

Zusammenfassende Erklärung gemäß §§ 6 Abs. 5, 6a Abs. 1 Baugesetzbuch (BauGB)

zur

119. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) für den Bereich der geplanten Hauptverkehrsstraße (Nord- und Westring), zwischen dem Hemdener Weg im Osten, dem vorhandenen Siedlungsrand (Schongauerweg / Dürerstraße / Rembrandtstraße) sowie der Dinxperloer Straße im Süden, dem vorhandenen Siedlungsrand (Efingstraße / Falkenstraße) im Westen und dem Bussardweg im Norden

Anlass der 119. Änderung des Flächennutzungsplanes für den Bereich der geplanten Hauptverkehrsstraße (Nord- und Westring), zwischen dem Hemdener Weg im Osten, dem vorhandenen Siedlungsrand (Schongauerweg / Dürerstraße / Rembrandtstraße) sowie der Dinxperloer Straße im Süden, dem vorhandenen Siedlungsrand (Efingstraße / Falkenstraße) im Westen und dem Bussardweg im Norden ist die Aufstellung der Bebauungspläne NW 23 Eschkante und NW 28 West- und Nordring, Dinxperloer Straße/ Hemdener Weg.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes als vorbereitender Bauleitplan der städtischen Entwicklung verfolgt die Zielsetzung, vier wesentliche Teilbereiche geändert darzustellen. Durch die Änderung des Flächennutzungsplanes erfolgt eine Anpassung

- von Grünfläche; Grünfläche (mit der Zweckbestimmung Sportplatz; Spielplatz, Spielwiese; Parken); Fläche für die Landwirtschaft; geplante Hauptverkehrsstraße in Wohnbaufläche (Änderungsinhalt 1);
- von geplante Hauptverkehrsstraße in Mischgebiet (Änderungsinhalt 2);
- von geplante Hauptverkehrsstraße in Fläche für die Landwirtschaft (Änderungsinhalt 3) und
- von Grünfläche (mit der Zweckbestimmung Sportplatz); Fläche für die Landwirtschaft in geplante Hauptverkehrsstraße sowie Grünfläche (mit der Zweckbestimmung öffentliche Grünanlage) (Änderungsinhalt 4)

Die Ziele der Raumordnung sehen für den Geltungsbereich der vorliegenden Bauleitplanung einen allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) mit Darstellung einer Straße für den vorwiegend überregionalen und regionalen Verkehr (sonstige in Planung befindliche regionalplanerisch bedeutsame Straße) vor. Als Ergänzung zum Landesentwicklungsplan NRW enthält der länderübergreifende Bundesraumordnungsplan Hochwasserschutz (BRPH) als Anlage der Verordnung über die Raumordnung im Bund für einen übergreifenden Hochwasserschutz (BGBl. I 2021, S. 3712) Ziele und Grundsätze zur Gefahrenverringerung von Starkregen und Hochwasser. Das Plangebiet wird von keiner Überschwemmungsfläche überlagert. Aus diesem Grund ist von keiner Gefahrenlage durch Hochwasserereignisse auszugehen. Somit steht die Flächennutzungsplanänderung mit seinen Ausweisungen und Anpassungen in den o.g. vier wesentlichen Teilbereichen im Einklang mit dem Regionalplan für den Regierungsbezirk Münster. Dies hat die Bezirksregierung Münster mit Schreiben vom 11. August 2022 noch einmal bestätigt.

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 34 ha.

Die Stadtverordnetenversammlung hat die Flächennutzungsplanänderung am 14.12.2022 endgültig festgestellt. Die Bezirksregierung Münster hat die Flächennutzungsplanänderung mit der bereits o.g. Zielsetzung am 08.02.2023 genehmigt.

Die Änderung des Flächennutzungsplanes ist seit dem 06.03.2023 wirksam.

Die Aufstellung des Bebauungsplanes NW 23 Eschkante ist am 15.02.2023 als Satzung durch die Stadtverordnetenversammlung beschlossen worden. Die Bekanntmachung des Satzungsbeschlusses wird nach Wirksamkeit der vorliegenden Flächennutzungsplanänderung erfolgen. (Anmerkung/Ergänzung: Der Satzungsbeschluss zum Bebauungsplan NW 23 ist am 09.03.2023 ortsüblich bekanntgemacht worden und der Bebauungsplan seitdem rechtsverbindlich.) Für den Bebauungsplan NW 28 West- und Nordring, Dinxperloer Straße/ Hemdener Weg ist nach Bekanntmachung vom 24.08.2022 im Zeitraum vom 01.09.2022 – 07.10.2022 die frühzeitige Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung durchgeführt worden. Der nächste Verfahrensschritt der öffentlichen Auslegung steht bevor.

1. Berücksichtigung der Umweltbelange

Die ermittelten Umweltbelange wurden im endgültigen Umweltbericht von September 2022 gemäß § 2 a BauGB dargelegt und bewertet. Der Umweltbericht wurde der Flächennutzungsplanänderung als Teil der Begründung beigefügt. Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen nach Anlage 1 BauGB. Er prognostiziert die mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen auf den Umweltzustand bei Durchführung der Planung bezogen auf die Fläche, den Menschen, den Boden, das Wasser, das Klima, die Luft, die Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, das Landschafts- und das Ortsbild sowie die Kultur- und Sachgüter.

Der Änderungsbereich des Flächennutzungsplanes liegt nördlich des Innenstadtkerns der Stadt Bocholt. Die veränderte Lage des Nord- bzw. Westrings gegenüber den derzeitigen Darstellungen des gültigen Flächennutzungsplanes ist ein wesentlicher Bestandteil der Änderung des Flächennutzungsplanes. Der Änderungsbereich stellt zum Zeitpunkt des Einleitungsbeschlusses eine überwiegend landwirtschaftlich genutzte Fläche sowie Sportplätze und vereinzelte Wohnnutzung dar. Die Stadt Bocholt strebt an, den Bereich nördlich des Innenstadtkerns einer geordneten städtebaulichen und verkehrlichen Entwicklung zuzuführen. Hierbei stehen die Entwicklung der Siedlungsbereiche sowie die Verbesserung des aktuellen Verkehrszustandes durch den geplanten Nord- und Westring im Vordergrund. Der derzeit gültige Flächennutzungsplan der Stadt Bocholt stellt für den betreffenden Bereich Fläche für die Landwirtschaft, Verkehrsfläche, Grünfläche mit den Zweckbestimmungen Sportplatz, Parkanlage und Parkplatz und Gewerbegebiet dar. Der Rahmenplan Nord, der die aktuelle Planungsabsicht der Stadt Bocholt darstellt, macht eine Änderung des FNP erforderlich. Insgesamt soll im FNP-Änderungsbereich eine vorwiegend dem Wohnen dienende Siedlungsentwicklung umgesetzt werden. Dazu werden neben den Wohnbauflächen die erforderlichen Verkehrsflächen für den Nord- und Westring dargestellt. Zur Durchgrünung wird darüber hinaus eine Grünfläche als Parkanlage dargestellt. Außerdem werden kleinräumig ein Mischgebiet und eine Fläche für die Landwirtschaft neu dargestellt. Die Darstellung des FNP entspricht in der Größe und Lage weitestgehend den Darstellungen des Rahmenplans Nord. Der geplante Nord- und Westring wird durch den bereits im Verfahren befindlichen Bebauungsplan NW 28 erfasst. Er bildet die neue Verbindung von der Dinxperloer Straße bis zum Hemdener Weg. In der vorliegenden FNP-Änderung ist jedoch nur eine Verschiebung einer bereits dargestellten Verkehrsfläche zu betrachten. Eine Neudarstellung von Verkehrsflächen liegt nicht vor. Zunächst noch als Fortsetzung des Westrings geführt, verläuft der Nordring entlang der nördlichen Grenzen des Änderungsbereichs. Angeschlossen wird er an zwei Punkten der Dinxperloer Straße. Zum einen am Ende des Westringtunnels und zum anderen weiter nördlich am Bussardweg. Der Nordring verläuft von dort aus über einen Kreisverkehr in einem Bogen nach Osten bis zum Hemdener Weg. Die geplante Siedlungsentwicklung erfolgt sukzessive mit der baulichen Umsetzung des äußeren Straßenringes (Nord-/ Westring).

Schutzgut Fläche/ Boden/ Wasser

Der Änderungsbereich umfasst eine Fläche von ca. 34 ha. und beinhaltet überwiegend landwirtschaftliche Nutzfläche. Die Verkehrsflächen für den Nord-/ Westring sind im FNP bereits dargestellt. Bezüglich des Schutzgutes Boden lässt sich von einer anthropogenen Überformung durch derzeitige landwirtschaftliche Nutzung (Dünger) sprechen. Es ist lehmig-sandiger Plaggenesch mit schotterigen Beimengungen (aufgrund hoher Funktionserfüllung als Archiv der Kulturgeschichte schutzwürdig eingestuft) vorzufinden. Überwiegend sind jedoch Gley- und Podsolböden vorhanden. Es bestehen keine Hinweise auf Altlasten, Verdachtsflächen oder ein Kampfmittelvorkommen. Hinsichtlich des Schutzgutes Wasser ist festzuhalten, dass im Änderungsbereich keine festgesetzten oder geplanten Wasserschutzgebiete und keine Überschwemmungsbereiche oder Gefahrengelände vorhanden sind. Das Verbandsgewässer WL 150 liegt parallel zur Straße Am Hünting und südlich des Sportplatzes. Das Gewässer ist als Graben ausgeprägt und ohne besondere ökologische Funktion. Die Archivfunktion des Plaggenesch-Bodens ginge bei durchführender Planung der Darstellungen von großflächigen Siedlungsflächen und des Nord-/Westrings fast vollständig verloren. Da es sich um einen schutzwürdigen Boden handelt, stellt dies eine erhebliche Auswirkung dar. Im Gebiet der Stadt Bocholt befindet sich jedoch vorwiegend Plaggenesch-Boden, was einen notwendigen Ausgleich erleichtert. Im Bereich der Grünfläche wird eine Versiegelung verhindert. Dies schützt die dortigen schutzwürdigen Plaggenesch-Böden vor einer Versiegelung. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Ertragsfunktion durch Überbauung der landwirtschaftlichen Nutzflächen weitestgehend verloren geht. Baubedingt ist teilräumlich mit einem nahezu vollständigen Verlust der Bodenfunktionen zu rechnen. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung können Freiflächen festgelegt werden, die zu erhalten sind, um weiterhin eine archivierende Funktion wahrzunehmen. Dies ist z.B. über die Festsetzung maximal zulässiger Versiegelungen der Grundstücke möglich (GRZ). Dies würde dafür sorgen, dass die Planung als nicht erheblich eingestuft wird. Eine Festsetzung einer Grünfläche im Bebauungsplan im Bereich der im FNP dargestellten Grünfläche würde an dieser

Stelle eine Versiegelung verhindern und den Boden somit schützen. Bei Durchführung der Erdarbeiten sind auf der nachstehenden Planungsebene – je nach Jahreszeit, Witterung und aktuellem Grundwasserstand – für Teilbereiche eine Wasserplanung einzuplanen. Es handelt sich um ein wasserhöffiges Gebiet. Dies ist bei der verbindlichen Bauleitplanung zu berücksichtigen. Das Gewässer WL 150 soll aufgehoben werden, da eine vollständige Überplanung erfolgt. Das Gewässer ist auch heute schon nur als Graben ausgebildet, der zum Teil verrohrt ist.

