



## Gemeinde Ostbevern

### Bebauungsplan Nr.50 **Westliche Entlastungsstraße, I. und II. Bauabschnitt**

Begründung  
Vorentwurf

Auftraggeber:

**Gemeinde Ostbevern**  
Hauptstraße 24  
48 346 Ostbevern

Auftragnehmer:



**Beratende Ingenieure & Stadtplaner**  
Vermessung Straßen- und Verkehrsplanung Bauleitung  
Stadtplanung Landespflege Siedlungswasserversorgung u. Wasserbau  
Lärmschutz Verkehrstechnik Leitungsdokumentation  
48165 Münster, Hansestr. 63, Tel.: 02501/2760-0 Fax.: -33  
Homepage: [www.nts-plan.de](http://www.nts-plan.de) - eMail: [info@nts-plan.de](mailto:info@nts-plan.de)

Stand:  
23.05.2012

## INHALTSVERZEICHNIS

1	<u>Allgemeines</u>	3
1.1	Anlass der Planaufstellung / Geltungsbereich	3
1.2	Begründung des Vorhabens	3
1.3	Rechtsgrundlagen / Methodische Grundlagen	4
1.4	Sonstige vorhandene Planungen	6
2	<u>Bestand</u>	7
2.1	Verkehrliche Erschließung und Einbindung	7
2.2	Beschreibung Landschaftsbild / naturräumliche Elemente	7
3	<u>Planung</u>	8
3.1	Beschreibung des Bauvorhabens	8
3.2	Entwässerung	9
3.2	Landschaftsplanerische Einbindung	10
3.4	Flächenausweisungen im Bebauungsplan	10
3.5	Nachrichtliche Darstellungen im Bebauungsplan	13
3.6	Bau- und Bodendenkmale	13
3.7	Altlasten, Kampfmittelbelastung	13
3.8	Ver- und Entsorgung	13
3.9	ÖPNV	14
3.10	Bodenordnung	14
3.11	Geplante zeitliche Abwicklung	14
3.12	Städtebauliche Bilanz	15
3.13	Vorläufige Kostenschätzung	15
3.14	Änderungen im Verfahren	16

## ANLAGENVERZEICHNIS

Bebauungsplan Nr. 50, Blatt 1 bis 4

## 1 Allgemeines

### 1.1 Anlass der Planaufstellung / Geltungsbereich

Ziel des vorliegenden Bauleitplanverfahrens ist die Schaffung von Baurecht für den I. und II. Bauabschnitt der westlichen Entlastungsstraße Ostbevern.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans beginnt am vorhandenen Kreuzungspunkt der L 588 mit dem Nordring und verläuft im I. Bauabschnitt entlang der Trasse des Nordrings bis zum Kreuzungspunkt mit dem Grevener Damm.

Der hier beginnende II. Bauabschnitt verlässt die Trasse des vorhandenen Nordrings, entwickelt sich in geschwungener Linienführung ca. parallel zu einem vorhandenen Wirtschaftsweg in Richtung L 830 und endet hier auf Höhe der Eichendorffsiedlung.

Bestandteil des Geltungsbereichs sind neben der beschriebenen Straßenverkehrsfläche verschiedene öffentliche oder private Grünflächen im straßenangrenzenden Bereich, überwiegend der Straßenentwässerung dienende Wasserflächen (Gräben) sowie, bedingt durch die Führung des geplanten Rad- Gehwegs, ein Wohngrundstück.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfaßt insgesamt eine Fläche von 10,7 ha, die Straßenbaustrecke beträgt ca. 2,6 km.

Folgende Flurstücke sind ganz oder teilweise Bestandteil des Geltungsbereichs:

#### Gemarkung Ostbevern

##### I. BA

Flur 30: Flurstücke 56, 57, 58, 59, 84, 88, 90, 114, 126, 170, 172

Flur 31: Flurstücke 15, 16, 17, 18, 57, 58, 67, 108, 196, 200,

##### II. BA

Flur 24: 50, 609, 611, 613, 614, 617, 623, 626, 628, 630,

Flur 30: Flurstücke 62, 64

### 1.2 Begründung des Vorhabens

Mit dem Verkehrsentwicklungsplan 2005\* entwickelte die Gemeinde Ostbevern ein langfristiges Konzept zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung bei gleichzeitiger Berücksichtigung der Sozial- und Umweltverträglichkeit in der Umsetzung.

Schlüsselmaßnahme dieses Verkehrsentwicklungsplans ist der Bau der Westumgehung, welcher in der Folge weitere verkehrslenkende Maßnahmen im innerörtlichen Bereich nach sich zieht.

