

## Ortsumgehung Oeding, Kotten Seite 1 bis 44

### Übersetzung Niederländisch - Deutsch

beauftragt durch

  
**Straßen.NRW.**  
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen  
Landesbetrieb Strassen.NRW  
Regionalniederlassung Münsterland  
Wahrkamp 30, 48653 Coesfeld



#### Dolmetscher- und Übersetzungsservice & Sprachtraining

**Nine Isabell van Diemen de Jel**  
Sinologin M.A. / beeidigt und ermächtigt für Niederländisch &  
Chinesisch

48159 Münster / Germany

# Inhaltsangabe

## Erläuterung

<b>Kapitel 1 Einleitung</b>	5
1.1 Aufbau des Bestimmungsplans	5
1.2 Lage des Plangebietes	5
1.3 Gültiger Bestimmungsplan	5
1.4 Aufbau der Erläuterungen	7
<b>Kapitel 2 Der Bestimmungsplan</b>	8
2.1 Einleitung	8
2.2 Nutzen und Notwendigkeiten	8
2.3 Varianten	9
2.4 Beschreibung des Plans	11
2.5 Landschaftliche Integration	13
<b>Kapitel 3 Relevante Vorschriften</b>	15
3.1 Einleitung	15
3.2 Regierungspolitik	15
3.3 Provinzialpolitik	16
3.4 Kommunalpolitik	20
3.5 Schlussfolgerung	21
<b>Kapitel 4 Umweltaspekte</b>	22
4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung	22
4.2 Lärm	23
4.3 Boden	24
4.4 Externe Sicherheit	25
4.5 Luftqualität	25
4.6 Wasser	27
4.7 Flora und Fauna	35
4.8 Kulturgeschichte und Archäologie	34
4.9 Wirtschaftlichkeit	40
<b>Kapitel 5 Bestimmungsmethode</b>	41
5.1 Allgemein	41
5.2 Dieser Bestimmungsplan	42
<b>Kapitel 6 Planfeststellungsverfahren</b>	44
6.1 Mitsprache und Vorberatungen	44
6.2 Einsichtnahme	44
<b>Anlagen 1 Bericht Umwelteinflüsse/Umweltverträglichkeitsprüfung</b>	45
<b>Anlagen 2 Akustische Untersuchung</b>	73
<b>Anlagen 3 Bodenuntersuchung</b>	140
<b>Anlagen 4 Luftqualitätsprüfung</b>	217
<b>Anlagen 5 Untersuchung Flora und Fauna</b>	305
<b>Anlagen 6 Untersuchung (und Sichtung) archäologischer Strukturen</b>	370
<b>Anlagen 7 Anforderungen Archäologie</b>	409
<b>Anlagen 8 Verkehrsuntersuchung 2012</b>	464
<b>Anlagen 9 Verkehrsuntersuchung 2015</b>	476
<b>Anlagen 10 Mitspracheprotokoll</b>	487
<b>Anlagen 11 Landschaftlicher Eingliederungsplan</b>	501

<b>Regeln und Vorschriften</b>	513
<b>Kapitel 1 Einleitende Vorschriften</b>	
Artikel 1 Begriffe	514
Artikel 2 Messverfahren	514 515
<b>Kapitel 2 Bestimmungsvorschriften</b>	
Artikel 3 Agrarische Kulturlandschaft	516
Artikel 4 Grünanlagen/grünes Umfeld	516
Artikel 5 Verkehr	518
Artikel 6 Archäologie - Erwartungen	519 520
<b>Kapitel 3 Allgemeine Vorschriften</b>	
Artikel 7 Prinzip des Einfachzählens	523
Artikel 8 Allgemeine Gebrauchsvorschriften	523
Artikel 9 Allgemeine Abweichungsvorschriften	524 525
<b>Kapitel 4 Übergangs- und Schlussvorschriften</b>	
Artikel 10 Übergangsrecht	526
Artikel 11 Endgültige Regeln und Normen	526 527
<b>Anlage 1 Landschaftlicher Eingliederungsplan</b>	528

Bestimmungsplan (Flächennutzungsplan) Ortsumgehung Oeding, Kotten

# Erläuterung

## Kapitel 1 Einleitung

### 1.1 Aufbau des Bestimmungsplans

Dieser Bestimmungsplan hat das Ziel, den Bau eines Teils einer Umgehungsstraße mit Kreisverkehr südwestlich von Oeding in der Gemeinde Winterswijk zu ermöglichen. Es handelt sich um den Bau des Teils der Umgehungsstraße zwischen der niederländisch-deutschen Grenze und dem Kottenseweg, wobei der Anschluss der Umgehungsstraße an den Kottenseweg N 319 als Kreisverkehr gestaltet wird.