Schutzgut Mensch

Die Bestandsaufnahme zeigt eine überwiegend landwirtschaftliche Nutzung, Wohnnutzung (einzelne Wohngebäude und Hofstellen) sowie einen ehemaligen Sportplatz. Innerhalb des Änderungsbereiches besteht eine geringe Erholungsfunktion aufgrund der nicht vorhandenen sozialen Infrastruktur. An den Änderungsbereich grenzt eine Kindertageseinrichtung. Der Änderungsbereich ist betroffen von Vorbelastungen an Luftschadstoffen und Verkehrslärm durch angrenzende Verkehrsstraßen sowie eine Vorbelastung durch den Gewerbelärm eines Getränkehandels am Hemdener Weg. Eine Geruchsbelastung ist Folge der landwirtschaftlichen Nutzung (Düngung). Hinsichtlich der Lichtimmissionen ist die Vorbelastung gering. Einzige Lichtemittenten sind die bestehende Straßenbeleuchtung und angrenzende Sportplätze mit Flutlichtanlagen. Der Nord-/ Westring ist im Änderungsbereich bereits vorgesehen und kann daher als Vorbelastung angenommen werden. Mit den Darstellungen des FNP geht ein Verlust von Freiflächen einher. Neue Wohnbauflächen würden an die bestehende Wohnbebauung heranrücken. Erholungsfunktionen gehen im Änderungsbereich jedoch nicht verloren und die aktuell stark belasteten Siedlungsstrukturen werden entlastet. Weiterhin kommt es zu einem Verlust von Sichtbeziehungen in die freie Landschaft von den bestehenden Wohnsiedlungen. Die neue Hauptverkehrsstraße, deren Entwicklung bereits im derzeit gültigen FNP vorgesehen ist, führt zu erhöhten Lärmemissionen. Insgesamt ist die Darstellung neuer Siedlungsflächen nicht mit erheblich negativen Auswirkungen auf den Menschen verbunden. So können auch schädliche Umwelteinwirkungen und Geruchsbelästigungen im Bereich der neu geplanten Wohngebiete durch landwirtschaftliche Nutzungen im Umfeld ausgeschlossen werden. Die veränderte Darstellung des Nord-/Westrings führt zu keinen erheblichen Auswirkungen, die über das bisher zulässige Maß hinausgehen. Auf der nachstehenden Planungsebene werden Maßnahmen des Immissionsschutzes erforderlich (z. B. Lärmschutzwand). In der verbindlichen Bauleitplanung können jedoch die Richtwerte von BImSchG und TA-Lärm eingehalten werden. Die Planung wird durch die Entlastung anderer Hauptverkehrsstraßen begründet. Ggf. können Maßnahmen des Immissionsschutzes (Lärmschutzwand) die Sichtbeziehungen für die neue Wohnbebauung (je nach erforderlicher Höhe einer evtl. notwendigen Wand) beeinträchtigen. Auch Auswirkungen durch die nördlich angrenzende Sportanlage auf die geplanten Wohnnutzungen können ausgeschlossen werden. Die Auswirkungen durch den bestehenden Getränkehandel und den dort verursachten gewerblichen Lärm sind auf Ebene des Bebauungsplanes zu konkretisieren. Die Straßenbeleuchtung der Verkehrsstraßen sind neue Lichtemittenten. Diese haben jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf den Menschen. Baubedingt kann es zu Erschütterungen kommen. Diese sind jedoch temporär und haben keine erheblichen Auswirkungen auf den Umweltbelang. Abrissarbeiten werden mit der Planung auf dieser Planungsebene nicht erforderlich. Ferner ergeben sich keine Hinweise auf eine erhöhte Anfälligkeit für Unfälle oder Katastrophen. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung der getroffenen Maßnahmen keine erheblichen Auswirkungen auf den Umweltbelang Mensch.

Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Zentrales Element im Bestand sind Ackerflächen, die teilweise randlich von Weiden und Linden, seltener mit Zitterpappeln begleitet werden. Weiterhin ist eine landwirtschaftliche Nutzung mit geringer bis mittlerer Bedeutung für den Naturhaushalt vorhanden. Im Süden grenzt die Fläche des Änderungsbereichs an bestehende Siedlungsbereiche mit aufgelockerter Wohnbebauung. Es ist vereinzelt Grabeland sowie ein intensiv genutzter Maisacker vorzufinden. Der Nordosten ist durch heterogen aufgebautes Gehölz und Baumreihen hohen Alters gekennzeichnet. Im Norden sind Sportplätze mit einem ehemaligen Vereinsheim, Baumgruppen hohen Alters und eine Wiese mit Birnenbäumen geringen bis mittleren Alters vorzufinden. Der Nordwesten ist durch landwirtschaftliche Nutzflächen, kleinflächig bestehende Wohnnutzung sowie einen kleinen Waldbereich nördlich der Baustraße geprägt. Die Ergebnisse der faunistischen Untersuchungen für die Artengruppen Fledermäuse und Vögel zeigen eine mittlere bis geringe Bedeutung für die Avifauna aufgrund der starken Zersiedelung. Gartenrotschwanz, Kiebitz und Rauchschwalbe konnten als Brutvögel nachgewiesen werden. Graureiher und Mäusebussard waren als Nahrungsgäste anzutreffen. Weiterhin konnten Vorkommen der Zwergfledermaus sowie eine essenzielle Flugstraße von Zwerg- und Breitflügelfledermaus nachgewiesen werden. Weitere Ergebnisse zeigen Vorkommen von Abendsegler, Kleinabendsegler, Bartfledermaus, Braunes Langohr und

Rauhautfledermaus. Mit der Durchführung der Darstellungen der FNP-Änderung geht ein großflächiger Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen und Freiraumbereichen einher. Einzig im Bereich der künftigen Grünfläche wird auf der FNP-Ebene eine Überbauung verhindert. Die Ausweitung des Siedlungsbereiches bereitet großflächige und dauerhafte Neuversiegelungen vor. Die Planung stellt daher auf Ebene des FNP eine erhebliche Auswirkung auf die Schutzgüter dar. Immissionen wie Lärm, Licht und Luftschadstoffe werden mit der Planung aufgrund der neuen Hauptverkehrsstraße und Wohnbebauung ermöglicht, wobei der Nord-/ Westring (in einem anderen Trassenverlauf) bereits dargestellt ist und nur die Wohnbebauung als Zusatzbelastung zu beurteilen ist. Von dieser Art der Nutzung sind jedoch keine erheblichen Auswirkungen auf den Umweltbelang zu erwarten. Auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung sind Maßnahmen möglich, um die Auswirkungen der Planung zu reduzieren und somit die Erheblichkeitsschwelle nicht zu überschreiten oder zu kompensieren (z.B. Sicherung von Altbäumen über entsprechende Erhaltungsfestsetzungen als Grünfläche, Eingriffs- und Ausgleichsbilanzierung für den Verlust vorhandener Biotopstrukturen, Maßnahmen zum Immissionsschutz). Sofern die Waldparzelle nördlich der Baustraße durch einen Bebauungsplan in Anspruch genommen würde, müsste dafür forstrechtlicher Ausgleich im verbindlichen Bauleitplanverfahren erfolgen. Eine potenzielle Kompensationsfläche steht bereits zur Verfügung (Gemarkung Lowick, Flur 4, Flurstück 686). Zur Vermeidung einer baubedingten signifikanten Erhöhung des Tötungs- und Verletzungsrisikos von Individuen planungsrelevanter und nicht planungsrelevanter Vogelarten sowie Fledermausarten infolge einer Zerstörung von Nestern und Gelegen sind jegliche Maßnahmen zur Beseitigung von Vegetationsstrukturen außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeiten europäischer Vogelarten durchzuführen (Vermeidungsmaßnahme). Eine vertiefende Prüfung der Verbotstatbestände (Artenschutzprüfung Stufe II) wird im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung erfolgen, um die Erheblichkeit des Vorhabens beurteilen zu können. Ggf. sind aufgrund erheblicher Auswirkungen der Planung vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) in der verbindlichen Bauleitplanung zu entwickeln.

Schutzgut Klima/ Luft

Die Bestandsaufnahme zeigt einen hohen Freiflächenanteil mit anthropogen weitgehend unbeeinflusstem Klima (Freilandklima gem. Grünordnungsrahmenplan). An den Änderungsbereich grenzt eine Wohnbebauung mit Siedlungsklima, welches auch anthropogene Modifikationen für den FNP-Änderungsbereich ergibt, an. Die bestehende Bebauung im Umfeld sowie der angrenzende Gehölzbestand hemmen den Transport von Kaltluft. Die Reichweite von Gehölzbestände hohen Alters mit starker Filterwirkung (Luftreinigungsfunktion) ist aufgrund ihrer Kleinflächigkeit als nur gering einzustufen. Mit Ausnahme von linienhaften Vorbelastungen entlang der Hauptverkehrsstraßen sind kaum Vorbelastungen der Luftqualität vorhanden. Ferner ist der Nord-/ Westring im Änderungsbereich bereits vorgesehen und kann als Vorbelastung angenommen werden. Mit der Umsetzung der Planung gehen Freiflächen und landwirtschaftliche Nutzflächen und somit auch die Kaltluftproduktionsflächen verloren. Außerdem nimmt die Filterwirkung und deren Bedeutung durch Verlust von Gehölzen ab. Einzig in der dargestellten Grünfläche können diese Flächen erhalten werden. Die großflächige Ausweisung von Wohnbauflächen mit einhergehenden dauerhaften Versiegelungen können erhebliche Auswirkungen auf das Klima und die Luftqualität im FNP-Änderungsbereich haben. Das momentane Freilandklima entwickelt sich in diesen Bereichen zu einem zusammenhängenden, schwach bis mäßig belasteten Siedlungsklimatop (Stadttrandklima). Die Darstellung einer Grünfläche im östlichen Teilgebiet vermindert die negativen Auswirkungen der künftigen Wohnnutzung und sonstiger Versiegelungen. Auf der nachstehenden Planungsebene können über die Festsetzung von Art und Maß der baulichen Nutzung oder Grünfestsetzungen diese Modifikationen beeinflusst und minimiert werden, sodass keine erhebliche Auswirkung auf das Klima zu erwarten sind. Im Bereich der geplanten Verkehrsstraße werden die Verkehrsemissionen auf die neue Straßenführung verlagert. Allerdings ist der Nordring als Entlastungsstraße für den gesamten Nordwestteil der Stadt Bocholt zu sehen. Vor allem die Dinxperloer Straße, Herzogstraße sowie der Innenstadtring werden von der Nord-/ Westringplanung profitieren, da hier die größten Entlastungen gesehen werden. Durch die veränderte Darstellung des Nord-/Westrings sind keine erheblichen Auswirkungen auf Luft, Klima und die Luftqualität zu erwarten. Eine erhöhte Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels wird mit der Umsetzung des Vorhabens nicht vorbereitet.

Schutzgut Landschaft/ Ortsbild

Der Änderungsbereich liegt am nordwestlichen Stadtrand von Bocholt und ist durch lockere Bebauung sowie landwirtschaftliche Nutzflächen und Gehölze gekennzeichnet. An den Änderungsbereich grenzen Siedlungsbereiche an. Die Eschkante und ein ehemaliger Sportplatz sind hier als Sonderstrukturen zu nennen. Der Nord-/ Westring ist im Änderungsbereich bereits vorgesehen und kann auch hier als Vorbelastung angenommen werden. Durch die Planung werden mit dem großflächigen Verlust von Frei- und landwirtschaftlichen Flächen negative Auswirkungen auf den Umweltbelang Landschaft vorbereitet. Einzig im Bereich der dargestellten

Grünfläche werden negative Auswirkungen vermieden und die dortigen Strukturen erhalten. Überwiegend werden Wohnbauflächen und Flächen für den Verkehr dargestellt. Die Ausweisung neuer Siedlungsflächen in bisher landwirtschaftlich geprägten Bereichen stellt eine erhebliche negative Auswirkung dar. Die Veränderung des Verlaufs des Nord-/Westrings ist nicht als erheblich einzustufen.

Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Für den Änderungsbereich sind keine Hinweise auf Bau- und Bodendenkmäler vorhanden. Erwähnenswert ist jedoch der schutzwürdige Plaggenesch-Boden (Kulturgut als Zeugnis historischer Landnutzung). Die Archivfunktion des schutzwürdigen Plaggenesch-Bodens geht stellenweise mit Umsetzung der Planung verloren. Dies stellt eine negative Auswirkung dar. In der Stadt Bocholt ist der Plaggeneschboden sehr stark verbreitet, so dass eine Nutzung dieses Bodentyps fast unvermeidlich ist. Das hat aber auch zur Folge, dass das Plaggenesch-Vorkommen in der weiteren Umgebung ausreicht, um die Archivfunktion an anderer Stelle erfüllen zu können. Der Verlust kann daher als nicht erheblich eingestuft werden. Im verbindlichen Bauleitplanverfahren ist bei Bedarf ein Ausgleich des entstehenden Eingriffs in Natur und Landschaft auf Plaggenesch-Boden zu gewährleisten, um die Funktion dort langfristig sicherzustellen. Auf der nachstehenden Planungsebene können Grünflächen zum Schutz der Archivfunktion des Bodens festgelegt werden, um die Erheblichkeit des Vorhabens zu vermindern.

2. Ergebnisse der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung

Frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung nach § 3 Abs. 1 BauGB und frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB

Nach ortsüblicher Bekanntmachung am 17.11.2020 erfolgte in der Zeit vom 25.11.2020 bis einschließlich 15.01.2021 die frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 3 Abs. 1 BauGB und die Unterrichtung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 1 BauGB. Zusätzlich fand im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eine Bürgerinformationsveranstaltung am 26.10.2021 statt, die aufgrund der Covid-19-Pandemie erst zu diesem späteren Zeitpunkt durchgeführt werden konnte.

Aus der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit liegen insgesamt 134 Stellungnahmen vor. Aufgrund vieler Wiederholungen bzw. gleichlautender Stellungnahmen werden diese nachfolgend u.a. auch thematisch zusammengefasst.