\* Verkehrsentwicklungsplan Ostbevern; Ing.Gesellschaft NTS mbH / Aktualisierung 2009 bei der Gemeinde einzusehen

Die wesentlichen Ziele dieser Umgehungsstraße sind

- die Entlastung innerörtlicher sensibler Bereiche (insbesondere Schulen und Kindergärten Ostbeverns)
- die Schaffung einer hohen Verkehrssicherheit, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer
- die Verbesserung der Aufenthaltsqualität durch vermindertes Fahrzeugaufkommen in den Innenbereichen
- Reduzierung innerstädtischer Emissionen
- Verbindung der überregionalen Straßenzüge
- attraktivere Erschließung vorhandener geplanter Gewerbeflächen und damit verbundene Standortvorteile
- Sicherung von Bauflächenpotentialen innerhalb der Ortslage

Die dem Verkehrsentwicklungsplan zugrunde liegenden Verkehrsdaten wurden 2009 durch neue Zählungen aktualisiert und die verkehrsentlastende Wirkung der geplanten Umgehungsstraße erneut nachgewiesen.

Die Gemeinde beabsichtigt, mit dem Bebauungsplan Nr. 50 „Westliche Entlastungsstraße I. und II Bauabschnitt“ Baurecht für die Verkehrsverbindung von der L 588 im Süden der Ortslage bis zur L 830 im Norden zu schaffen.

Das Bauvorhaben teilt sich auf in einen ersten Bauabschnitt von der L 588 bis zum Grevener Damm und folgt in diesem Abschnitt der Linie des vorhandenen Nordrings und einen zweiten Bauabschnitt vom Grevener Damm bis zur L 830, dessen Linienführung als Vorzugsvariante im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie ermittelt wurde.

### 1.3 Rechtsgrundlagen / Methodische Grundlagen

- Baugesetzbuch (BauGB)  
In der Fassung der Bekanntmachung vom 23. September 2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 619).
- Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung- BauNVO) Vom 23. Januar 1990 (BGBl. I S. 132), zuletzt geändert am 22. April 1993 (BGBl. I S. 466).
- Verordnung über die Ausarbeitung der Bauleitpläne und die Darstellung des Planinhalts (Planzeichenverordnung 1990 - PlanzV 90) vom 18. Dezember 1990 (BGBl. 1991 I S. 58), zuletzt geändert durch Artikel 2 des Gesetzes vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)

- Gesetz über Natur- und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl 2009 I S. 2542), zuletzt geändert durch Artikel 5 des Gesetzes vom 06.02.2012.
- Bundesbodenschutzgesetz (BbodSchG) vom 17.03.1998 (BGBl I 1998, S. 502), zuletzt geändert durch Art. 5 Absatz 30 des Gesetzes v. 24.02.2012 (BGBl. I S. 212)
- Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz - BImSchG) In der Fassung der Bekanntmachung vom 26. September 2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch 2 (BGBl. I S. 212)
- Verkehrslärmschutzverordnung - 16 BImSchV vom 12.06.1990 (BGBl.I.S.1036), geändert durch Art. 3 G v. 19.09.2009 I 2146
- Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.Juli 2000 (GV. NRW. S. 568), zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. März 2010 (GV. NRW. S. 185)
- Wassergesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (Landeswassergesetz - LWG ) in der Fassung der Bekanntmachung vom 25. Juni 1995 (GV. NRW. S. 926), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 16. März 2010 (GV. NRW. S. 185)
- Zeichenvorschriften für Katasterkarten in Nordrhein-Westfalen - (Zeichenvorschrift NW) RdErl. d. IMin NRW v. 20. 12. 1978 – I D 2 – 7120 , SMBl. NRW 71342, zuletzt geändert durch Nr. 4 Aufh RdErl. vom 5. 5. 2008 (GV. NRW. S. 688)
- Gemeindeordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (GO NW) In der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV NRW. S. 666/SGV NRW 2023), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21. Dezember 2010 (GV. NRW. S. 688).
- Verordnung über die öffentliche Bekanntmachung von kommunalem Ortsrecht (Bekanntmachungsverordnung – BekanntmVO) vom 26. August 1999 (GV. NRW. S. 516), zuletzt geändert durch Verordnung vom 5. August 2009 (GV. NRW. S. 442).
- Bewertung von Eingriffen in Natur und Landschaft in der Bauleitplanung - Arbeitshilfe NRW, Stand Mai 2001

#### 1.4 Sonstige vorhandene Planungen

Im bestehenden Flächennutzungsplan der Gemeinde Ostbevern folgt die Linie der geplanten Westumgehung im ersten Bauabschnitt von der L 588 bis zum Grevener Damm dem vorhandenen Nordring, im weiteren Verlauf vom Grevener Damm Richtung L 830 löst sich die Trasse vom Nordring und verläuft in gestreckter Linie in Richtung der L 830 Bahnhofstraße, die in diesem Bereich betroffenen Flächen sind im bestehenden Flächennutzungsplan als Flächen für die Landwirtschaft ausgewiesen.