Der genannte Straßenabschnitt ist Teil der Umgehungsstraße Südlohn-Oeding, die im Rahmen eines deutschen Projektes als Verlängerung der L558 geplant wird. Direkter Anlass für die Baumaßnahme ist die heutige Verkehrslast auf der durchlaufenden Straße L558 im Ortskern von Oeding. Die neue Umgehungsstraße bietet außerdem eine relevante Ost-West-Verbindung zwischen Münster und Arnheim/Apeldoorn. Dieser Bestimmungsplan beschreibt die Planungsgrundlage für den Bau des niederländischen Teils der Umgehungsstraße sowie des Kreisverkehrs.

### 1.2 Lage des Plangebietes

Das Plangebiet liegt südwestlich des Ortskerns Oeding. Das Plangebiet hat als Grenzen die deutsch-niederländische Grenze auf der Ostseite, den Kottenseweg (N319) auf der Nordseite, sowie den Blankersweg im Westen. Auf dem Bild unten sieht man die Lage des Plangebietes.



Globale Lage des Plangebietes

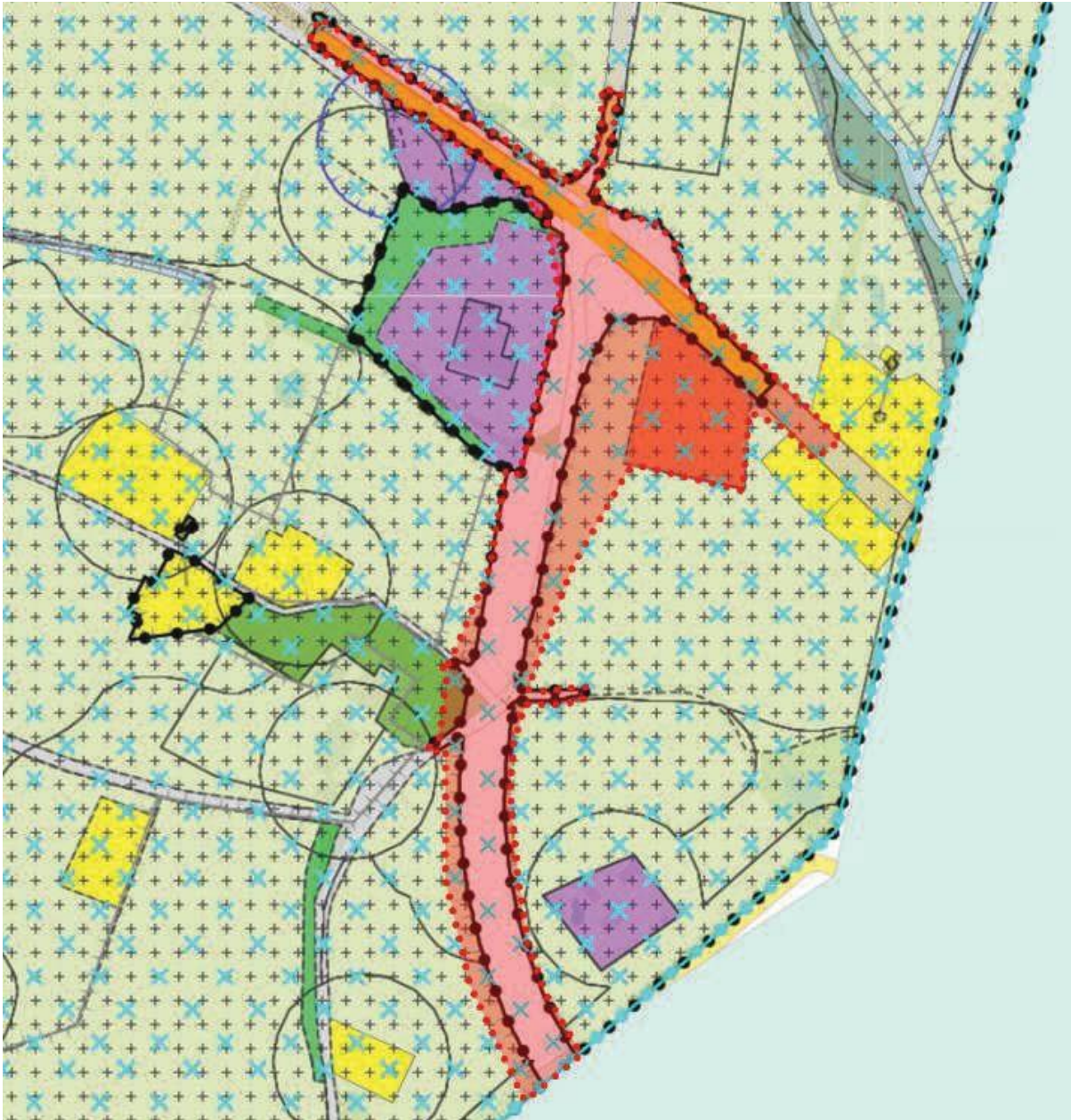
### 1.3 Gültiger Bestimmungsplan

Außengebiet Winterswijk-Ost

Im größten Teil des Plangebietes gilt der Bestimmungsplan Außenbereich Winterswijk-Ost. Dieser Plan wurde vom Rat der Gemeinde Winterswijk am 26. Oktober 1989 beschlossen und teilweise von der Provinz Gelderland am 15. Juni 1990 genehmigt. Rechtskräftig wurde der Plan durch einen königlichen Beschluss vom 24. April 1992. Dieser Bestimmungsplan beinhaltet jedoch noch nicht den Bau der Umgehungsstraße und des Kreisverkehrs, so dass eine neue Planfeststellung notwendig wurde.

### Außenbereich Winterswijk

Kleine Teile dieses Plangebietes liegen innerhalb des neuesten Bestimmungsplans Außenbereich Winterswijk vom 27. Januar 2011. In diesem Bestimmungsplan war die beabsichtigte Lage der Umgehungsstraße ursprünglich außerhalb des Plangebietes. Da die geplante Streckenführung der Umgehungsstraße etwas verlegt wurde, liegen einige Teile des Plangebietes dieses Bestimmungsplans nun doch innerhalb des Plangebietes des neuen Bestimmungsplans Außenbereich Winterswijk. Folgende Karte stellt das Plangebiet in Projektion auf einer Karte des Bestimmungsplans Außenbereich Winterswijk dar.



*Projektion Bestimmungsplan Außenbereich Winterswijk (Quelle: [www.ruimtelijkeplannen.nl](http://www.ruimtelijkeplannen.nl))*