Die Bocholter Bürgerinitiative „Fairkehr statt Nordring“ regte in ihrer Stellungnahme an, dass die städtebaulichen (verkehrlichen) Missstände nur zu Hauptverkehrszeiten aufträten und Belege dafür fehlten. Für eine fachliche Bewertung der Belastung von Straßen wird die Bemessungsverkehrsstärke/Spitzenstunde (Hauptverkehrszeit) zur Beurteilung herangezogen. Dieses Verfahren ist üblich und auch entsprechend den Richtlinien und Empfehlungen (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen). Weiterhin resultieren aus den Verkehrsmengen auf der Dinxperloer Straße erhöhte Lärmwerte (Umgebungslärmkartierung sowie Lärmaktionsplan der Stadt Bocholt 2013/2018). Auch auf den anliegenden Erschließungsstraßen und Wirtschaftswegen sind Fremd- und Schleichverkehre über den gesamten Tagesverlauf zu beobachten. Dies zeigt sich auch an regelmäßigen Anwohnerbeschwerden. Weiterhin ist seitens der Bürgerinitiative angeregt worden, dass der äußere Straßenring induzierten Verkehr verursache und die Verkehrsprognose fehlerhaft sei. Der Nordring ist Teil einer Pull- und Push-Strategie: Verkehre auf geeignete Straßen verlagern (Pull) und innerstädtische Straßen entlasten sowie Fußgänger- und Radfahrerfreundlich zu gestalten (Push). Erst der Bau des Nordrings eröffnet die Freiräume dazu. Geeignete Push-Maßnahmen verhindern, dass insgesamt Verkehr induziert wird. Laut Bürgerinitiative seien die betriebsbedingten Auswirkungen des Kfz-Verkehrs klimaschädlich, die Lebensqualität mindernd und gesundheitsschädlich. Die betriebsbedingten Auswirkungen des äußeren Straßenringes sind auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu betrachten. Nur auf Bebauungsebene kann eine, dem Maßstab angepasste, sachgerechte Abwägung erfolgen. Dem Gebot der hinreichenden Konfliktbewältigung wird auf Ebene des Flächennutzungsplanes Rechnung getragen. Die Stadt Bocholt verfolgt das Ziel die Treibhausgasemissionen des Straßenverkehrs (im Wesentlichen die CO₂-Emissionen) auf das absolut notwendige Maß zu begrenzen. Dieses Ziel vor Augen und vor dem Hintergrund eines stetig wachsenden Mobilitätswunsches in der Bocholter Bevölkerung sowie der vollzogenen Abwägungsentscheidung zugunsten des äußeren Straßenringes unter Einbeziehung von Möglichkeiten

- zur Verkehrsberuhigung durch ergänzende Maßnahmen zur Vermeidung des induzierten Verkehrs

- zum Rückbau anderer Kfz-Verkehrsflächen zur Vermeidung des induzierten Verkehrs
- zur Förderung von Alternativen zum Auto (Umweltverbund) und
- zur alternativen Linienführung des äußeren Straßenringes

führen die Planungen verkehrsträgerübergreifend zur maximalen Reduzierung von Treibhausgasemissionen und damit zu maximalem Klimaschutz.

Weitere Anregung der Stellungnahme war, dass der Verkehrsentwicklungsplan (VEP) völlig veraltet sei und den aktuellen Entwicklungen nicht gerecht werde. Aktuelle Entwicklungen haben durch die Aufstellung des Mobilitätskonzeptes 2020 Berücksichtigung gefunden. Dabei wurden auch alle bisher angedachten Maßnahmen u.a. des Verkehrsentwicklungsplans auf den Prüfstand gestellt, insbesondere der Nordring. Ferner äußerte die Bürgerinitiative, dass der motorisierte Individualverkehr (MIV) durch Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes reduziert werden solle. Das Mobilitätskonzept beinhaltet eine Vielzahl von Maßnahmen zur Stärkung der Alternativen zum motorisierten Individualverkehr. Ein Verzicht auf den Nordring würde jedoch zu unerwünschten Verkehrsverlagerungen und negativen Effekten auf die Verkehrssicherheit in der Innenstadt führen. Aus Sicht der Bürgerinitiative sei nicht nachvollziehbar, warum die gewählte Linienführung die umweltverträglichste sei, dadurch keine wertvollen Biotope betroffen seien; der Eingriff in die Belange der natürlichen Umwelt geringer sei und der größtmögliche Abstand zu Siedlungsbereichen eingehalten werde. Zudem verbiete es die abnehmende Biodiversität; Biotope zu vernichten. Der Vergleich verschiedener Linienvarianten erfolgte in zwei Schritten durch den Vergleich großräumiger Linienvarianten sowie durch die Konkretisierung der Vorzugsvariante (kleinräumig). Die Begutachtungen sind von Froelich & Sporbeck GmbH & Co. KG – Büro für Umweltplanung und Beratung durchgeführt worden. Anlässlich der vorliegenden Bauleitplanung sind die Datengrundlagen der Ursprungsgutachten aus dem Jahre 2005 sowie 2006 noch einmal aktualisiert worden. Zusammenfassend kam die Prüfung zu dem Ergebnis, dass im Vergleich zu allen Varianten die sogenannte Variante 2 – Variante FNP – die verträglichste aller untersuchten Varianten ist. Weiterhin sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine ökologisch hochwertigen Biotope, Gewässer, landschaftsprägenden Elemente sowie Kultur- und Sachgüter betroffen. Zu Siedlungsbereichen wird der größtmögliche Abstand eingehalten und es wird die geringste Bodenversiegelung verursacht.

Es wurde weiter angeregt, dass auf den Straßenbau verzichtet werden solle. Fazit aus der Prüfung im Rahmen des Mobilitätskonzeptes ist, dass ohne Nordring mit unverträglichen Verkehren auf Nebenstraßen gerechnet werden muss. Die bereits vorhandenen Verkehrssicherheitsdefizite würden weiter verstärkt. Es wird daher empfohlen, den Nordring inklusive flankierender Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation umzusetzen. Weiterer Punkt war, dass der äußere Straßenring den Stadtteil Stenern von der Innenstadt trenne und dadurch vielfältige soziale Kontakte betroffen seien. Der äußere Straßenring wird jedoch nach seiner Fertigstellung keine unüberwindbare Barriere sein. Eine ausreichende Anzahl von Querungsmöglichkeiten für Radfahrer und Fußgänger wird kurze Wege und soziale Kontakte erhalten. Es wurde angemerkt, dass sich das fehlende Grün negativ auf die psychische und physische Gesundheit der Menschen auswirke. In städtischen Gebieten können selbstverständlich nicht vor jedem Grundstück Grünflächen berücksichtigt bzw. erhalten werden. Das ist mit dem Ziel eines kompakten Stadtgefüges zur Schonung des Freiraums nicht vereinbar. Vereinbar und notwendig sind jedoch Grünflächen, in fußläufiger Entfernung, die der Naherholung dienen und ein ansprechendes Wohnumfeld gewährleisten. Negative Auswirkungen auf die psychische und physische Gesundheit der Menschen sind damit nicht verbunden. Bezüglich einer Temperaturerhöhung wurde geäußert, dass diese aufgrund der Flächenversiegelung gutachterlich zu ermitteln sei und dass eine Temperaturerhöhung zu weniger Niederschlag im innerstädtischen Bereich und damit zu negativen Auswirkungen auf den Grundwasserspiegel führe. Der Aspekt „Temperaturerhöhungen“ ist dem Belang „Luft, Klima und Luftqualität“ sowie der des „Niederschlags bzw. Grundwasserspiegels“ dem Belang „Fläche, Boden, Wasser“ zuzuordnen. Soweit erforderlich wird im Umweltbericht darauf Bezug genommen. Ggf. sind auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung weitere Ausführungen erforderlich. Zu dem Aspekt, dass die Grundwasserproblematik bei der Anlage von Ausgleichsflächen zu berücksichtigen sei, lässt sich sagen, dass dies selbstverständlich stets geprüft wird. Ferner seien Gutachten zu den Auswirkungen der weiteren Flächenversiegelung und zur Abnahme von Niederschlägen erforderlich. Auch hierauf wird – soweit erforderlich – im Umweltbericht Bezug genommen.

Die Bürgerinitiative ist weiter der Ansicht, dass weiterer Straßenbau vor dem Hintergrund einer abnehmenden und älter werdenden Bevölkerung nicht zeitgemäß sei und dass Gutachten erforderlich wären, die die Möglichkeiten der Teilnahme der älteren Bevölkerung an Mobilität untersuchten. Die Stadt Bocholt möchte mit den im Mobilitätskonzept zum Fuß—und Radverkehr und ÖPNV erarbeiteten Maßnahmenvorschlägen die Wahlfreiheit der Senioren positiv beeinflussen. Dennoch muss festgehalten werden, dass im ländlichen Raum die Verlagerung der MIV-Wege auf den ÖPNV deutlich geringer sind und sein werden als in Ballungsräumen. Vor dem Hintergrund,

dass man Verbotstatbestände nicht ausschließen könne, solle auf das Bauvorhaben verzichtet und der Grüngürtel dauerhaft unter Schutz gestellt werden. Da Verbotstatbestände auch unter Berücksichtigung der Bauzeitenregelung nicht ausgeschlossen werden können ist eine vertiefende Artenschutzprüfung auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanungen durchzuführen. Dort sind ggf. auch Kompensationsmaßnahmen festzulegen, um den Anforderungen des Artenschutzes gerecht zu werden. Die Notwendigkeit zum Verzicht auf den äußeren Straßenring sowie zur Unterschützstellung des Grüngürtels lässt sich daraus nicht herleiten. Insgesamt könne nicht ausgeschlossen werden, dass sich künftig weitere Vogel- und Fledermausarten ansiedeln werden. Insekten und andere Wirbellose sowie Pflanzen, Pilze und Flechten seien ignoriert worden. Für Fledermäuse und Vögel wird sich langfristig durch den Betrieb des Nordrings das Kollisionsrisiko erhöhen. Im nachgelagerten Verfahren ist zu klären, ob dieses Risiko signifikant ist und welche Maßnahmen erforderlich sind, um das Risiko zu vermeiden. Auf der Ebene der Flächennutzungsplanänderung können noch keine Maßnahmen festgesetzt werden. Es wurden Daten zu Vorkommen von Arten beim amtlichen und ehrenamtlichen Naturschutz angefragt. Hier wurden keine Hinweise vorgebracht, die eine Kartierung der Wirbellosen, Pflanzen, Pilze und Flechten erforderlich gemacht hätte. Daher wurden in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde nur die Artengruppen der Vögel und Fledermäuse kartiert. Weitere Anregung war, dass der Flächenverbrauch zu Qualitätsverlusten im öffentlichen Raum und zur Beeinträchtigung des Stadtklimas führen werde. Die beabsichtigte Gestaltung des öffentlichen Straßenraumes, unter anderem mit Bäumen beidseitig der Straße, lässt einen veränderten, neugestalteten und geordneten Stadtraum entstehen. Die am Ort des Eingriffs unvermeidbaren Beeinträchtigungen der Umweltbelange (z.B. auch die des Stadtklimas) werden im klein- oder großräumigen Gesamtzusammenhang wieder ausgeglichen. Zur Anregung, dass eine Nichtberücksichtigung der klimatischen Auswirkungen in der Bekanntmachung zur frühzeitigen Beteiligung unzeitgemäß sei, lässt sich anführen, dass die Bekanntmachung umweltbezogener Informationen bzw. Stellungnahmen – sofern vorliegend – im Rahmen der Bekanntmachung des Offenlagebeschlusses bzw. der öffentlichen Auslegung erfolgt. Die Bekanntmachungspraxis der Stadt Bocholt orientiert sich dabei am BauGB sowie der geltenden Rechtsprechung. Die klimatischen Auswirkungen werden auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung konkretisiert und können dort den entsprechenden Verfahrensunterlagen entnommen werden. Aus Sicht der Bürgerinitiative solle der Grüngürtel erhalten und neue Grünbereiche geschaffen werden. Zudem sei der klimaschützende Beitrag des vorhandenen Grüns deutlich höher sei als der von Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen. Ziel der Stadt Bocholt ist es im Bereich der Freihaltezone den äußeren Straßenring zu realisieren, so dass der Grüngürtel dort nicht erhalten werden kann. Die Landschaftspläne des Kreises Borken als auch der Grünordnungsrahmenplan der Stadt Bocholt sehen die Entwicklung neuer Grünbereiche vor. Der Verlust von Klimafunktionsflächen kann nur durch Ausgleich (z.B. Aufforstungen) im Nahbereich kompensiert werden. Diese Kompensation wird im nachgelagerten Verfahren in Art und Fläche nachzuweisen sein. Ferner wird angeregt, dass ein Gutachten zu erstellen sei, dass die Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Mensch und Tier thematisiere. Lichtimmissionen durch den Straßenverkehr sind im Falle der vorliegenden Bauleitplanung ein abwägungserheblicher Belang. Jedoch wurde auf Grundlage des BImSchG für den Bau von Straßen keine Verordnung eingeführt, die Grenzwerte vorgibt, ab wann schädliche Umwelteinwirkungen vorliegen. Der gemeinsame Runderlass des Ministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz sowie des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr zur Messung, Beurteilung und Verminderung von Lichtimmissionen des Bundeslandes Nordrhein-Westfalen findet hier keine Anwendung. Eine Abwägung erfolgt auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Abschließend bestünden Zweifel an der Rechtmäßigkeit des Verfahrens, da die angekündigte Bürgerversammlung nicht vor Fristablauf der frühzeitigen Beteiligung stattgefunden habe. Für die rechtmäßige Durchführung eines Bebauungsplanverfahrens bedarf es allerdings keiner Bürgerversammlung. Die Gemeinde ist dazu nicht verpflichtet und es handelt sich um ein freiwilliges Angebot der Stadt Bocholt.

Die vorstehenden Anregungen haben insgesamt zu keiner Änderung der Planungen geführt.