Die Flächen beidseits des ersten Bauabschnitts sind als Landwirtschaftsflächen und am Baubeginn als Grünflächen dargestellt.

Die Flächen östlich des geplanten Knotenpunktes mit dem Nordring, am Beginn des zweiten Bauabschnitts, sind als Wohnbauflächen dargestellt, die durch einen Grünzug vom Nordring als eingetragener Straßenverkehrsfläche („Straßen für den überörtlichen Verkehr und örtliche Hauptverkehrszüge“) abgesetzt sind. Nördlich angrenzend an die Wohnbauflächen sollen geringfügig Gewerbeflächen entstehen.

Die L 830 als nördlicher Kreuzungspunkt mit der geplanten Baustrecke ist ebenfalls als Straße des überörtlichen Verkehrs im Flächennutzungsplan verzeichnet.

Östlich und westlich innerhalb der Landwirtschaftsfläche befinden sich einzelne Waldparzellen sowie, westlich der Baustrecke, das Naturschutzgebiet „Feuchtwiesen bei Ostbevern“, die von der geplanten Baustrecke nicht tangiert werden.

Zur Erlangung des Baurechts für die geplante westliche Entlastungsstraße sind Flächennutzungsplanänderungen erforderlich (u.a. Umwandlung Fläche für die Landwirtschaft in Straßenverkehrsfläche), die im Parallelverfahren nach § 8 (3) BauGB zu vorliegendem Bebauungsplanverfahren vorgesehen sind.

Die „Rahmenplanung Ostbevern Nord“ sieht für die Flächen zwischen geplanter Westlicher Entlastungsstraße und der L 830 Siedlungsflächenenerweiterungen vor, die zum Teil zeitgleich über vorbereitende und verbindliche Bauleitplanungen abzusichern sind. Hierzu gehören die Planungen zum Wohngebiet Kohkamp entlang des Nordrings, für die der vorliegende Bebauungsplan die erforderlichen Maßnahmen zum Schutz vor Verkehrslärm ausweist.

Im Vorfeld zu vorliegendem Bebauungsplan wurde im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsstudie\* die dargestellte Linienführung in einem Variantenvergleich aufgrund der vergleichsweise geringeren Baustreckenlänge und größeren Entfernung zum Naturschutzgebiet westlich der Strecke als Vorzugsvariante ermittelt.

\* Umweltverträglichkeitsstudie Entlastungsstraße Ostbevern Ing.Gesellschaft NTS mbH

## 2 Bestand

### 2.1 Verkehrliche Erschließung und Einbindung

Die Gemeinde Ostbevern ist durch radial auf die Ortsmitte zulaufende Kreis- und Landesstraßen mit dem Umland verknüpft. Der Verkehrsentwicklungsplan Ostbevern stellt in der Analyse des bestehenden Straßennetzes erhebliche Belastungen der Ortsbereiche durch Durchgangsverkehre fest.

Zu nennen sind hier insbesondere die Straßenzüge Hauptstraße - Engelstraße - Bahnhofstraße von der B51 im Süden in Richtung Gewerbegebiet Nord und Ortsteil Brock sowie am östlichen Siedlungsrand die Wischhausstraße.

Die vorhandene westliche Umgehung „Nordring“ wird aufgrund ihrer Linienführung und ihres Ausbauszustands ihrer Funktion als regionalplanerisch bedeutsamer Straße nicht gerecht.

Der Verkehrsentwicklungsplan Ostbevern stellt im Ergebnis den Ausbau einer westlichen Entlastungsstraße als Schlüsselmaßnahme der zukünftigen Verkehrsentwicklung Ostbeverns dar

Die geplante Baustrecke von der L 588 bis zur L 830 teilt sich auf in einen ersten und zweiten Bauabschnitt

### 2.2 Beschreibung Landschaftsbild / naturräumliche Elemente

Um zu einer umfassenden Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf Mensch und Umwelt zu gelangen, wurde der Untersuchungsraum entsprechend der vorangegangenen UVS abgegrenzt und über den Geltungsbereich des Bebauungsplans hinaus dargestellt.

Der Betrachtungsraum stellt einen typischen Ausschnitt aus der münsterländischen Parklandschaft südwestlich und nördlich von Ostbevern dar, der durch die insgesamt eher als ländlich zu bezeichnende Lage kaum überformt wird.

Es handelt sich um einen überwiegend landwirtschaftlich geprägten Raum, Ackerflächen überwiegen. Im Raum befinden sich kleinere Wald-, Grünland- und Obstwiesenbereiche insbesondere in hofnahen Bereichen und im Bereich des Langforts Bachs.

Innerhalb der Fläche befinden sich keine Naturdenkmale, schutzwürdigen Biotope oder Wallhecken.

