereich (ASB) die Neubaubedarfe in Bocholt abdeckt. Diese Bedarfsdeckung erfolgt im Zuge der Entwicklung des Nord- und Westringes als siedlungsnaher Arrondierung des nördlichen Stadtgebietes und dokumentiert gleichzeitig die Begrenzung künftiger Wohnbaulandentwicklungen im Norden des Stadtgebietes. Dies war auch Grundlage und Gegenstand des Meinungsabgleichsverfahrens der Bezirksregierung Münster (Vorlage 0111/ 2011).

Die notwendigen ökologischen Ausgleichsflächen werden, soweit möglich und sinnvoll, im Plangebiet berücksichtigt. Soweit erforderlich werden dazu aber auch geeignete Poolflächen an

anderer Stelle im Einklang mit dem Ausgleichsflächenpoolkonzept der Stadt Bocholt in Anspruch genommen.

### **Sonstiges**

Zusätzliche Aspekte der Planung werden im weiteren Verfahren bearbeitet und werden zur ersten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB vorliegen. Unter anderem sind dies die Themen Lärmprognose, Niederschlagwasserbeseitigung, Denkmalschutz, Altlasten, Ver- und Entsorgung, Kampfmittel, Bodenmanagement, Eigentumsverhältnissen, Realisierung, und Kosten. Eine Flächenbilanz wird ergänzt sobald die Entwürfe für Straße und Siedlung vorliegen.

### **Liste der Gutachten**

(sind im Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung einsehbar)

Externe Gutachten werden voraussichtlich zur Erstellung des Umweltberichtes, zur Erstellung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages, für die Lärmprognose und für das Bodengutachten erforderlich. Die Begutachtungen werden zur ersten Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Absatz 1 und der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Absatz 1 BauGB vorliegen.

### **Beschlussempfehlung**

Aufgrund der Ausführungen in dieser Vorlage wird dem Ausschuss für Planung und Bau die Einleitung eines Verfahrens zur Aufstellung des Bebauungsplanes 10 – 7 gemäß § 2 Absatz 1 Baugesetzbuch empfohlen.

Bocholt, im September 2013  
301 – v.A.

Der Bürgermeister  
In Vertretung

Dipl. Ing. Paßlick  
Stadtbaurat

### **Anlagen**

- Anlage 1 - Übersichtslageplan / Bezeichnung der Abschnitte des äußeren Straßenringes
- Anlage 2 - Übersichtslageplan / großräumige Variantenuntersuchung
- Anlage 3 - Übersichtslageplan / 3 kleinräumige Planungsvarianten
- Anlage 4 - Rahmenplan Nord (endgültige Beschlussfassung 2009)
- Anlage 5 - Rahmenplan Nord (Fortschreibung 2013) mit eingetragenem Aufstellungsbereich des Bebauungsplanes 10-7