Eine weitere Stellungnahme ging seitens des NABU Kreisverband Borken e.V. ein. Dieser regte zunächst an, dass die Planung nicht den Anforderungen des § 1a Absätze 1 und 5 BauGB genüge. Die Planung entspricht jedoch sehr wohl den vorgenannten Grundsätzen. Allerdings ist zu berücksichtigen, dass einige Aspekte (im erforderlichen Detaillierungsgrad) erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung betrachtet werden können. Weiterhin wurde angeregt, dass dem Umweltbericht nicht zu entnehmen sei, welche Bewertungsmatrix zu der Schlussfolgerung führe, dass eine Entwicklung hin zu einem zusammenhängenden schwach bis mäßig belasteten Siedungsklimatop (Stadtrandklima) mit einer erhöhten Anfälligkeit gegenüber den Folgen des Klimawandels nicht vorbereitet werde. Auch die südlich des Plangebietes liegenden Stadtteile hätten signifikante negative stadtklimatische Veränderungen zu befürchten. Der Flächennutzungsplan setzt keine konkreten Flächennutzungen fest, so dass

ausschließlich mit pauschalen Angaben zur klimarelevanten Themen gearbeitet werden kann. Eine konkrete Bewertung des Klimas kann daher erst auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung erfolgen. In den Wohngebieten werden - wie im Rahmenplan Nord dargestellt – bereits Grünachsen geplant, die einen Luftaustausch in den Freiraum ermöglichen. So sind klimatische Austauschflächen mit den südlichen Stadtteilen verbunden. Die konkrete Begrünungsplanung erfolgt dann in den nachgelagerten verbindlichen Bauleitplanverfahren zur Entwicklung der Wohnbauflächen. Aus Sicht des NABU seien keine Maßnahmen, die dem Klimawandel entgegenwirkten sowie solche, die der Anpassung an den Klimawandel dienten, genannt worden. Die Planung entspricht den Anforderungen des Klimaschutzes. Auch hier ist zu berücksichtigen, dass einige Aspekte (im erforderlichen Detaillierungsgrad) erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung betrachtet werden können. Zu dem Punkt, dass sich der der Umweltbericht nicht an die Vorgaben der Anlage 1 des BauGB halte, lässt sich sagen, dass der vom Büro Froelich & Sporbeck erstellte Umweltbericht auf der Gliederung der Anlage 1 des BauGB gründet und die einzelnen Punkte der Gliederung kurz und prägnant abgearbeitet wurden. Somit ist die Vollständigkeit gegeben. Jedoch sei für den NABU nicht nachvollziehbar, warum die Belastungen durch den Nord-/Westring als Vorbelastung gelte. Da der derzeit wirksame FNP den geplanten Nord- / Westring zwischen Dinxperloer Straße und Hemdener Weg mit anderer Linienführung bereits darstellt, kann dieses Teilstück des äußeren Straßenringes als planbedingte Vorbelastung berücksichtigt werden.

Ein anderer Aspekt sei, dass Bocholt zu den Städten mit den höchsten Radfahrer-Unfallzahlen in NRW gehöre und dass in diesem Zusammenhang die geplanten Kreisverkehre zusätzliche Konfliktpunkte schafften. Die Stadt Bocholt arbeitet laufend daran, Radfahren sicherer zu machen. Kreisverkehre sind nicht grundsätzlich unfallträchtiger als vorfahrtgeregelte/signalisierte Kreuzungen. Sowohl die Regelwerke als auch Unfallforschungen (bspw. die Unfallforschung der Versicherer) kommen zu Erkenntnissen, dass Kreisverkehre sichere Verkehrsführungen sind und gegenüber „normalen“ Kreuzungen Vorteile bieten können. Für den Nordring sind außerdem als alternative Möglichkeit der Querung kreuzungs- und autofreie Unterführungen für Radfahrer und Fußgänger vorgesehen. Der NABU regt weiter an, dass die Verkehrswende eingeleitet werden müsse und in erster Linie eine Förderung des Umweltverbundes erfolgen solle. Das Mobilitätskonzept bildet die Grundlage zur Initiierung einer ganzheitlichen, verkehrsmittelübergreifenden Verkehrswende in Bocholt. Erste Umsetzungen starten aktuell (z.B. Erstellung eines Konzeptes zur Gestaltung von Fahrradstraßen, Einrichtung weiterer Fahrradstraßen) und werden sukzessive fortgeführt.

Wie die Bürgerinitiative zweifelt auch der NABU die Feststellung der Stadt Bocholt im Rahmen der Linienführungsuntersuchung „des geringeren Eingriffs in Natur und Landschaft“ an. Ebenso könne man Verbotstatbestände nicht ausschließen. Daher solle auf das Bauvorhaben verzichtet und der Grüngürtel dauerhaft unter Schutz gestellt werden. Eine künftige Ansiedlung weiterer Vogel- und Fledermausarten könne nicht ausgeschlossen werden. Insekten sowie andere Wirbellose, Pflanzen, Pilze und Flechten seien ignoriert worden. Ebenfalls sei ein Gutachten hinsichtlich der Auswirkungen der Lichtverschmutzung auf Mensch und Tier zu erstellen. Insgesamt trage der geplante Nord-/Westring zu einer weiteren Steigerung der Emissionen bei. Zu all diesen Aspekten sei auf die obigen Ausführungen zu den Anregungen der Bürgerinitiative verwiesen. Die Anregungen des NABU haben zu keiner Änderung der Planungen geführt.

Aus den Stellungnahmen von Anliegern der Straße Am Efing sowie der Anholter Straße ging u.a. hervor, dass sie die für den äußeren Straßenring (Westring) benötigten Grundstücksflächen nicht verkaufen möchten. Weitere Aspekte der Stellungnahmen sind mit anderen Anregungen thematisch zusammengefasst worden. Der Nordring ist unter Abwägung eines sparsamen Flächenverbrauchs und minimal nötiger Eingriffe in private Grundstücke trassiert worden. Ein Eingriff ist allerdings nicht überall vermeidbar. Die Anlieger haben keine zusätzlichen Belange vorgetragen, die auf das Abwägungsergebnis der Linienführung hätten Einfluss haben können. Die geäußerte Stellungnahme hat zu keiner Änderung der Planungen nach der frühzeitigen Beteiligung geführt.

Anlieger von Finkenbergring und Moddenborgstraße äußerten in ihrer Stellungnahme, dass insbesondere auch die Fremdverkehre, aufgrund zu geringer Bewegungsspielräume, eine hohe Gefährdung für Radfahrer und Fußgänger seien und schlechte Sichtverhältnisse im Bereich der einmündenden Stichwege eine hohe Unfallgefahr darstellten. Die erhebliche Reduzierung der Fremd- bzw. Schleichverkehre auf den Nebenstraßen und Wirtschaftswegen im Bocholter Norden ist ein zentrales Ziel des Nordringes. Für entsprechende Straßen, z.B. Moddenborgstraße oder Finkenbergring, wird eine erhebliche Verkehrsentslastung und eine Verbesserung der Wohnumfeldqualität sowie der Situation für Fußgänger und Radfahrer erwartet. Weiterhin wurde angeregt, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km pro Stunde im Bereich Finkenbergring eine hohe Unfallgefahr darstelle. Eine Abweichung von der zulässigen Höchstgeschwindigkeit ist nur in besonderen Gefahrenlagen oder bei Auftreten häufiger geschwindigkeitsbedingter Unfälle möglich. Beides ist für den Finkenbergring nicht ersichtlich. Es besteht

seitens der Anlieger die Sorge, dass sich durch die geplante Sperrung des Bussardweges sowie des geplanten Anschlusses der Markgrafenstraße an den Nordring die Situation hinsichtlich der vorher angeführten Bedenken noch einmal verschärfe. Ziel der Entwicklung des Nordringes ist die deutliche Entlastung der Nebenstraßen und Wirtschaftswege im Bocholter Norden. Für diese, z.B. Bussardweg oder Moddenborgstraße, wird in den Maßnahmenprognosen mit einer erheblichen Verkehrsverlagerung auf den zukünftigen Nordring gerechnet, d.h. die Verkehrsbelastungen im kompletten Nebennetz nehmen deutlich ab. Eine ggf. mögliche geänderte Verkehrsführung oder Sperrung einzelner Straßen, bspw. des Bussardweges, soll sich im Vergleich zur derzeitigen Situation nicht negativ auf benachbarte Straßen auswirken. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 wird der Umgang mit dem Bussardweg um weitere Varianten mit dem Ziel der weiteren Optimierung ergänzt werden. Erst auf dieser Planungsebene werden An- und Abbindungen des nachgeordneten Straßennetzes festgelegt. Ferner äußerten die Anlieger, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Schrittgeschwindigkeit herabgesetzt werden solle und dass bauliche Maßnahmen im Bereich des Straßenquerschnitts notwendig wären, die die Bedeutung der Aufenthaltsfunktion der betreffenden Straßen unterstreichen würden.

Die Reduzierung auf eine zulässige Höchstgeschwindigkeit „Schrittgeschwindigkeit“ ist nur mit der Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches möglich. Nach der StVO ist dies nur unter besonderen Voraussetzungen möglich, insbesondere bei nur sehr geringem Verkehr und bei Unterordnung des Fahrzeugverkehrs auf Straßen mit überwiegender Aufenthaltsfunktion. Die Ausweisung eines verkehrsberuhigten Bereiches erfolgt zudem nicht im Außenbereich nach § 35 BauGB. Diese Voraussetzungen sind in der Moddenborgstraße sowie am Finkenbergring, die beide im Außenbereich liegen, nicht erfüllt. Abschließend wurde angeregt, dass es zur Entlastung verkehrslenkende Maßnahmen in Richtung L602 (Hamalandstraße) und Hemdener Weg erfordere. Der gebietsfremde Fahrzeugverkehr auf der Moddenborgstraße sowie am Finkenbergring entsteht vor allem aus Verkehrsbewegungen in Ost-West-Richtung bzw. umgekehrt, also aus Richtung Stenern / Adenauerallee / Winterswijker Str. in Richtung Holtwick / Dinxperloer Straße / Hamalandstraße. Diese Verkehrsbeziehungen lassen sich kaum auf parallele Nord-Süd-Straßenzüge verlagern, sondern insbesondere auf eine Ost – West - Verkehrsachse, die mit dem Nordring entstehen soll. Begleitende verkehrslenkende Maßnahmen werden im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung mitbetrachtet.

Diese Anregungen führten zu keiner Änderung der Planungen nach der frühzeitigen Beteiligung.

Anlieger der Baustraße äußerten in einer Stellungnahme, dass sie nicht bereit seien in der geplanten Form Grundstücksflächen für den geplanten äußeren Straßenring zu veräußern (wirtschaftliche Entwertung der landwirtschaftlichen Fläche – verstärkt durch eine nur über Umwege erreichbare Fläche jenseits des äußeren Straßenringes) und dass das Grundstück insgesamt dem Außenbereich zugeordnet bleiben solle (Variante 2 – Rahmenplan Nord). Die Stadt Bocholt vertritt die Auffassung, dass die vorliegende Bauleitplanung die Grundsätze/ Ziele der Bauleitplanung und den daraus resultierenden Interessenskonflikt mit den Belangen der Anlieger Baustraße sachgerecht abgewogen wurden, weil gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse sichergestellt werden können und nicht davon auszugehen ist, dass das Grundstück der Anlieger von einer unzulässigen Verschattung, Einsichtnahme oder erdrückenden Wirkung betroffen sein wird. Auch die sonst auf dem Grundstück befindlichen Räume in Gebäuden können ausreichend belichtet, belüftet, beleuchtet und besonnt werden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass im Rahmen einer städtebaulichen Entwicklung immer damit gerechnet werden muss, dass auch eine freistehende Hofstelle im Außenbereich Bestandteil des kompakten Siedlungskörpers werden kann und kein Rechtsanspruch auf einen dauerhaft freizuhaltenden Blick in die freie Landschaft besteht. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 sind die Belange der Anlieger der Baustraße, der konkreteren Planungsebene angepasst, noch einmal tiefergehend zu prüfen. Im Ergebnis sind Änderungen der Feinstrassierung denkbar, sofern sie dem Entwicklungsgebot aus dem FNP nicht widersprechen. Die Anlieger regten weiterhin an, dass eine stadtfremde Linienführung Wohngebiete schütze. Hierzu sei auf die obigen Ausführungen zum Linien-Variantenvergleich im Rahmen der Stellungnahme seitens der Bürgerinitiative verwiesen. Zusätzlich wurde angeregt, dass mit erheblichen bau- und betriebsbedingten Auswirkungen (Lärm, Staub, Abriebe, Erschütterungen sowie Lichtimmissionen) auf dem Restgrundstück zu rechnen sei und dass die Terrasse den betriebsbedingten Auswirkungen des äußeren Straßenringes unmittelbar ausgesetzt (der Straße zugewandt) sei. Auch Gesundheitsgefahren innerhalb und außerhalb des Wohngebäudes könnten nicht ausgeschlossen werden. Die betriebsbedingten Auswirkungen des äußeren Straßenringes sind jedoch auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu betrachten. Nur auf Planungsebene kann eine, dem Maßstab angepasste, sachgerechte Abwägung erfolgen. Die Anlieger äußerten zudem, dass eine Gefahr von Verkehrsunfällen und Havarien durch Schwerlast- und Gefahrgutverkehre bestehe. Der Belang der Verkehrssicherheit ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung im Zuge der Genehmigungsplanung für den äußeren Straßenring zu betrachten. Zum

gegenwärtigen Zeitpunkt ist nicht erkennbar, dass im Bereich des Grundstücks des Anliegers ein besonderer Konfliktpunkt hinsichtlich der Verkehrssicherheit entstehen wird. Von daher geht die Stadt Bocholt davon aus, dass kein erhöhtes Verkehrssicherheitsrisiko, das über das unvermeidbare Risiko des Straßenverkehrs hinausgeht, entstehen wird. Weiterhin sei aus Sicht der Anlieger die Planung insgesamt mit erheblichen Flächenverbrauch, mit einem Eingriff in den Wasserhaushalt sowie einem Eingriff in die Tier- und Pflanzenwelt verbunden. Hierzu sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme des NABU verwiesen.