Im Ergebnis der Bestandsaufnahme zur Umweltverträglichkeitsstudie lassen sich keine Biotope besonderer Bedeutung für die Fauna feststellen. Es überwiegen die Arten der Feldflur.

Für die Vogelwelt sind die außerhalb des Geltungsbereiches liegenden Waldflächen mit Altbaumbeständen von Bedeutung, im Einwirkungsbereich der geplanten Straße ist der Hof Siemann als Lebensraum des Steinkauzes und Grünspechts im Rahmen der Brutvogelkartierung\* festgestellt.

\* Brutvogelkartierung zur UVS Westliche Entlastungsstraße, Büro Numerius, 2004

Die fledermauskundliche Untersuchung ergab das Vorkommen von zwei Arten und einer weiteren nicht bestimmten Art der Gattung Myotis, die den Bereich der geplanten Baumaßnahme als – nicht bedeutsames - Jagdgebiet nutzen.

Für Amphibien und Reptilien ist der Bereich der geplanten Baumaßnahme ohne besondere Bedeutung.

Die festgestellten Pflanzen und Tierbestände werden im Rahmen einer Aktualisierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrags und ggf. erneuter artenkundlicher Untersuchungen überprüft, hier finden parallel zur frühzeitigen Beteiligung Abstimmungen mit der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Warendorf statt.

Der Verlauf der Baustrecke kreuzt zwei Gräben, der Graben 1.11 am Beginn des zweiten Bauabschnitts wird derzeit bereits vom Nordring gequert, die Querungsstelle wird hier verlegt, weiter ist ein Durchlass für den Breedewiesenbach zu planen.

Die zur Umsetzung der Maßnahme erforderlichen Eingriffe wie Bodenversiegelung und punktuelle Eingriffe in vorhandene Baumreihen an der L 588, dem Nordring, Breedewiesenbach und an der L 830 werden im weiteren Verfahren im Rahmen des Umweltberichts und landschaftspflegerischen Fachbeitrags schutzgutbezogen beschrieben und ausgeglichen.

## 3 Planung

### 3.1 Beschreibung des Bauvorhabens

Der Querschnitt der Westlichen Entlastungsstraße ist aufgrund des zu erwartenden Schwerverkehrsanteils von 14% als zweistreifige Fahrbahn mit einer Gesamtbreite von 7,50 m entwickelt (RQ 10,5).

Ortsseitig von der Fahrbahn getrennt durch die notwendigen Bankette sowie einen Entwässerungsgraben verläuft vom Beginn der Baustrecke im Süden bis zur Einmündung Grevener Damm ein 2,50 m breiter Rad-Gehweg.

Im weiteren Verlauf vom Grevener Damm bis auf die Einmündung Nordring wird dieser entlang der östlich vorhandenen Wohngebiete (Vogelpohl, Arenswiese I und II) außerhalb des Geltungsbereiches weitergeführt, Flächen für eine Ergänzung des Rad- Gehweges entlang der Umgehungsstraße sind jedoch sowohl für diesen Abschnitt als auch für den weiterführenden Abschnitt Einmündung Nordring bis Kreisverkehr L830 Bahnhofstraße vorgehalten.

In den Kreuzungsbereichen Grevener Damm und Nordring sind dann über kurze Abschnitte Graben- oder Muldenverrohrungen vorzunehmen.

Westseitig der Straße beschränken sich die Nebenanlagen auf die Entwässerungseinrichtungen über Mulden samt Banketten und Böschungsbereichen.

Die Linienführung der geplanten Umgehungsstraße verläuft im ersten Bauabschnitt entlang des vorhandenen Nordrings, der am Baubeginn auf der Westseite vorhandene Graben wird aus Grunderwerbsgründen auf die Ostseite verlegt und zur Straßenentwässerung herangezogen.

Im weiteren Verlauf Richtung Norden werden vorhandene Landwirtschaftswege und Hofzufahrten angeschlossen, ansonsten ist die Strecke bezüglich zukünftiger baulicher Entwicklungen östlich der Umgehungsstraße anbaufrei zu halten.

Die Knotenpunkte mit der L 588 Westbeverner Straße und dem Grevener Damm sind als Kreisverkehre von 40m Außendurchmesser mit 7,50 m breiter Kreisfahrbahn ausgebildet.

Der in diesem Bauabschnitt ortsseitig verlaufende Rad- Gehweg verschwenkt am KP Grevener Damm auf den Grevener Damm selbst, das hier vorhandene Wohngrundstück wird daher Bestandteil des Bebauungsplans.

Nördlich des Grevener Damms schweift die Westumgehung im II. Bauabschnitt vom vorhandenen Nordring ab und entwickelt sich ca. parallel zum vorhandenen Wirtschaftsweg Richtung Eichendorffsiedlung.