Auch hier gilt, dass der Bestimmungsplan keine Umgehungsstraße und keinen Kreisverkehr vorsieht, so dass eine Überarbeitung notwendig ist.

## **1.4 Aufbau der Erläuterungen**

Der Bestimmungsplan besteht aus Bildern und Karten, Vorschriften sowie dieser Erläuterung. Die Erläuterung ist in fünf Kapitel aufgeteilt. Nach dieser Einleitung wird in Kapitel 2 der Plan näher beschrieben, wie er im Rahmen dieses Bestimmungsplans möglich wird. In Kapitel 3 wird die Machbarkeit der Bestimmungspläne nachgewiesen für eine Kompatibilität mit den Regeln und Vorschriften, Umweltaspekten, Wasser, Ökologie, Archäologie, Verkehr sowie wirtschaftlichen Aspekten. In Kapitel 4 werden die Bestimmungsmethoden beschrieben, in Kapitel 5 die Ergebnisse von Mitsprache und Beratungsverfahren.

Die Regeln und Vorschriften, sowie der kartologische Teil bilden die rechtlich verbindlichen Elemente des Bestimmungsplans.

## Kapitel 2 Der Bestimmungsplan

### 2.1 Einleitung

Dieses Kapitel spricht in erster Linie den Nutzen und die Notwendigkeit des Baus der Umgehungsstraße an. Danach werden einzelne Varianten der Umgehungsstraße beschrieben, wie sie im Rahmen Umweltverträglichkeitsprüfung beurteilt wurden, wonach die bevorzugte Variante begründet wird. Unter der Aufschrift Beschreibung des Plans werden zunächst die Entwicklungen auf deutschem und niederländischem Territorium im Ganzen beschrieben, wonach spezifisch eingegangen wird auf die künftige Situation im Plangebiet (der Teil der Umgehungsstraße auf niederländischem Territorium).

### 2.2 Nutzen und Notwendigkeiten

Nutzen und Notwendigkeit des Baus einer Umgehungsstraße um den Ortskern Oeding herum gehen schon hervor aus der Tatsache, dass momentan die Ortsmitte in ostwestlicher Richtung gekreuzt wird von der Landstraße 558, die in den Niederlanden Anschluss findet an die N319. Der Verlauf durch die Ortsbebauung stört das gesellschaftliche Leben in Oeding dermaßen, dass die zu erwartende Zunahme des Verkehrs auf der L558 in naher Zukunft bedrohlichen Charakter annimmt. Eine Umgehungsstraße führt den überörtlichen Verkehr sowie auch einen Teil des lokalen Verkehrs um die Ortsmitte herum, was den Lebensbedingungen in Oeding zugute kommen wird.