Diese Stellungnahme führte zu keiner Änderung der Planungen nach der frühzeitigen Beteiligung.

In einer Stellungnahme von Anliegern des Bussardweges wurde angeregt, dass sie aus betriebswirtschaftlichen Gründen für den Erhalt des Bussardweges in seiner bisherigen Form seien. Zumindest solle die Betriebsstätte von der Dinxperloer Straße betrachtet so wie bisher erreichbar bleiben. Die voraussichtlich genutzten Ausweichstrecken seien dafür nicht geeignet und würden die dortigen Anwohner nur belasten. Auf Ebene der vorliegenden Bauleitplanung erfolgt die Abwägung der Belange nur in der hierfür erforderlichen inhaltlichen Tiefe. Es sei darauf hingewiesen, dass Anbindungen zum untergeordneten Straßennetz nicht Gegenstand der Darstellungen des Flächennutzungsplanes sind. Die Abwägung der Zielkonflikte bezüglich des Bussardweges wird aus diesem Grund erst auf der Ebene des Bebauungsplanes NW 28 erfolgen. Es wird zudem darauf hingewiesen, dass im Zuge der Konkretisierung der Westringplanung mit den Anliegern bereits inhaltsgleiche Abstimmungsgespräche geführt wurden. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes NW28 wird trotzdem der Umgang mit dem Bussardweg um weitere Varianten mit dem Ziel der weiteren Optimierung ergänzt werden. Erst auf dieser Planungsebene werden An- und Abbindungen des nachgeordneten Straßennetzes festgelegt. Auch diese Stellungnahme führte zu keiner Änderung der Planungen nach der frühzeitigen Beteiligung.

Ein Anlieger der Borgerstraße äußerte in seiner Stellungnahme, dass die Variante 2 a aus dem Vergleich großräumiger Linienvarianten aus Gründen des Lärmschutzes nicht in die engere Auswahl genommen werden solle und dass der Anlieferungs- und Abholverkehr seiner Betriebsstätte (Borgerstraße 2 bis 10) berücksichtigt werden müsse. Hierzu sei zunächst auf die obigen Ausführungen zum Linien-Variantenvergleich im Rahmen der Stellungnahme seitens der Bürgerinitiative verwiesen. Durch die Realisierung des Nordrings in der Vorzugsvariante wird sich die Situation für den ansässigen Betrieb langfristig gesehen verbessern, weil eine direkte Zufahrt über Nordring und die Spange Barloer Weg – Burloer Weg möglich ist. Damit kann künftig der Innenstadtbereich umfahren werden. Der Anliefer- und Abholverkehr zur Betriebsstätte Borgerstraße ist in diesem Sinne bereits berücksichtigt. Die Stellungnahme führte zu keiner Änderung der Planung.

Weitere Anlieger des Bussardweges und der Straße Am Efing regten an, dass eine Schließung des Bussardweges für den Kfz-Verkehr erfolgen solle, um Fremd- bzw. Schleichverkehr zu vermeiden. Für Radfahrer und Fußgänger solle die Verbindung weiter erhalten bleiben. Hierzu sei auf die vorherigen Ausführungen zur Stellungnahme der Anlieger des Bussardweges verwiesen.

Ferner äußerten Anlieger der Käthe-Kollwitz-Straße in ihrer Stellungnahme, dass (sollte in Erwägung gezogen werden die Markgrafenstraße von der Dinxperloer Straße bis zum geplanten Nordring durchgängig befahrbar zu halten) aufgrund des Mehrverkehrs ihr Grundstückswert geschmälert würde. Der rechtlich verbindlichen Vorgabe des Bebauungsplanes NW 22 / 1 zur Abbindung der Markgrafenstraße würde in diesem Fall widersprochen. Die Markgrafenstraße fungiere dann als Zubringer zum geplanten Nordring und der Mehrverkehr sei nicht im Interesse der Allgemeinheit. Schließlich seien davon zwei Kindergärten, ein Seniorenzentrum, sowie zwei geplante Radwegverbindungen betroffen. Die Planung führt zu keiner Festlegung bezüglich eines Abbindens bzw. Nicht-Abbindens der Markgrafenstraße. Dies übersteigt den Konkretisierungsgrad, den die vorbereitende Bauleitplanung zu erfüllen hat. Somit ist dieser Sachverhalt nicht abwägungserheblich für die vorliegende Bauleitplanung. Rein verkehrlenkende Maßnahmen können im Einzelfall auch keine Auswirkungen auf ein Bauleitplanverfahren haben. Aus den bisherigen Überlegungen zum Umgang mit der Markgrafenstraße resultierte nicht die Erforderlichkeit einer Bauleitplanung bzw. die Abwägungserheblichkeit im Zuge einer solchen. Somit hatte die im Rahmen der Aufstellung des Bebauungsplan NW 22 / 1 erwähnte Abbindung der Markgrafenstraße rein informellen Charakter. Die informelle Erwähnung spiegelte die Überlegung der Stadt Bocholt zum Zeitpunkt der Bebauungsplanaufstellung wieder. Solange die Entscheidungsgrundlagen zum Umgang mit der Markgrafenstraße, wie hier noch fließend sind, konnte in der Vergangenheit und kann auch derzeit diesbezüglich noch keine endgültige Festlegung erfolgen. Angenommen man würde künftig zu der Überzeugung gelangen, dass dieser Sachverhalt relevant für eine verbindliche Bauleitplanung wäre, wäre eine Festlegung zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine rechtlich unzulässige

Vorfestlegung. Derzeit tendiert die Stadt Bocholt jedoch eher zu einem Abbinden der Markgrafenstraße. Die Stellungnahme führte zu keiner Änderung der Planung.

Weiterhin gingen Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit gleichem bzw. ähnlichem Inhalt zu den folgenden Themen ein:

- Verkehrliche Belange
- Immissionsschutz
- Wohnbauflächen und städtebauliche Belange
- Natur, Landschaft und Klima
- Kosten und Finanzierung
- Verfahren und Formelles

Verkehrliche Belange

Einige Anlieger äußerten in ihren Stellungnahmen, dass die Verkehrswende zum Ziel habe Treibhausgasemissionen (im Wesentlichen Kohlendioxidemissionen / CO₂-Emissionen) zu reduzieren und dass durch bestimmte Maßnahmen bzw. Umstände der äußere Stadtring entbehrlich würde. So würde die CO₂-Steuer das Verkehrsaufkommen (insbesondere den MIV) reduzieren. Ein Rückbau von Straßen und die Förderung des Umweltverbundes führten zu einer Verhaltensänderung bei der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Umweltverbundes. Weiterhin würden Poller oder andere verkehrlenkende Maßnahmen z.B. im Bereich Am Eving sowie der Falken- und Baustraße zu einer Entlastung in den stark belasteten Straßenbereichen führen. Auch eine Fahrradstraße im Bereich der Freihaltezone (unter Erhalt des Baumbestandes) fördere den Umweltverbund. Zudem sei die Bevölkerungsentwicklung rückläufig. Mehr Straßen verursachten mehr MIV und CO₂-Emissionen. Es sei doch das Ziel der Stadt Bocholt gewesen Treibhausgasemissionen von 1990 bis 2020 um 40 % zu reduzieren. Die Wohngebietsentwicklung im Bocholter Norden führt zu einer erheblichen Zunahme des MIV im dortigen Wirtschafts- und Nebenstraßennetz, die nicht durch die Wirkung einer erst langfristig wirkenden CO₂-Steuer aufgefangen werden kann. Zur Förderung des Umweltverbundes sei auf das Mobilitätskonzept verwiesen, welches genau diese Inhalte verfolgt. Ein Rückbau bzw. nahmobilitätsfreundlicher von Straßen ist im Mobilitätskonzept im Zusammenspiel mit dem Nordring im Bereich der Dinxperloer Straße, Herzogstraße, ggf. auch weitere Straßen denkbar: Sperrungen von Straßen durch z.B. Poller führen zu Mehrbelastungen in anderen Bereichen (Verdrängungseffekte). Durch eine Fahrradstraße werden verkehrliche Probleme, die nicht zuletzt durch die Wohnbebauung entstehen werden, nicht gelöst. Vielmehr würde eine Fahrradstraße mit Durchgangs- und Schleichverkehren belastet. Entgegen der offiziellen Prognosen der letzten Jahre (von IT.NRW) ist die Bevölkerungsentwicklung in Bocholt (derzeit ca. 71.000 Einwohner) in den letzten Jahren deutlich weniger negativ als prognostiziert. Auch für die Zukunft ist davon auszugehen, dass sich die Bevölkerungszahlen in Bocholt positiver entwickeln werden. Für weitere Ausführungen zu CO₂-Emissionen sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative verwiesen. Was die CO₂-Emissionen für Bocholt betrifft, so ist als Leitziel im IKKK 2013 (Integriertem Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzept für Bocholt) eine örtliche Minderung - 20% gegenüber 2011 benannt. Dies entsprach zum damaligen Zeitpunkt den klimapolitischen Ziel-Vorgaben des Landes NRW. Ein Bezug auf das Jahr 1990 war nicht möglich, da es in der damaligen Zeit nicht üblich war, auf kommunaler Ebene CO₂-Bilanzen zu erstellen. Zwischen 2011 und 2019 sind die CO₂-Emissionen in Bocholt insgesamt witterungsbereinigt um - 17,4 % gesunken. Für das Bezugsjahr 2020 dürfte die im IKKK 2013 benannte CO₂- Minderung von -20% gegenüber 2011 somit annähernd erfüllt werden.

Ferner wurde angeregt, dass zur Erschließung des Krankenhauses der Straßenabschnitt des Barloer Weges zwischen dem geplanten Nordring und dem Kreisverkehr „Kurzer Weg“ ungeeignet sei und dass der geplante Kreisverkehr an der Adenauerallee /Winterswijker Straße die Verkehrssicherheit des Schulweges beeinträchtigte. Der Barloer Weg ist Teil des Vorbehaltsnetzes und damit grundsätzlich für die Aufnahme weiterer Quell- und Zielverkehre des Krankenhauses geeignet. Bei der Ausführungsplanung des Kreisverkehrs Adenauerallee werden die aktuellen Erkenntnisse aus der Unfallforschung berücksichtigt.

Weiterhin sei die Funktion und Klassifizierung des äußeren Straßenringes unklar und der äußere Straßenring überdimensioniert. Der äußere Straßenring sei eine vermeidbare Beeinträchtigung von Natur und Landschaft, da es zur Erschließung neuer Wohnbauflächen keiner Ortsumgehungs- sondern nur einer Anliegerstraße bedürfe. Der äußere Straßenring dürfe nicht durch das Stadtgebiet geführt werden bzw. solle eine andere Linienführung erhalten. Zudem verbiete der Schutz des Klimas und der Biodiversität den Bau des äußeren Straßenringes. Auch neue Verkehrsträger (selbstfahrende Kfz, Belieferung per Flugdrohne etc.) und umweltfreundliche Antriebe seien beim Verkehrsaufkommen nicht berücksichtigt worden. Die einzelnen Teilabschnitte des äußeren Straßenringes dienen oder sind vorwiegend dazu bestimmt dem Verkehr und der Erschließung innerhalb des Gemeindegebietes

zu dienen. Die Erschließungsfunktion beschränkt sich dabei auf die sogenannte äußere Erschließung einzelner Stadtteile, so dass in der Regel keine unmittelbare Erschließung einzelner Grundstücke das Ziel ist. Die einzelnen Teilabschnitte sind gemäß Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) als Gemeindestraße zu klassifizieren. Es handelt sich um eine gemeindliche Hauptverkehrsstraße, bei der die Belange des Verkehrs überwiegen. Mit dem Ringschluss wird sich die Verkehrsbedeutung des äußeren Straßenringes insofern ändern, dass er dann auch dem überregionalen und regionalen Verkehr dient. Eine Änderung der Klassifizierung (Umwidmung) könnte dann erfolgen. Auf weitere Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative sowie zur Stellungnahme der Anlieger der Anholter Straße und der Straße Am Eging wird verwiesen. Da die Erforderlichkeit der Planung nachgewiesen und verschiedene Linienführung sachgerecht bewertet wurden handelt es sich, unter Berücksichtigung von Vermeidungsmaßnahmen, um einen unvermeidbaren Eingriff in das Klima und die Biodiversität. Der verbleibende Eingriff ist auf der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu vermindern und zu kompensieren. Bezüglich neuer Verkehrsträger lässt sich anführen, dass eine Marktdurchdringung autonomer Fahrzeuge auf langfristige Sicht nicht prognostizierbar ist. Auch die Verkehrsauswirkungen sind bislang unklar. Zum Teil wird sogar davon ausgegangen, dass der Verkehrsaufwand mit autonomen Fahrzeugen weiter steigen wird. Ähnliches gilt zur Perspektive von Flugdrohnen. Deren Einsatzmöglichkeiten und v.a. Auswirkungen auf das Verkehrsaufkommen sind vollkommen unklar.