Die Verknüpfung mit dem Nordring wird über einen einarmigen Knotenpunkt mit Linksabbieger hergestellt, der Knotenpunkt mit der L 830 Bahnhofstraße ist wiederum als Kreisverkehr mit den oben genannten Parametern ausgebildet.

Angeschlossen werden die vorhandenen landwirtschaftlichen Wege und Hofzufahrten, zudem wird für den ausgewiesene Rad-Wanderweg bei Station 2.200 eine Kreuzungsmöglichkeit eingerichtet.

Östlich der geplanten Umgehung sind über den gesamten II. Bauabschnitt Flächen für die Realisierung eines Rad- Gehwegs vorgehalten.

Im straßenangrenzenden Bereich sind in diesem Bauabschnitt verschiedene öffentliche Grünflächen unterschiedlicher Funktion ausgewiesen. Für die Fläche am Einmündungsbereich Nordring (Bereich der Trasse des vorhandenen Nordring bis zur neuen Westumgehung) wird im Zuge der weiteren Planungen die Erforderlichkeit einer Regenrückhaltefläche an dieser Stelle geprüft, anderenfalls eine Fläche mit Pflanzbindung als ein Baustein des notwendigen Ausgleichs entwickelt. Weiter ist über einen Teilbereich dieser öffentlichen Grünfläche ggf. der zukünftige Rad-Gehweg zu sichern.

Nördlich der Einmündung Nordring ist zum Baugebiet Kohkamp hin ein Lärmschutzwall von 14,00m Breite zusätzlich Entwässerung herzustellen, die Flächenausweisung ermöglicht einen 2,50 m hohen Erdwall mit den notwendigen Pflege- und Entwässerungseinrichtungen.

Für den kreuzenden Breddewiesenbach bei Stat. 1.893 ist ein Durchlass herzustellen, die entsprechenden Anschlussflächen sind als Gewässerflächen in den Geltungsbereich des B-Plans aufgenommen.

Westlich der Baustrecke auf Höhe des Hofes Borgmann ist ein 1,50 m hoher Pferdeschutzwall straßenbegleitend geplant, der außerhalb des Geltungsbereiches informationshalber dargestellt wird.

### 3.2 Entwässerung

Der ausgewiesene Straßenquerschnitt sieht eine Entwässerung über straßenbegleitende Mulden und Straßenseitengräben vor.

Im Zuge des weiteren Verfahrens sind hydraulische Nachweise zu führen, die ggf. über die Anlage und entsprechende Dimensionierung von Rückhaltebecken eine Überlastung der natürlichen Vorfluter ausschließen.

Insgesamt ist die Höhenabwicklung der Straße geländenah geführt, so daß bei dem derzeitige Verfahrenstand davon auszugehen ist, daß die Regelböschungen von 3,00 m Breite zur Geländeanpassung ausreichen.

Der Vorhabensbereich liegt außerhalb von Trinkwasserschutzgebieten.

Im Hinblick auf den geplanten Lärmschutzwall sind die Überschwemmungsgebiete des Breddewiesenbachs zu ermitteln und ggf. notwendige Ausgleichsmaßnahmen zu treffen.

### 3.3 Landschaftsplanerische Einbindung

Der landschaftspflegerische Fachbeitrag schlägt als Gestaltungsmaßnahme eine einseitige, ortseitig angeordnete Baumreihe vom Bauanfang bis zum Bauende vor.

Weiterer Baustein des Ausgleichs innerhalb des Geltungsbereiches ist die Ausbildung einer Hecke als Überflughilfe für die streng geschützten Arten Steinkauz und Grünspecht. Diese liegt im Bereich der Flugrouten von Station 0+570 bis 0+ 820 und 1+600 bis 2+200 Hof Siemann

Am Beginn des II. Bauabschnitts ist die Entwicklung einer Pflanzfläche alternativ die Ausweisung einer Regenrückhaltefläche vorgesehen, der Lärmschutzwall wird landschaftsgerecht bepflanzt.

Die Gewässerquerungen sollen nach dem Stand der Technik („Blaue Richtlinie“) ausgeführt werden, insbesondere da der Breddewiesenbach als Achse eines Grünkonzeptes innerhalb der Rahmenplanung Nord vorgeschlagen wurde.

Die vorläufige Bilanzierung nach Bewertungsrahmen des Kreises Warendorf schließt noch mit einem Defizit ab, die Abstimmung über die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen außerhalb der Geltungsbereiches wird parallel zum vorliegenden Verfahrensschritt durchgeführt.

### 3.4 Flächenausweisungen im Bebauungsplan

#### 3.4.1 Verkehrsflächen

Die Ausweisung der Straßenverkehrsflächen im B-Plan beinhaltet neben den Fahrstreifen und dem Rad-/Gehweg auch die notwendigen Bankette, Böschungen und Entwässerungseinrichtungen und umfaßt ca. 30,00 m Breite.