Eine Untersuchung in 1995<sup>1</sup> weist aus, dass eine Umgehungsstraße unabhängig von der gewählten Variante das Verkehrsaufkommen auf der L558 in Oeding um ca. 40 bis 60 Prozent reduzieren wird. Dieses Ergebnis wird in aktuelleren Untersuchungen aus 2012<sup>2</sup> und 2015<sup>3</sup> bestätigt. Auf der untenstehenden Karte finden Sie eine Prognose des Verkehrsaufkommens in 2025, wie im letzten Bericht enthalten.



Prognose Verkehrsströme aus der Verkehrsuntersuchung 2015

Die Verringerung des Verkehrsaufkommens verbessert das Wohnklima im Ortskern und insbesondere das Klima direkt an der Hauptstraße. Das Projekt fördert auch die Verkehrssicherheit in Oeding, insbesondere für Fußgänger und Radfahrer. Da sich die Überschneidungswirkung des L558 erheblich verringert, wird durch den Kern von Oeding ein besserer Zugang zwischen den Wohngebieten nördlich des L558 und den südlich des L558



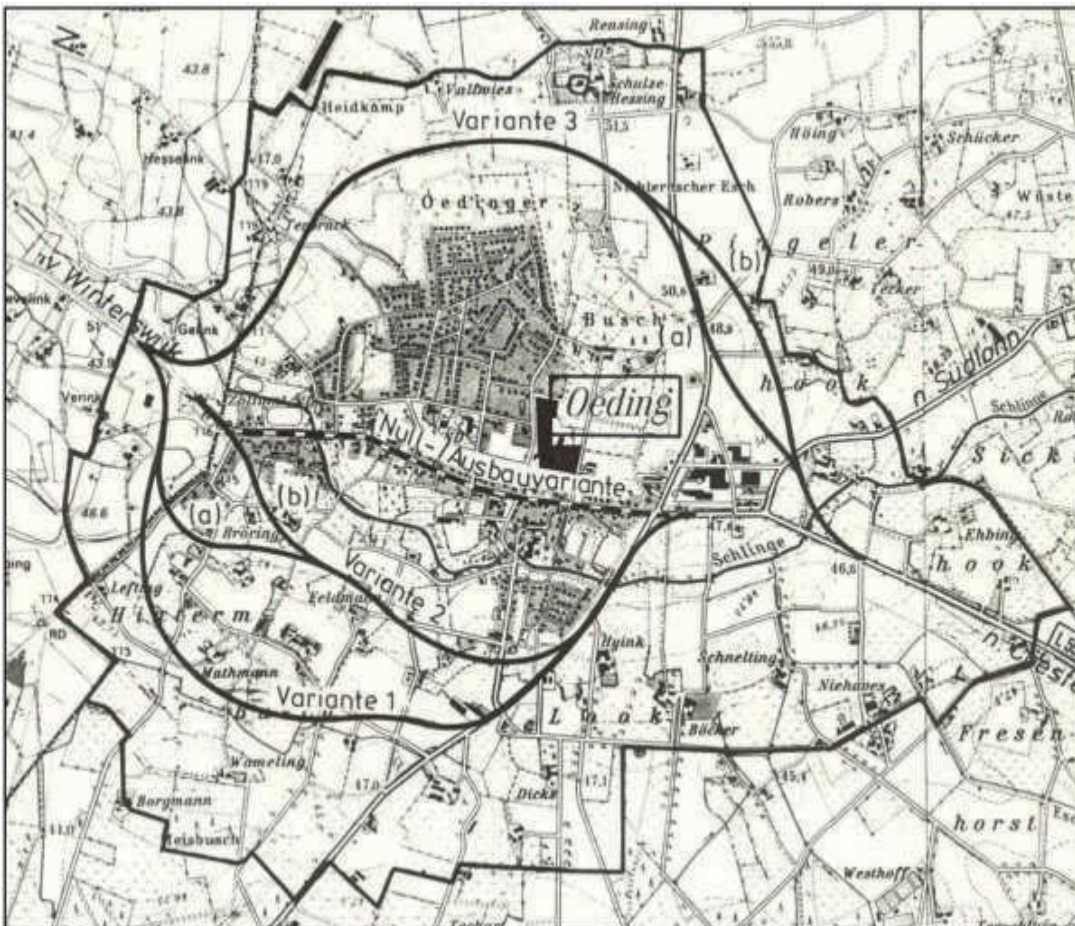
gelegenen Einrichtungen wie Rathaus, Postamt, Pflegeeinrichtungen und Geschäften geschaffen. In Bezug auf die Umwelt werden die Emissionen, einschließlich der Menge an emittiertem CO<sub>2</sub>, im Oeding-Kern infolge des Projekts abnehmen. Das Projekt trägt zu einer Erhöhung der emittierten Menge Schadstoffe im Außenbereich bei.