Die Anregungen zu verkehrlichen Belangen haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Immissionsschutz

Hinsichtlich der Thematik des Immissionsschutzes ist aus der Öffentlichkeit vorgebracht worden, dass mehr Menschen von betriebsbedingten Auswirkungen betroffen seien und dass die zum Schutz vor betriebsbedingten Auswirkungen erforderlichen Abstände zur Wohnbebauung nicht eingehalten werden könnten. Hinsichtlich der betriebsbedingten Auswirkungen sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative verwiesen. Neben den Maßnahmen für den sogenannten MIV werden gleichzeitig auch qualitätssteigernde Maßnahmen zur Förderung des Umweltverbundes ergriffen. Erhebliche Potenziale zur Förderung der Nahmobilität/ des Radverkehrs werden in der Innenstadt erst durch die Verkehrsentlastung durch den Nordring entstehen. Sämtliche Maßnahmen, auch die der Schließung des äußeren Straßenringes, führen zu weniger Immissionen und somit auch zu mehr Klimaschutz. Weiterhin wurde angeregt, dass die Gebäudehülle bei älterer Bebauung keinen ausreichenden Schutz biete und dass Lärmschutzwände die angrenzenden Grundstücke beeinträchtigen. Sollten im Einzelfall Grenzwertüberschreitungen an vorhandenen Gebäuden und somit schädliche Umwelteinwirkungen verbleiben, sind Maßnahmen im Bereich der Gebäudehülle (insbesondere bei alten Gebäuden) vorzusehen, um gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse im Bereich schützenswerter Räume sicherzustellen. Für erbrachte notwendige Schallschutzmaßnahmen zahlt der Straßenbauasträger (die Stadt Bocholt) eine Entschädigung. Die hierfür erforderliche Begutachtung erfolgt nach Rechtskraft der verbindlichen Bauleitplanung und die Umsetzung der erforderlichen Maßnahmen vor Inbetriebnahme des äußeren Straßenringes. Die durch Lärmschutzwände verursachten Auswirkungen wie z.B. Verschattung, Fallwinde und Aufheizung sind zu berücksichtigen, da sie erheblich sind. Dies kann jedoch erst auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung beurteilt werden. Abschließend wurden Bedenken dahingehend geäußert, dass die Immissionen zu einer Wertminderung der Immobilien führe. Der äußere Straßenring solle nicht gebaut werden und diejenigen, die derzeit bereits belastet seien, sollten entschädigt werden. Da das Lärmschutzkonzept der Stadt Bocholt die gesetzlichen Mindestanforderungen erfüllen muss (und in diesem Zusammenhang ggf. auch Entschädigungen zu zahlen sind), ist darüber hinaus, nicht von einer Wertminderung der Grundstücke auszugehen. Der Verzicht auf den Bau des äußeren Straßenringes und eine Entschädigung derer, die mit einer hohen Immissionsbelastung leben müssen, entspricht nicht dem Ziel der vorliegenden Bauleitplanung zur Gleichbehandlung und gerechten Lastenverteilung hinsichtlich der mit dem Straßenverkehr verbundenen Auswirkungen. Die Anregungen zum Immissionsschutz haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Wohnbauflächen und städtebauliche Belange

Die Stellungnahmen aus der Öffentlichkeit zu dieser Thematik regten an, dass Zweifel an der Erforderlichkeit von Wohnbauflächen aufgrund einer rückläufigen Bevölkerungsentwicklung sowie eingeschränkter finanzieller Möglichkeiten der Bevölkerung (aufgrund der Corona-Pandemie) und insbesondere auch der von Flüchtlingsfamilien bestünden. Hierzu sei auf die Ausführungen im Rahmen der Stellungnahmen zu den verkehrlichen Belangen verwiesen. Zur Anregung, dass der äußere Straßenring den Ortsteil Stenern von der Innenstadt trenne sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative verwiesen. Die Stellungnahmen zu Wohnbauflächen und zu städtebaulichen Belangen haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Natur, Landschaft und Klima

Hierzu wurde in Stellungnahmen geäußert, dass die Bäume nicht gefällt werden dürften, da sonst weniger CO₂ gebunden werden könne. Es stünden keine innerstädtischen Ausgleichsflächen zur Verfügung und die CO₂-bindende Funktion könne nicht kompensiert werden. Auch in diesem Rahmen sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative verwiesen. Die Quantifizierung des CO₂'s, dass durch die Rodung der Bäume nicht mehr gebunden werden kann, ist nicht erforderlich. Es wird klargestellt, dass für die Erhebungstiefe der abwägungsrelevanten Datengrundlagen der Verhältnismäßigkeitsgrundsatz gilt. Die Verortung der Ersatz- und Ausgleichsflächen erfolgt auf Bebauungsplanebene. Weiter wurde angeregt, dass die Planung gegen die Konvention der Vereinten Nationen über die biologische Vielfalt verstoße. Die Planung nutzt den ihr in diesem Sachzusammenhang zur Verfügung stehenden Abwägungsspielraum und verstößt nicht gegen nationales Recht oder die Konvention der Vereinten Nationen. Ferner ist vorgebracht worden, dass die Bäume Bestandteil der Stadtgestaltung und der Forstwirtschaft seien. Der volkswirtschaftliche Wert der zu rodenden Bäume müsse berechnet werden und gehöre mit zu den Kosten der Planung. Es ist selbstverständlich richtig, dass Bäume eine große Bedeutung für die Stadtgestaltung und die Forstwirtschaft haben. Sie sind Belange der vorliegenden Planung. Neben den anderen Belangen, die für die Abwägung von Bedeutung sind, sind diese zu ermitteln, zu bewerten sowie gegeneinander und untereinander gerecht abzuwägen. Die vorliegende Planung erfüllt diese Anforderungen. Die Ermittlung der volkswirtschaftlichen Kosten durch die Rodung der Bäume ist nicht erforderlich. Eine Umwandlung des Waldes sei ein unzulässiger Eingriff in Natur und Landschaft. Der durch die Planung vorbereitete Eingriff in den Wald ist ein zulässiger Eingriff, sofern der forstwirtschaftliche Wert für die Forstwirtschaft ersetzt sowie der Wert für Natur und Landschaft ausgeglichen wird. Dies wurde im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung von den zuständigen Behörden bereits so signalisiert. Abschließend gefährde die Vernichtung von Biotopen die Arten Breitflügelfledermaus, Waldkauz, Bunt-, Grün- und Schwarzspecht sowie Singvögel und Insekten. Die Auswirkungen auf Natur und Landschaft sowie auf den Grundwasserspiegel seien zu prüfen. Die Auswirkungen auf die Umweltbelange sind jedoch auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung zu bewerten. Die Anregungen zu Natur, Landschaft und Klima haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Kosten und Finanzierung

Zu diesem Punkt äußerten Anlieger in ihren Stellungnahmen, dass die Kosten der Corona-Pandemie und die angespannte Haushaltslage der Stadt Bocholt im Allgemeinen an der Finanzierbarkeit des äußeren Straßenringes zweifeln lasse. So würden auch Angaben zu Kosten und deren Finanzierung fehlen. Zudem sei eine Förderung nur dann möglich, wenn es sich um eine Ortsumgehungsstraße handele. Das Mobilitätskonzept weise nicht auf Risiken der Finanzierung hin. Insgesamt entspreche die Finanzierung nicht den allgemeinen Haushaltsgrundsätzen der Gemeindeordnung. Die Stadt Bocholt hat in den nächsten Jahren wichtige Investitionen zu tätigen. Die Stadtverordnetenversammlung entscheidet durch Beschluss der Haushaltssatzung, für welche Investitionsmaßnahmen in den nächsten Jahren finanzielle Mittel bereitgestellt werden. Am 24.06.2020 hat die Stadtverordnetenversammlung beschlossen, die Mittel für die Abschnitte Westring III, Westring IV und Nordring I zur Verfügung zu stellen und im Haushaltsplan fortzuschreiben. Detaillierte Angaben zu Kosten und deren Finanzierung erfolgen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung. Nach den einschlägigen Förderrichtlinien Kommunaler Straßenbau (FöRi-kommStra) sind ganz allgemein verkehrswichtige Straßen in kommunaler Baulast Gegenstand der Förderung. Die Straße muss nicht die Funktion einer Ortsumgehung haben. So wurde auch der gerade fertiggestellte Abschnitt des Nordringes zwischen Burloer Weg und Barloer Weg auf der Grundlage der Förderrichtlinie Kommunaler Straßenbau gefördert. Das Mobilitätskonzept weist allgemein darauf hin, dass aktuell die Fördermittel für den Mobilitätsbereich erhöht werden, sich hieraus jedoch keine verlässliche Fördermittelbereitstellung für die nächsten Jahre ableiten lässt. Fördermittel können erst bewilligt werden, wenn die notwendigen Baurechte vorliegen. Derzeit geht die Stadt Bocholt davon aus, dass für die Abschnitte des Stadtringes Fördermittel bereitgestellt werden. Nach heutigem Stand würden dann 70 % der förderfähigen Baukosten über Zuschüsse finanziert, 30 % würde die Stadt als Eigenmittel aufbringen. Ein Verstoß gegen die in § 75 GO festgeschriebenen Allgemeinen Haushaltsgrundsätze ist nicht ersichtlich. Die Stellungnahmen zu Kosten und zur Finanzierung haben insgesamt zu keiner Änderung der Planung geführt.

Verfahren und Formelles

Hierzu äußerten Anlieger, dass ein Bürgerentscheid (demoskopische Untersuchung) erforderlich sei. Auch die Rechtmäßigkeit des Verfahrens werde angezweifelt, da die angekündigte Bürgerversammlung nicht vor Fristablauf der frühzeitigen Beteiligung stattgefunden habe. Insgesamt sei ein Verfahren nach § 13 BauGB erforderlich. Ein

Bürgerentscheid bzw. eine demoskopische Untersuchung sind nicht vorgesehen. Ein Bürgerbegehren nach § 26 Abs. 5 Nr. 5 Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen über die Aufstellung, Änderung, Ergänzung und Aufhebung von Bauleitplänen mit Ausnahme der Entscheidung über die Einleitung des Bauleitplanverfahrens ist unzulässig. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass in der Sitzung des Ausschusses für Anregungen und Beschwerden vom 10.06.2020 der Antrag der Sozialen Liste zur Herbeiführung eines Ratsbürgerentscheids zu der Fragestellung „Sind Sie dafür, dass der von der Stadt Bocholt geplante Nordring nicht gebaut wird?“ (Vorlage Nr. 101/2020) zurückgewiesen worden ist.

https://bocholt.ratsinfomanagement.net/tops/?_UGhVM0hpd2NXNFdFcExjZRafpDbduN0mcKnpuzJs7xM

Zur Anregung hinsichtlich der Bürgerversammlung sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Bürgerinitiative verwiesen. Für die vorliegende Bauleitplanung kann von den Verfahrenserleichterungen des § 13 BauGB (vereinfachtes Verfahren) kein Gebrauch gemacht werden, da sich die Änderung nicht in einem Bereich befinden, der bisher nach § 34 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben innerhalb der im Zusammenhang bebauten Ortsteile) bzw. nach § 30 Absatz 1 BauGB (Zulässigkeit von Vorhaben im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes) beurteilt wurde. Die Anregungen zum Verfahren haben zu keiner Änderung der Planung geführt.

Seitens der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange äußerte die Bocholter Energie- und Wasserversorgung GmbH, dass keine Bedenken bestünden, sofern im Zuge der verbindlichen Bauleitplanungen bezüglich der erforderlichen Leitungsumlegungen (Strom-, Erdgas-, Glasfaser- und Trinkwasserleitungen) eine Abstimmung mit der BEW erfolge. Eine ausführliche Abstimmung mit der BEW wird im Verlauf der weiteren Planungsschritte erfolgen.

Der Fachbereich Jugend, Familie, Schule und Sport äußerte in seiner Stellungnahme, dass zur Deckung des Bedarfs an Kinderbetreuungsplätzen eine 4-gruppige Tageseinrichtung dringend notwendig und zu berücksichtigen sei. Die Planung steht dem Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen nicht entgegen. Der Belang des Fachbereichs Jugend, Familie, Schule und Sport ist auf Ebene der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung in der Gesamtschau aller der dort vorgetragenen Belange abwägend zu berücksichtigen.

Der Fachbereich Öffentliche Ordnung - Gewerbe äußerte in seiner Stellungnahme, dass keine Bedenken bestünden, sofern gewerbliche Tätigkeiten gemäß Gewerbeordnung angezeigt würden. Die Anzeige der gewerblichen Tätigkeiten gemäß Gewerbeordnung ist erst zu einem späteren Zeitpunkt (nach Abschluss der verbindlichen Bauleitplanungen) im Zusammenhang mit der konkreten Umsetzung gewerblicher Nutzungsabsichten von Bedeutung.