Um die vorgesehenen Entlastungswirkungen zu gewährleisten, ist die Strecke anbaufrei zu halten, eine entsprechende Festsetzung wird in den Bebauungsplan aufgenommen.

Die Erschließung der anliegenden Grundstücke erfolgt über die rückwärtigen Feldwege.

#### 3.4.2 Grünflächen

Am Baubeginn an der L 588 wird der ursprüngliche ortseinmündende Trassenabschnitt der Westbeverner Straße als private Grünfläche umgewidmet. Zu beachten ist hier das Geh- Fahr- und Leitungsrecht für die vorhandene Gasfernleitung.

Im weiteren Verlauf der Baustrecke am Beginn des II. Bauabschnitts wird die frühere Trasse der Nordrings bis zur geplanten Westumgehung als öffentliche Grünfläche ausgewiesen mit den verschiedenen, im weiteren Verfahren zu klärenden Nutzungsoptionen Pflanzfläche, Regenrückhaltung, Flächenvorhaltung Rad- Gehweg.

Weiter ist der geplante Lärmschutzwall als öffentliche Grünfläche ausgewiesen und mit Pflanzgeboten belegt.

### 3.4.3 Flächen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Natur und Landschaft

- Flächen zum Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern

#### Pflanzfläche P 1

Der Hof Siemann östlich der Baustrecke wurde als Lebensraum des Steinkauzes und Grünspechts als streng geschützte Art festgestellt. Um diese streng geschützten Arten vor den betriebsbedingten Auswirkungen der Baumaßnahme zu schützen, sind im Einzugsbereich des Hofes Überflughilfen beidseitig der Straße vorgesehen, die auch dem Schutz der festgestellten Fledermausarten dienen.

Geplant sind 2,00 m – 2,25 m hohe Hainbuchenhecken beidseitig in den Böschungsbereichen der Straße.

Die derzeit im I. BA von Station 0+570 bis 0+ 820 vorgesehenen Heckenpflanzungen sind im Zuge der Aktualisierung des landschaftspflegerischen Fachbeitrags zu präzisieren.

#### Pflanzfläche P 2

Ein weiterer Baustein des notwendigen Ausgleichs ist die Bepflanzung des Lärmschutzwalls mit standortgerechten Sträuchern.

#### Straßenbegleitende Baumreihe

Straßenbegleitend ist zwischen Rad/Gehweg und Fahrbahnfläche eine Baumreihe ausgewiesen, die ein neues Landschaftselement bildet und neben den Böschungsausformungen zur Einbindung des Bauwerkes in die Landschaft dient. Geltende Gesetze und Bestimmungen zu Straßenverkehrsanlagen, im Besonderen zu Sichtfeldern und Abstandsflächen sowie Schutzabstände zu vorhandenen Leitungen (Gasfernleitung Baubeginn) sind zu berücksichtigen.

### 3.4.4 Umgrenzung der Flächen für besondere Anlagen und Vorkehrungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundesimmissionsschutzgesetzes

Im II. Bauabschnitt wird östlich an den Bebauungsplan angrenzend das Wohngebiet Kohkamp\* entwickelt.

Im Zuge der Bauflächenentwicklung ist hier ein Lärmschutzgutachten\*\* erarbeitet worden, in dessen Ergebnis ortsseitig entlang der Trasse ein Lärmschutzwall von 2,50 m Höhe über Fahrbahnniveau im Geltungsbereich des vorliegenden B-Plans - wegen der Straße als Lärmverursacher – ausgewiesen ist.

Die Höhe des Lärmschutzwalls sichert die Einhaltung der Orientierungswerte nach DIN 18005 ab 100 m Entfernung von der Straßenmitte. In dem straßennäheren Bereich werden die Grenzwerte nach 16 BImSchV von 59 dB(A) tags eingehalten, hier ist der Schutz der Aussenwohnbereiche und Aufenthaltsräume zur Tages- und Nachtzeit über entsprechende Festsetzungen des passiven Lärmschutzes im B-plan „Kohkamp“ gesichert.

\* Bebauungsplan Nr 59, Kohkamp II, Büro Wolters & Partner

\*\* Schalltechnischer Bericht Nr LL 32501/ 01, Zech Ing.Gesellschaft

Die Flächenvorhaltungen zur Anlage eines Lärmschutzwalls sind in den B-Plan aufgenommen.

Beidseitig des Walls wird die Entwässerung über 1,00 m breite Mulden gesichert. die Gesamtbreite der Flächenausweisung zum Lärmschutz beträgt daher 16,50 m.

Am Flurstück des Breedewiesenbach sind notwendige Flächenvorhaltungen für Pflegewege seitens des Gewässereigentümers im Rahmen der anstehenden Beteiligung zu prüfen.