Es wird jedoch erwartet, dass dieser Anstieg geringer ist als der Rückgang im Ortskern, wodurch das Projekt insgesamt einen positiven Beitrag zur Umwelt leistet (siehe Kapitel 4). Schließlich trägt das Projekt zu einem besseren Verkehrsfluss für den Durchgangsverkehr bei, was zu Zeitgewinn führt. Es ist eine Verbesserung der Verbindung zwischen den Zentren Winterswijk und Oeding und in größerem Maßstab zwischen den Regionen Achterhoek und Westmünsterland. Ein besserer Waren- und Dienstleistungsaustausch zwischen den Niederlanden und Deutschland ist daher möglich.

1992 wurden die wahlberechtigten Einwohner von Oeding nach der Attraktivität der Ringstraße befragt. Diese Befragung zeigt, dass knapp 44% der Wähler für eine Umgehungsstraße sind (bei einer Wahlbeteiligung von rund 59% stimmten rund 75% für eine Umgehungsstraße).

### 2.3 Varianten

In einer Umweltverträglichkeitsprüfung<sup>4</sup> wurden mehrere Varianten für die Umgehungsstraße sowohl nördlich als auch südlich des Oeding-Ortskerns untersucht. Die südlichen Varianten betreffen die Varianten 1, 2a und 2b. Die Varianten 3a und 3b liegen nördlich des Ortskerns. Das Bild unten zeigt die Position der verschiedenen Varianten.



Varianten Umgehungsstraße

#### Variante 1

Diese südlichste Variante verlässt die Straße N319 / L558 auf niederländischem Territorium und führt nach Süden. Hier führt die Strecke etwa 650 Meter über eine neue Straße zur niederländisch-deutschen Grenze. Die

Straße führt dann südlich von Oeding um das Gebiet von Höfering herum und folgt dann der L572 für etwa 700 m. Über die bestehende Brücke über den Slingebeek führt die Straße nach Nordosten und geht dann in die B70 über.

#### Variante 2a

Diese Variante verlässt die Straße N319 ebenso wie Variante 1 auf niederländischem Territorium, geht jedoch nicht so weit nach Süden und erreicht die Grenze bereits nach etwa 500 m. Auf niederländischem Territorium ist eine Anpassung der Straße erforderlich. Die Straße verläuft dann entlang der Südseite des Bebauungsgebiets am Grenzweg und verläuft ostwärts zwischen dem Gebiet Höfering und den bestehenden und geplanten Gebäuden am Rande von Oeding im Süden. Die Straße folgt dann der L572 für etwa 500 m und nimmt dann dieselbe Strecke wie Variante 1.

#### Variante 2b

Diese Variante beginnt unmittelbar an der Landgrenze an der deutschen Seite an der L 558 und wendet sich von der bestehenden Straße an der Grenze (NUD) nach Südosten ab. Die Straße verläuft zwischen dem Wohngebiet 'Auf dem Rott' und dem bebauten Gebiet an der Grenze und wird nach ca. 600 m zur Variante 2a.

#### Variante 3a

Dies ist die nördliche Variante, die auf niederländischem Gebiet beginnt. Die Straße biegt dann nach Norden ab, überquert die Slingebeek und erreicht nach ca. 350 m die Grenze. Von der Grenze führt die Strecke in einem Bogen weiter nach Norden zum Waldgebiet 'Oedinger Busch' und verbindet sich im Nordosten von Oeding mit der aktuellen B 70. Diese Variante führt ca. 300 m über die bestehende B70, dann nach Osten und nach Überquerung der K21 und einer weiteren neuen Überquerung der Slingebeek in die bestehende B70.

#### Variante 3b

Diese Variante ist nahezu identisch mit Variante 3a, mit Ausnahme des Teils der aktuellen B 21. Diese Variante verläuft nicht über die bestehende B 70, sondern überquert die Bundesstraße und führt auf einer neuen Strecke in Richtung Süden zur aktuellen B 70.

#### Abwägung

Die Planalternativen wurden auf der Grundlage aller abzuwägenden öffentlichen und privaten Interessen bewertet, unter anderem anhand der Kriterien Raumordnung, Stadtentwicklung, bebautes und unbebautes Umfeld, Verkehrssituation, Straßeninfrastruktur und die Auswirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur und andere materielle Dinge. Die Wechselwirkung zwischen diesen Kriterien wurde ebenfalls bewertet. Anschließend wurde auf Basis dieser Bewertung eine Gesamtbetrachtung zwischen den verschiedenen Alternativen vorgenommen.