Die Handwerkskammer Münster regte in ihrer Stellungnahme an, dass die besonderen Belange von Handwerksbetrieben zu berücksichtigen seien. Es sei eine Konfliktlösung in Gemengelage sowie der Einfluss verkehrslenkender Maßnahmen auf die Existenz von Handwerksbetrieben zu berücksichtigen. Die Planung steht der Ansiedlung nicht störender bzw., in einem Teilbereich an der Dinxperloer Straße, auch nicht wesentlich störender Handwerksbetriebe nicht entgegen, sofern die Zweckbestimmung des jeweiligen Gebietstyps erhalten bleibt. Eine städtebauliche Gemengelage im Zusammenhang mit vorhandenen Handwerksbetrieben ist nach derzeitigem Kenntnisstand nicht zu erkennen. Die Berücksichtigung des Einflusses ggf. auch verkehrslenkender Maßnahmen auf die Belange vorhandener Handwerksbetriebe ist auf nachfolgender Bebauungsplanebene vorzunehmen.

Die Industrie- und Handelskammer Nord Westfalen regt in ihrer Stellungnahme an, dass eine mögliche Abbindung des Bussardweges von der Dinxperloer Straße die Verbindung des Kunden- und Lieferverkehrs zum Hofladen am Bussardweg unterbreche. Alternative Routen zur Erreichung des Hofladens seien ungeeignet und hätten einen existenzbedrohenden Kundenrückgang zur Folge. Hierzu sei auf die Ausführungen im Rahmen der Stellungnahme der Anlieger des Bussardweges verwiesen.

Diese Stellungnahmen der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange führten insgesamt zu keiner Änderung der Planung.

Der Kreis Borken äußerte sich zu den Themen anlagenbezogener Immissionsschutz, Wasserwirtschaft, Natur- und Landschaftsschutz sowie Abfall- und Bodenschutz. Hinsichtlich des anlagenbezogenen Immissionsschutzes wurde geäußert, dass erst das Ergebnis der angekündigten Geruchsimmisionsprognose abzuwarten sei, um diesbezüglich eine Stellungnahme abgeben zu können und dass die Sportlärmpgnose aus dem Jahre 2009

veraltet und als Grundlage für eine Beurteilung nicht geeignet sei. Innerhalb des Änderungsbereiches befinden sich keine landwirtschaftlichen Betriebe mit Viehhaltung. Die Zulässigkeit solcher Betriebe wird auch nicht vorbereitet. Außerhalb des Änderungsbereiches befinden sich jedoch zahlreiche Betriebe mit Viehhaltung, die auf die Planung einwirken. Zur Beurteilung der daraus resultierenden Geruchsmissionen im Bereich der geplanten Bauflächen (Wohnbauflächen / Mischgebiete) ist (in Abstimmung mit der für den anlagenbezogenen Immissionsschutz zuständigen Abteilung des Kreises Borken) extern eine Begutachtung durchgeführt worden. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass der Immissionswert deutlich unterschritten und schädliche Umwelteinwirkungen ausgeschlossen werden können. Innerhalb der vorliegenden Bauleitplanung befinden sich keine in Betrieb befindlichen Anlagen für sportliche Zwecke. Innerhalb der vorliegenden Bauleitplanung wird jedoch die allgemeine bzw. ausnahmsweise Zulässigkeit solcher Anlagen vorbereitet. Im Rahmen des Zulassungsverfahrens ist dann zu prüfen, ob diese Anlagen der Zweckbestimmung des jeweiligen Gebietstyps entsprechen und den Anforderungen des Immissionsschutzes genügen. Auch bezüglich der Sportanlagen bzw. zur Beurteilung der daraus resultierenden Geräuschbelastung ist (in Abstimmung mit der für den anlagenbezogenen Immissionsschutz zuständigen Abteilung des Kreises Borken) extern eine Begutachtung durchgeführt worden mit dem Ergebnis, dass von keinen schädlichen Umwelteinwirkungen auszugehen ist. Bezüglich des Themas Wasserrwirtschaft äußert der Kreis Borken, dass die für die Regenklärung und Regenrückhaltung erforderlichen Flächen ggf. bereits auf Ebene des Flächennutzungsplanes dargestellt werden sollten. Dies soll allerdings auf Ebene der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung erfolgen, da die Konzeption zur Abführung des Niederschlagswassers noch nicht soweit fortgeschritten ist. Zum Natur- und Landschaftsschutz regte der Kreis Borken an, dass die im Grünordnungsrahmenplan (GORP) formulierten Ziele zur Schaffung und Etablierung innerstädtisch zusammenhängender Grünverbindungen sowie der Verbindung mit dem Umland nicht berücksichtigt worden seien. Der GORP ist in Kapitel 8 der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung thematisiert worden. Der GORP sieht für den Bereich der vorliegenden Bauleitplanung die Entwicklung eines Grünzuges vom Freizeit- und Erholungsschwerpunkt Am Hüting bis in den innerstädtischen Bereich vor. Da der GORP keinen rechtssetzenden Charakter hat, ist auch dieser der Abwägung zugänglich. Aufgrund der Bedeutung der geplanten Hauptverkehrsstraße für das Allgemeinwohl werden die Belange des GORP im Bereich der geplanten Hauptverkehrsstraße zurückgestellt. Weiterhin bestünden aus naturschutzrechtlicher Sicht Bedenken gegen die Überplanung der im FNP dargestellten Grünflächen zum Zwecke einer Wohnbebauung. Die Erhaltung der im FNP dargestellten Grünflächen ist ein wichtiger, in die Gesamtabwägung einzustellender, Belang. In diesem konkreten Einzelfall wurde er jedoch aufgrund des Interessenkonflikts mit dem äußeren Straßenring, der dem Wohl der Allgemeinheit dient, und einem kompakten Stadtgefüge, das den Freiraum schont, zurückgestellt. Ferner sollten aus Natur- und Klimaschutzgründen bereits auf FNP-Ebene Grünflächen und Grünzüge dargestellt werden. Auf eine Umwandlung bestehender Grünflächen solle verzichtet werden. Die Eschkante und der nördlich davon befindliche Gehölzbestand solle ebenfalls erhalten bleiben. Der Erhalt schützenswerter Grünbereiche sowie auch die Entwicklung ergänzender Grünstrukturen ist das Ziel der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanungen. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes NW 23 haben sich die Grünstrukturen schon insoweit verfestigt, dass sie in diesem Teilbereich der vorliegenden Bauleitplanung schon jetzt dargestellt werden können. An dieser Konkretisierung fehlt es den übrigen Bereichen und wird bis zur Wirksamkeit dieser auch nicht erreichbar sein. Die geplante Darstellung als Wohnbaufläche steht dem Erhalt bzw. der Entwicklung von Grünstrukturen auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung nicht entgegen. Bezüglich des Abfall und Bodenschutzes bestünden zwar keine Bedenken, allerdings weist der Kreis Borken darauf hin, dass sich im Osten mit den ehemaligen Firmen Tepasse und Wienand Altlastenverdachtsflächen sowie darüber hinaus auf dem Grundstück des TV Bocholt 1867 e.V. ein Heizöltank in Betrieb befinde. Nach Rücksprache mit dem Kreis Borken geht vom Altstandort „ehemals Schmiede Tepasse“ keine Gefährdung für die vorliegende Bauleitplanung aus. Gleiches gilt auch für den Altstandort „ehemals Firma Wienand“, der schon vor längerer Zeit saniert wurde. Der Heizöltank des TV Bocholt 1867 wird mittlerweile nicht mehr betrieben. Der Tank wurde zurückgebaut und ordnungsgemäß entsorgt. Eine Gefährdung im Änderungsbereich kann ausgeschlossen werden. Die Anregung des Kreises Borken führte zu einer Änderung der Planung. Bei den sonstigen Belangen konnte der Grünzug im Bereich der Eschkante, der aufgrund der Planung des Bebauungsplanes NW 23 konkretisiert wurde, auf die Planungen zur Flächennutzungsplanänderung übertragen werden.

Die Landwirtschaftskammer NRW regte in ihrer Stellungnahme an, dass die Landwirtschaft ca. 30 ha ihrer landwirtschaftlichen Fläche verlieren würde. Weiterhin sei die Haupterschließung zu einem landwirtschaftlichen Betrieb am Bussardweg über den Bussardweg und die Moddenborgstraße zu erhalten. Betroffene Böden seien nicht nur schutzwürdig bezogen auf den Naturhaushalt, sondern auch für die Landwirtschaft. Auch den landwirtschaftlichen Betrieben mit Viehhaltung müssten Entwicklungsmöglichkeiten erhalten bleiben. Ferner sollten

Kompensationsmaßnahmen innerhalb des Änderungsbereiches oder auf Flächen, die für die Landwirtschaft ungeeignet seien, durchgeführt werden und produktionsintegrierte Maßnahmen oder Waldumbaumaßnahmen sollten in Erwägung gezogen werden. Durch die vorliegende Planung sind Belange der Landwirtschaft betroffen. Diese Betroffenheit ist ganzheitlich, unter Berücksichtigung der abschließenden Realisierung der Entwicklungsabsichten des Rahmenplanes Nord, zu betrachten. Vor diesem Hintergrund kann nach derzeitigem Kenntnisstand eine Existenzgefährdung ausgeschlossen werden. Die Stadt Bocholt wird mit den betroffenen Landwirten zu gegebener Zeit Gespräche führen. Bezüglich der HAUPTerschließung zum Betrieb am Bussardweg sei auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme der Anlieger des Bussardweges verwiesen. Dass durch die Planungen wertvolle Böden für Landwirtschaft betroffen sein werden ist der Stadt Bocholt bekannt und in der Gesamtschau aller in die Abwägung einzustellender Belange gegeneinander und untereinander gerecht abgewogen worden. Bezüglich der Entwicklungsmöglichkeiten von landwirtschaftlichen Betrieben mit Viehhaltung sei auf die Ausführungen zur Stellungnahme des Kreises Borken (Natur- und Landschaftsschutz) verwiesen. Der Umgang und die Verortung von Kompensationsmaßnahmen befindet sich derzeit noch in der Abstimmung. Bis zur öffentlichen Auslegung der verbindlichen Bauleitplanungen wird das Kompensationskonzept vorgelegt. Es ist angedacht trassennah auch Restflächen zum Ausgleich heranzuziehen. Diese werden dann entsprechend begründet. So können trassennahe landwirtschaftliche Nutzflächen, die nach heutigen Maßstäben nicht mehr wirtschaftlich zu bearbeiten sind, als Ausgleichsflächen sinnvoll nachgenutzt werden. Der Vorschlag den Ausgleich über produktionsintegrierte Kompensation zu leisten würde einen zu hohen Kontrollaufwand bedeuten und ist im Rahmen des Ausgleichs im städtischen Ausgleichsflächenpool nicht möglich. Maßnahmen hin zu einem naturnahen Waldumbau (Nadel- in Laubwald) sind ebenfalls nicht vorgesehen, da der Stadt Bocholt derzeit keine geeigneten Flächen zur Verfügung stehen. Es ist aber bereits jetzt ersichtlich, dass der notwendige Ausgleich durch die Stadt Bocholt abgebildet und umgesetzt werden kann.

Der LWL-Archäologie äußert in seiner Stellungnahme, dass keine grundsätzlichen Bedenken bestünden, jedoch nicht ausgeschlossen werden könne, dass bislang unbekannte Bodendenkmäler angetroffen werden könnten. Den Anregungen des LWL konnte insofern gefolgt werden, als dass die von Seiten des LWL genannten Punkte als Hinweis in die nachfolgende verbindliche Bauleitplanung aufgenommen werden.

Das Regionalforstamt Münsterland weist in seiner Stellungnahme darauf hin, dass sich im Änderungsbereich Wald befände, der im Rahmen der verbindlichen Bauleitplanung zu betrachten und ggf. zu ersetzen sei. Dieser Hinweis findet sich in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung unter Kapitel 14 – Belange des Umweltschutzes wieder.

Die Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing GmbH weist darauf hin, dass im Rahmen der FNP-Änderung auch Umweltinteressen zu berücksichtigen seien. Diese Berücksichtigung ist insgesamt erfolgt.

Diese weiteren Stellungnahmen führten zu keiner Änderung der Planung.

Öffentliche Auslegung nach § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB

Die öffentliche Auslegung gem. § 3 Abs. 2 BauGB und Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange gem. § 4 Abs. 2 BauGB erfolgte nach ortsüblicher Bekanntmachung vom 23.09.2022 in der Zeit vom 04.10.2022 bis einschließlich 04.11.2022.

Seitens der Öffentlichkeit gingen Stellungnahmen von Anliegern der Straße Finkenbergr und der Moddenborgstraße sowie der Käthe-Kollwitz-Straße und der Straße Am Efinger ein.