Die Bebauungsplanausweisung umschreibt die erforderliche Fläche für einen Lärmschutzwall, im Zuge der weiteren Umsetzung ist hier auch die Errichtung einer Lärmschutzwand möglich.

Weiter wurden im Rahmen der oben genannten Untersuchung die Lärmauswirkungen der Straße auf die Hofstelle Borgmann geprüft, im Ergebnis sind nach 16. BImSchV keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

Innerhalb des II. Bauabschnitts sind bereits weitere Hofstellen und Wohnstandorte in Trassennähe überprüft worden\*\*\*.

Von folgenden Prognosebelegungen wird dabei ausgegangen:

durchschnittlicher täglicher Verkehr werktags:	9.000 Kfz/24h im Jahre 2025
LKW Anteil tags und nachts	14,1%
Angenommene Geschwindigkeit	100 km/h/Pkw und 80 km/h/Lkw
	ohne Zuschlag für lärmmindernde Fahrbahnoberflächen.

Als anliegende Wohnstandorte wurden insbesondere die Hofstellen Siemann und Berkenham östlich und Borgmann westlich der Baustrecke untersucht.

Einzuhalten bei Straßenbaumaßnahmen im Umfeld bestehender Bebauung sind die zulässigen Grenzwerte der 16. BImSchV.

Hofstellen im Außenbereich werden dabei hinsichtlich ihres Schutzstatus in den Lärmberechnungen im Allgemeinen als Mischgebiete eingestuft.

Die einzuhaltenden Grenzwerte liegen für Wohngebiete bei 59 dB(A) Lärmeinwirkung tags und 49 dB(A) Lärmeinwirkung nachts,

bei Mischgebieten sind die zulässigen Grenzwerte entsprechend höher, hier bei 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts.

Die Berechnungen zeigen, daß an keiner der in Nähe des II. Bauabschnitts liegenden vorhandenen Wohnnutzungen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, Lärmschutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Bei Anwendung der DIN 18005, die bei Straßenbauvorhaben mit neuer Linienfindung empfohlen wird, zeigt sich, daß die hier vorgesehenen niedrigeren Orientierungswerte der Lärmeinwirkung [55 dB(A) tags / 45 dB(A) nachts für allgemeine Wohngebiete; 60 dB(A) tags, 50 dB(A) nachts für Mischgebiete] an einzelnen Wohnstandorten überschritten werden.

\*\*\* Ing.Gesellschaft NTS mbH

Parallel zu vorliegendem Verfahrensschritt werden ergänzend die Wohnstandorte des I. Bauabschnitts untersucht und ggf. entsprechende Maßnahmen zum Lärmschutz in den Bebauungsplan aufgenommen.

### 3.4.5 Geh-, Fahr- und Leitungsrechte

Am Baubeginn ist im Bereich der Privaten Grünfläche ein 3,00m breites Geh- Fahr- und Leitungsrecht zugunsten des Versorgungsträgers zur Sicherung der vorhandenen Gasfernleitung ausgewiesen.

### 3.5 Nachrichtliche Darstellungen im Bebauungsplan

Auf Höhe des Hofes Borgmann vom Graben Nr. 1.11 am Nordring bis zum Breedewiesenbach ist ein Pferdeschutzwall von 1,50 m Höhe entlang der Trasse geplant. Da ein Lärmschutzerfordernis nachgewiesenermaßen nicht besteht, wird das Vorhaben außerhalb des Geltungsbereiches nachrichtlich dargestellt und privat getragen.

### 3.6 Bau- / Bodendenkmale

Der Flächennutzungsplan Ostbevern Stand März 2005 enthält keine Hinweise auf Bau- oder Bodendenkmale im Umfeld der geplanten Trasse. Der Bereich nördlich der L 830 „An der Windmühle“ ist nach Recherche der Gemeinde ebenfalls nicht als Bodendenkmal vermerkt.

Mögliche Vorkommen/Maßnahmen sind im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zu klären.

### 3.7 Altlasten, Kampfmittelbelastung

Der Flächennutzungsplan weist keine Verdachtsflächen aus, mögliche Vorkommen/Maßnahmen sind im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung zu klären.

### 3.8 Ver- und Entsorgung

Konkrete Informationen über mögliche Bestandsleitungen im Zuge der Straßenbaumaßnahme wurden u.a. bei den Stadtwerken ETO GmbH & Co KG nachgefragt und werden im Zuge der anstehenden Beteiligungen geklärt.

Möglicherweise vorhandene Leitungen werden in der weiteren Planung berücksichtigt. Ggf. notwendige Erdverlegungen werden mit den betroffenen Unternehmen geregelt.

#### Strom, Wasser

Die Leitungen der Stadtwerke ETO GmbH & Co KG werden in die technische Planung eingearbeitet.

Ggf. notwendige Sicherheitsabstände zur geplanten Straßentrasse werden eingehalten.