- Die nördlichen Varianten (Variante 3a und 3b) fallen aus ökologischen Gründen und hinsichtlich der Verkehrsentslastung als nicht akzeptabel weg.
- Variante 1 ist aus ökologischer Sicht und aus städtebaulichen Belangen gerechtfertigt. Diese Variante ist jedoch nicht geeignet, das Zentrum von Oeding effektiv zu entlasten.
- Die Varianten 2a und 2b wurden im Rahmen der Verkehrsentslastung positiver bewertet. Variante 2a ist aus ökologischer Sicht nicht so günstig wie Variante 2b. Bei diesen Varianten spielen jedoch auch die Interessen des bestehenden Wohnumfelds bei der Betrachtung eine Rolle. Variante 2b führt in der Nähe der bestehenden Gebäude nahe der Grenze zu einer sehr starken Berührung mit dem Wohngebiet und zum Verlust eines Hauses. Darüber hinaus wird diese Variante die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten der Stadt Oeding stark einschränken. Diese Nachteile können nicht kompensiert werden. Andererseits können die Nachteile der Variante 2a für die geschützten Belangen von Personen, da die Strecke in kurzer Entfernung von Wohngebieten am Burloher Strafte West und am Grenzweg verläuft, durch ausreichende Lärmbelastigung reduziert werden.

#### Bevorzugte Variante

Aufgrund dieser Gesamtbetrachtung wird der Schluss gezogen, dass die Variante 2a bevorzugt und weiter ausgeführt werden soll.

Eingriffe, die zu einer Beeinträchtigung der Natur- und Landschaftswerten führen und beim Bau der Straße unvermeidlich sind, müssen so gering wie möglich gehalten werden. Darüber hinaus können sie mit den richtigen Maßnahmen zur Landschaftspflege kompensiert werden.

Der Bau der Südlohn-Oeding-Ringstraße wird die Straßeninfrastruktur verbessern, die Straße durch Oeding entlasten und die Lebensqualität und Wohnqualität in Oeding verbessern.

## 2.4 Beschreibung des Plans

Der Plan betrifft den Bau einer Umgehungsstraße südlich des Kerns von Oeding. Es handelt sich um eine 3.300 Meter lange Strecke mit gemeinsamer Nutzung der vorhandenen Straßen von 600 Metern und 2.700 Metern Neubau. Die folgende Abbildung zeigt den Verlauf der Umgehungsstraße.