Die Anlieger Finkenbergr/ Moddenborgstraße wiesen, wie bereits in ihrer Stellungnahme im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung, auf die aus ihrer Sicht bestehenden und aufgrund der geplanten Sperrung des Bussardweges sowie des nördlichen Anschlusses der Markgrafenstraße an den geplanten Nordring zu erwartenden Missstände hin. Daher sei bezüglich der Anregungen an dieser Stelle auf die obigen Ausführungen zur entsprechenden Stellungnahme verwiesen. Die Anlieger beantragten die Beibehaltung der Verkehrsregelung „Anlieger frei“ im Bereich Moddenborgstraße/ Finkenbergr sowie den Anschluss des Bussardweges an den geplanten Westring. Neben den o.g. Ausführungen zur Stellungnahme der Anlieger sei ergänzend drauf

hingewiesen, dass Wirtschaftswege wie die Moddenborgstraße, Finkenberg und Bussardweg, vielfältigen Zwecken dienen müssen. Unter anderem dienen sie der Verbindung und Erschließung von Orten und Ortsteilen, sowie von Einzelgehöften, land- und forstwirtschaftlichen Flächen und nicht zuletzt dem Freizeitverkehr. Es sind demnach grundsätzlich auch Fremdverkehre hinzunehmen und zumutbar. Der Siedlungsbereich Moddenborgstraße wurde im Rahmen eines Verkehrsversuchs ausnahmsweise mit Zeichen 260 „Verbot für Kraftfahrzeuge“ und Zusatzzeichen 1020-30 „Anlieger frei“ in der Nutzung beschränkt. Der Versuch ist noch nicht abgeschlossen, hat aber bereits zu Beschwerden aus einer anderen Straßen mit stärkerer Vorbelastung und zusätzlich befürchtetem Verdrängungsverkehr geführt. Dies zeigt aufs Neue die Notwendigkeit der Ringplanung. Künftig wird vor allem der Durchgangsverkehr in der West-Ost-Relation und zusätzlich die Verkehre von und zum stark frequentierten Freizeit- und Erholungsschwerpunkt „Hünting“ zügig und sicher über den Ring abgewickelt werden. Die dann verbleibenden Verkehrsbelastungen können als untergeordnet betrachtet werden. Im Zuge der Aufstellung des Bebauungsplanes NW 28 wird trotzdem der Umgang mit dem Bussardweg um weitere Varianten mit dem Ziel der weiteren Optimierung ergänzt werden.

Die Anlieger der Käthe-Kollwitz-Straße wiederholen ihre Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung und ergänzen diese dahingehend, dass ihre vorherige Stellungnahme nicht beantwortet worden sei. Weiterhin würden sie gerne wissen, inwieweit die in der vorherigen Stellungnahme enthaltenen Ausführungen Berücksichtigung gefunden hätten. Ferner würden die Anlieger gerne wissen, inwieweit die Siedlungsentwicklung im Bereich der Eschkante (Bebauungsplan NW 23) von der Realisierung des Nordrings abhängt, da zusätzliche Verkehre die Markgrafenstraße nicht belasten dürften. Zudem sei von Interesse, wann die Markgrafenstraße ausgebaut werde. Auch an dieser Stelle sei auf die vorherigen Ausführungen zur Stellungnahme der Anlieger im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung hingewiesen. Zu den ergänzten Punkten lässt sich sagen, dass die Beteiligten, die im Rahmen der öffentlichen Auslegung Stellungnahmen vorgebracht haben, im Sinne des § 3 Abs. 2 Satz 4 BauGB nach erfolgter abschließender Entscheidung des Rates darüber informiert werden müssen, ob und wie sich die Kommune mit der Stellungnahme auseinandergesetzt hat. Eine Zwischenmeldung nach der frühzeitigen Beteiligung ist gesetzlich nicht vorgeschrieben. Diese Benachrichtigung ist mittlerweile erfolgt. Bis zur vollständigen Realisierung der Siedlungsentwicklung im Bereich der Eschkante ist die Inbetriebnahme des geplanten Nordrings zwischen Hemdener Weg und Adenauerallee erforderlich. Weitere Abschnitte des äußeren Straßenringes werden dafür nicht benötigt. Von zusätzlichen Verkehren und auch übergangsweise von Baustellenverkehren wird auch die Markgrafenstraße betroffen sein. Der Ausbau der Markgrafenstraße, nördlich der Rembrandtstraße, ist für 2025/2026 vorgesehen. Er ist abhängig von der baulichen Entwicklung im Bereich des Rahmenplanes Nord (u.a. des Nordrings).

Auch der Anlieger der Straße Am Efing wiederholt im Wesentlichen seine Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung. Es wird allerdings ergänzend angeregt, dass eine 6 m hohe Lärmschutzwand im Bereich seines Grundstückes zwingend notwendig sei. Die Stellungnahme des Anliegers wurde zur frühzeitigen Beteiligung noch den Stellungnahmen aus der Öffentlichkeitsbeteiligung mit gleichem bzw. ähnlichem Inhalt zugeordnet. Auch der ergänzende Hinweis aus der öffentlichen Auslegung wird dort zugeordnet. Daher sei auf die Ausführungen zu den Stellungnahmen zum Thema Immissionsschutz verwiesen.

Diese Stellungnahmen seitens der Öffentlichkeit führten zu keinen Änderungen der Planung nach der öffentlichen Auslegung.

Von Seiten der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange wiederholte die Bocholter Energie- und Wasserversorgung ihre Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung. Insofern sei auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Der Fachbereich Jugend, Familie, Schule und Sport äußerte in seiner Stellungnahme, dass, aufgrund der gestiegenen Anzahl an Wohneinheiten sowie des Bedarfs an U3-Betreuungsplätzen, zur Deckung des Bedarfs an Kinderbetreuungsplätzen nunmehr eine 5-gruppige Tageseinrichtung dringend notwendig und zu berücksichtigen sei. Die vorliegende Planung steht dem Bedarf an Kinderbetreuungsplätzen nicht entgegen. Der Belang des Fachbereichs Jugend, Familie, Schule und Sport ist auf Ebene der nachfolgenden verbindlichen Bauleitplanung in der Gesamtschau aller der dort vorgetragenen Belange abwägend zu berücksichtigen.

Der Fachbereich Öffentliche Ordnung – Gewerbe wiederholte seine Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung. Daher sei auf die obigen Ausführungen verwiesen.

Die Handwerkskammer Münster äußerte in ihrer Stellungnahme, dass die Abbindung des Bussardweges auf die dort ansässigen Betriebe existenzbedrohenden Einfluss haben könne. Weiter wurde angeregt, dass alternativ die Anbindung der Habichtstraße für eine Verbindung mit dem Bussardweg sorgen solle. Zunächst sei an dieser Stelle auf die Ausführungen zu den Anregungen der Anlieger des Bussardweges aus der frühzeitigen Beteiligung verwiesen. Eine alternative Anbindung der Habichtstraße an den geplanten Westring, um eine Verbindung zum Bussardweg herzustellen ist nicht beabsichtigt, da dies der Vermeidung von Schleichverkehren entgegenstehen würde. Der Umgang mit dem Bussardweg und eine Ergänzung um weitere Varianten mit dem Ziel der weiteren Optimierung wird Gegenstand der Bauleitplanung zum Bebauungsplan NW 28 sein.

Der Kreis Borken äußerte sich im Rahmen der öffentlichen Auslegung zu den Themen Natur- und Landschaftsschutz sowie Abfall und Bodenschutz. Hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes wiederholt der Kreis Borken weitestgehend seine Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung. Insofern sei auf die obigen Ausführungen verwiesen. Der Kreis Borken weist ergänzend darauf hin, dass an manchen Stellen in der Begründung noch auf den mittlerweile überholten Umweltbericht vom 27.08.2020 verwiesen werde. Die Stellungnahme des Kreises bezöge sich jedoch auf den der Begründung beigefügten aktuellen Umweltbericht vom 23.09.2022. Dem Hinweis konnte gefolgt werden und die Verweise in der Begründung auf den mittlerweile überholten Umweltbericht wurden entsprechend durch Verweise auf den aktuellen Umweltbericht redaktionell ersetzt. Auch bezüglich des Abfall und Bodenschutzes hält der Kreis Borken seine Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung aufrecht. Nach Rücksprache mit dem Kreis Borken geht vom Altstandort „ehemals Schmiede Tepasse“ keine Gefährdung für die Bauleitplanung aus. Gleiches gilt auch für den Altstandort „ehemals Firma Wienand“, der schon vor längerer Zeit saniert wurde. Insofern sei auch hier nach oben verwiesen.

Auch die Landwirtschaftskammer NRW wiederholt ihre Stellungnahme aus der frühzeitigen Beteiligung. Daher sei auf obenstehende Ausführungen verwiesen.

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen NRW) äußerte im Rahmen der öffentlichen Auslegung, dass keine Bedenken bestünden, sofern die für die Netzverknüpfung mit der Landesstraße (L) 602 notwendigen Verkehrsflächen zur Verfügung stünden. Dies erfordere eine Abstimmung mit Straßen NRW. Ergänzend wird darauf hingewiesen, dass Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz gegenüber Straßen NRW. Nicht geltend gemacht würden. Die für den Anschluss der Hauptverkehrsstraße (des Westringes) an die L 602 erforderlichen Verkehrsflächen werden im Zuge des derzeit in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes NW 28 geregelt. Eine Abstimmung mit Straßen NRW. wird in diesem Zusammenhang erfolgen. Ansprüche auf aktiven und passiven Lärmschutz können gegenüber Straßen NRW nicht geltend gemacht werden, da die L 602 zum Zeitpunkt der Planung bzw. der Aufstellung des planfeststellungsersetzenden Bebauungsplanes NW 28 bereits vorhanden ist.

Der Wasser- und Bodenverband Holtwicker Bach äußerte in seiner Stellungnahme, dass keine Bedenken gegen die Querung des Holtwicker Bachs bestünden, sofern der ökologische Gesamtzustand des Gewässers nicht beeinträchtigt werde, dem Verband für die Unterhaltung keine zusätzlichen Kosten entstünden und das Wasser abfließen könne. In diesem Zusammenhang wird klargestellt, dass die gewählte Vorzugsvariante den Holtwicker Bach nicht quert. Bei der Stellungnahme des Wasser- und Bodenverbandes handelt es sich somit um ein Missverständnis.

Die Wirtschaftsförderungs- und Stadtmarketing GmbH regte an, dass die wirtschaftlichen und logistischen Interessen des Anliegers und Betriebes am Bussardweg zu beachten seien (Erreichbarkeit aus allen Richtungen). Hierzu sei auf die obenstehenden Ausführungen zur Stellungnahme der Anlieger des Bussardweges aus der frühzeitigen Beteiligung sowie auf die Ausführungen zur Stellungnahme der Handwerkskammer Münster im Rahmen der öffentlichen Auslegung verwiesen.

Die Untere Denkmalbehörde der Stadt Bocholt wies darauf hin, dass in der Begründung zur Flächennutzungsplanänderung Aussagen zu Bau- und Bodendenkmälern (Haus Efing) fehlten. Eine Abwägung des Belangs des Denkmalschutzes bleibt der Ebene der verbindlichen Bauleitplanung vorbehalten. Nur auf dieser Planungsebene kann eine, dem Maßstab angepasste, sachgerechte Abwägung erfolgen.

Auch infolge der Stellungnahmen seitens der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange ergab sich kein Änderungsbedarf hinsichtlich der Planung nach der öffentlichen Auslegung.

Somit ist die Änderung bezüglich des Grünzuges der Eschkante nach der Stellungnahme des Kreises Borken im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zugleich die einzige Änderung, die sich nach der frühzeitigen Beteiligung und auch nach der öffentlichen Auslegung ergeben hat.

3. Abwägung anderer Planungsmöglichkeiten

Im Rahmen Linienfindung der hier gewählten Variante sind im Vorfeld weitreichende Untersuchungen durchgeführt worden, um eine verträgliche Linie für die Belange des Umweltschutzes zu finden. Es wurde hierzu ein zweistufiges Verfahren angewendet, um zunächst auf einer übergeordneten Ebene eine großräumige Variante zu finden. Die als beste ermittelte Variante wurde dann im Anschluss für den FNP-Änderungsbereich noch einmal konkretisiert, um auch kleinräumig den Anforderungen der Alternativenprüfung zu entsprechen.

Die detaillierten Ergebnisse sind dem Anhang des Umweltberichtes zu entnehmen.

Zusammengefasst lässt sich sagen, dass die Variante: Achse NW 28 bei der kleinräumigen Betrachtung der Schutzgüter aus umweltfachlicher Sicht die Vorzugsvariante darstellt. Hervorzuheben ist, dass die Achse NW 28 im Vergleich zu den anderen Varianten

- keine ökologisch hochwertigen Biotope durchläuft,
- die kürzeste Strecke darstellt und somit die geringste Fläche in Anspruch nimmt,
- keine Gewässer quert,
- keine landschaftsbildprägenden Elemente kreuzt,
- durchgehend den größtmöglichen Abstand zu sensiblen Siedlungsbereichen bietet und
- keine Kultur- und Sachgüter beeinträchtigt.

Sämtliche sonstigen untersuchten Varianten sind als nachteilig für mindestens zwei Schutzgüter eingestuft worden. Der Variantenvergleich bezogen auf die Umweltbelange erfolgte ohne Gewichtung der einzelnen Belange. Hierbei zeichnet sich die NW 28 als Vorzugsvariante ab. Würde man die einem Straßenbau gegenüber besonders sensiblen Schutzgüter „Mensch“ und „Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt“ im Verhältnis stärker gewichten, würde die Vorzugswürdigkeit der Variante: Achse NW 28 weiter hervorgehoben werden.

Bocholt, den 06.03.2023

Stadt Bocholt
Fachbereich Stadtplanung und Bauordnung

Im Auftrag

gez.:

Buschmann