#### Telekom

Weitere Information i. Z. der Beteiligungen

### Gas

Eine Gasfernleitung verläuft im Abschnitt L 588 Westbeverner Straße bis auf Bau-Km 0+300 innerhalb der Straßentrasse und knickt dann in der Trasse des hier vorhandenen Wirtschaftsweges nach Westen ab.

Die notwendigen Sicherungsmaßnahmen für die Leitung sind im Zuge des Straßenbaus zu beachten und ggf. Umverlegungsmaßnahmen abzustimmen.

Im Geltungsbereich können weitere Begleitkabel der Amprion GmbH, Rheinlanddamm 24, 44139 Dortmund und der RWE Deutschland AG parallel zur Gasfernleitung in unterschiedlichen Lagen, Abständen und teilweise geringer Deckung verlaufen. Entsprechende Schutzmaßnahmen sind zu beachten, s. Schreiben Thysengas vom 16.04.2012 an die Gemeinde Ostbevern.

### 3.9 ÖPNV

Die Gemeinde Ostbevern ist über den Bahnhof in Brock an des Schienennetz der Deutschen Bahn AG angebunden. Ergänzt wird das Angebot des ÖPNV durch mehrere Buslinien, die den Ort regelmäßig anfahren.

Im ersten Bauabschnitt verkehrt derzeit die Schülerbuslinie R 13 auf dem Nordring.

### 3.10 Bodenordnung

Die Trasse verläuft durch landwirtschaftliche Flächen, die im I. BA in privater Hand sind. Die Flächen im II. BA sind bereits überwiegend im Besitz der Gemeinde Ostbevern.

Der Ankauf der zur Realisierung der Straße erforderlichen Flächen (Straßenverkehrsfläche, Flächen für die Regenrückhaltung; Kompensation) ist im freihändigen Grunderwerb bzw. im freiwilligen Umlegungsverfahren geplant.

Für die geplanten externen Kompensationsflächen ist ebenfalls der entsprechende Ankauf oder Flächenumlegung zwischen den betreffenden Eigentümern zu regeln.

Für die Straßenbaumaßnahme ist ein Zuschussantrag inklusive Grunderwerb nach GVFG gestellt worden.

### 3.11 Geplante zeitliche Abwicklung

#### Verfahrensschritt

#### Termin

Erweiterter Aufstellungsbeschluss

11.10.2011

Frühzeitige Beteiligung

Mai / Juni 2012

Förmliche Träger- / Bürgerbeteiligung

Juli / August 2012

Satzungsbeschluss

voraussichtlich 09. 2012

**3.12 Städtebauliche Bilanz**

Nutzung	Anteil an der Gesamtfläche	Flächengröße
Straßenverkehrsfläche	88,0 %	93.987 m <sup>2</sup>
Grünflächen	11,0 %	11.549 m <sup>2</sup>
Grabenfläche	1,0%	1.300 m <sup>2</sup>
<b>Gesamt</b>	<b>100 %</b>	<b>106.836 m<sup>2</sup></b>

**3.13 Vorläufige Kostenschätzung**

Die Kosten basieren auf der Kostenaufstellung zum Zuschussantrag nach GVFG zur Straßenbaumaßnahme (Ing. Gesellschaft nts mbH, August 2011).

Da der landschaftspflegerische Fachbeitrag parallel zum jetzigen Verfahrensschritt der frühzeitigen Beteiligung aktualisiert und mit der ULB abgestimmt wird, sind die Kosten zu den Eingriffs-, Ausgleichsmaßnahmen derzeit noch pauschalisiert aus dem Zuschussantrag übernommen.

Baukosten		
komb. Rad-/Gehwege		502.500,00
Fahrbahnverbreiterung Fahrbahn-		180.000,00
Verstärkung Deckenaufbau		456.000,00
Neubau Fahrbahn		918.000,00
Anbindung Nordring		170.000,00
Kreisverkehr L 588		280.000,00
Kreisverkehr Grevener Damm		280.000,00
Kreisverkehr L 830		280.000,00
Ausgleichs-/Ersatzmaßnahmen		288.500,00
<b>Baukosten brutto</b>		<b>3.355.000,00</b>

Unvorhergesehenes + ca. 4 %		134.700,00	
Planungskosten +ca. 2 %			
Summe der Baukosten brutto			
Summe der Grunderwerbskosten		460.000,00	
<b>Gesamtkosten</b>		<b>4.020.000,00</b>	

**3.14 Änderungen im Verfahren**

Derzeitiger Stand: frühzeitige Beteiligung

In Vorbereitung der Offenlage werden parallel zur Erarbeitung des landschaftspflegerischen Fachbeitrags auf Ebene der verbindlichen Bauleitplanung die Umweltprüfungen nach § 2a BauGB durchgeführt.