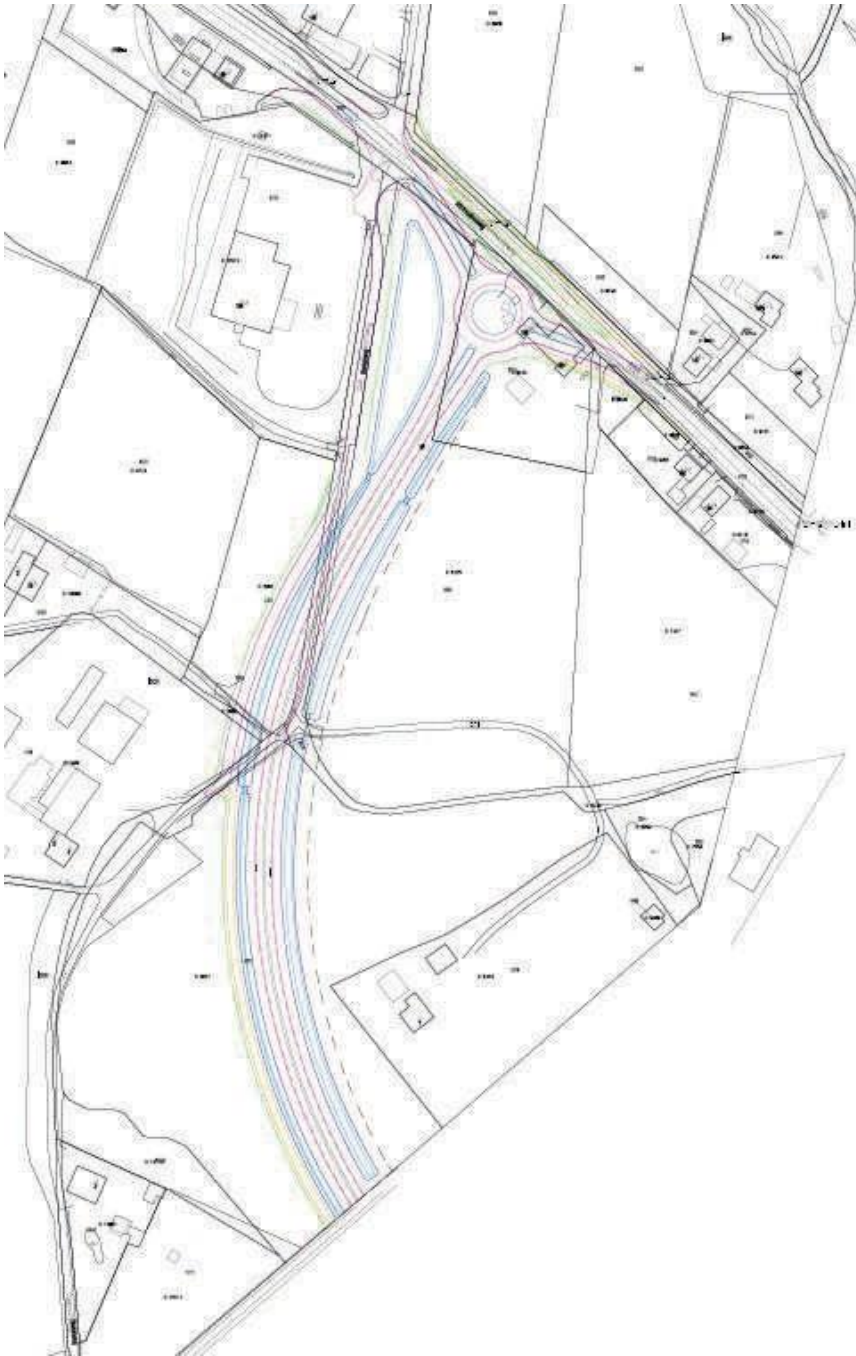
### Verlauf der Strecke

Die geplante Strecke verlässt die Hauptstraße N319 / L558 über einen Kreisverkehr auf niederländischem Gebiet. Dieser Kreisverkehr wird etwa 175 Meter westlich der deutsch-niederländischen Grenze realisiert. Die Strecke verläuft dann in südlicher Richtung und schneidet nach 500 Metern die Landesgrenze. Nachdem sie der Siedlung am Grenzweg auf der Südseite ausgewichen ist, führt die Strecke nach Osten. Sie verläuft dann unmittelbar südlich der Bebauung am Rande des Ortskerns von Oeding. In einer Entfernung von 1.950 Metern verbindet sich die Strecke über eine Kreuzung mit der L572. Die vorhandene L572 wird dann über eine Entfernung von 600 Metern verwendet. Nach dem Überqueren der Brücke über die Slinge verlässt die Strecke nach einer Gesamtlänge von 2.500 Metern die L572 in nordöstlicher Richtung. In einer Entfernung von 3.300 Metern verbindet sie sich mit der bestehenden Straße L558.



Skizze Lage des Plangebiets

Im Rahmen des Einrichtungsplans wurden die Gebäude an der Adresse Kottenseweg 188-190 abgerissen. Die nachfolgende Zeichnung gibt ein indikatives Bild des Plans zur Realisierung der Ringstraße.



Einrichtungsskizze Rundweg (indikative Zeichnung)

#### Niederländisches Gebiet

Dieser Bebauungsplan ermöglicht die Realisierung des Teils der Umgehungsstraße auf niederländischem Hoheitsgebiet und des zugehörigen Kreisverkehrs, wie im obigen Bild blau dargestellt.

Für die Realisierung der Umgehungsstraße um Oeding herum werden auf niederländischem Territorium ca. 470 Meter Straße und ein Kreisverkehr gebaut. Darüber hinaus ist eine Anpassung der vorhandenen Straßenstruktur erforderlich. Die ruhige Landstraße Blankersweg wird ein Dutzend Meter nach Westen verlegt. In der neuen Situation bildet sie eine Parallelstraße auf der Westseite der Ringstraße. Der Kottenseweg wird auf beiden Seiten des neuen Kreisverkehrs auf einer Gesamtlänge von ca. 15-175 m leicht verschoben, um diesen Verkehrsweg optimal in den Kreisverkehr fließen zu lassen. Auf dem Kottenseweg finden im Übrigen keine physischen Rekonstruktionen statt.

## 2.5 Landschaftliche Integration

Für den Planbereich wurde ein Landschaftsintegrationsplan erstellt, der eine Vorstellung der aktuellen Anordnung am Ort der zukünftigen Straße gibt und auch der zukünftigen Anordnung eine Richtung gibt. Der Bau der Ringstraße hat Folgen für die landschaftlichen und kulturhistorischen Werte in der Umgebung. Darüber hinaus stellt die Fledermausstudie, die im Rahmen des vorliegenden Plans (siehe Abschnitt 4.7) durchgeführt wurde, Anforderungen an die Planung und Bepflanzung im Plangebiet. Diese beiden Gründe machen es notwendig, die Ringstraße gut in die Landschaft zu integrieren. Der Landschaftsintegrationsplan wird als unbedingte Verpflichtung in den Entwicklungsplan aufgenommen.

### Räumliche Kernqualitäten

Für den Planbereich wurden aufgrund der Umgebungsmerkmale folgende Kernqualitäten definiert:

- Das Mikrorelief der alten, gewölbten Felder ist in der Landschaft noch deutlich erkennbar.
- Die Felder haben ihre Offenheit bewahrt.
- Dichte Holzgürtel trennen die verschiedenen Parzellen.
- Restgrundstücke werden oft mit Büschen bepflanzt.
- Die landwirtschaftlichen Höfe befinden sich rund um die alten Felder.
- Die Höfe bilden ein kompaktes Ganzes, so dass die offene Landschaft überall spürbar und erlebbar ist. Verdichtung in Form von Wohnungen hat im letzten Jahrhundert kaum stattgefunden, so dass die Landschaft ihre Eigenschaften behalten konnte.

### Entwurfsplan

Ausgehend von den Ausgangspunkten Politik/Richtlinien, Flora und Fauna sowie Kulturgeschichte und Landschaft und den genannten Kernqualitäten des Plangebiets wurde ein Entwurfsplan für die neue Ringstraße erstellt. Der Plan ist in den Anhängen enthalten und in der folgenden Abbildung dargestellt. Es enthält verschiedene Maßnahmen zur landschaftlichen und ökologischen Integration der Ringstraße. Die Umsetzung des Integrationsplans wird durch eine unbedingte Verpflichtung im vorliegenden Plan vorgeschrieben.

### *Landschaftsgestaltung*

Die neue Umgehung durchquert eine kleinräumige Landschaft. Die Straße wird genutzt, um diesen kleinen Maßstab zu stärken. Die Bepflanzung entlang der Umgehungsstraße in Form von Sträuchern sorgt für eine weitere Akzentuierung der Flächen. Dies fügt ein neues Landschaftselement hinzu. Unterbrechungen im Gebüsch bieten "Fenster" auf die dahinter liegenden Freiflächen. Der Blick auf den alten Dorfkern östlich der Ringstraße bleibt so weit wie möglich erhalten. Auf der Ostseite der Ringstraße findet daher keine Bepflanzung statt. Das Restgrundstück, das auf der südöstlichen Seite der Umgehungsstraße entsteht, wird mit Eichenmischwald bepflanzt.

### *Ökologische Maßnahmen*

Direkt südlich des Kreisverkehrs wird ein Sprungplatz (hop-over) für Fledermäuse realisiert, der aus Bäumen und Sträuchern besteht. Dieses Hop-Over wird auf Basis der Schlussfolgerungen aus der Flora- und Fauna-Untersuchung realisiert, in Abschnitt 4.7 wird dies näher erläutert.

Bestemmingsplan (Flächennutzungsplan) Ortsumgehung Oeding, Kotten



Einrichtungsvorschlag landschaftliche Einpassung

## Kapitel 3 Relevante Vorschriften

### 3.1 Einleitung

Dieses Kapitel und das folgende behandeln die Realisierbarkeit der oben genannten Entwicklungen. Die Entwicklungen werden anhand der Raumpolitik der verschiedenen Regierungsebenen in Kapitel 3 geprüft. Danach werden in Kapitel 4 die Umweltaspekte wie Lärm, Boden und Belästigung von Unternehmen sowie andere Aspekte wie Wasser, Archäologie und Ökologie erörtert.

### 3.2 Regierungspolitik

#### **Strukturelle Vision Infrastruktur und Raum (SVIR)**

In der Infrastruktur- und Raumplanungsstrategie (SVIR) hat das Kabinett festgelegt, dass für eine begrenzte Anzahl von Gegenständen die Befugnis zur Festlegung allgemeiner Regeln geregelt werden sollte. Dies betrifft die folgenden nationalen Interessen: Rijkswaterwegen, Entwicklungsprojekt Rotterdam Mainport, Küstenschutz, Große Flüsse, Wattenmeer und Wattenmeergebiet, Verteidigung, ökologische Hauptstruktur, Erbgut von außergewöhnlichem universellem Wert, Hauptstraßen und Haupteisenbahnen, Stromversorgung, Pipelines von nationaler Bedeutung für den Transport von Gefahrstoffen. Hochwasserschutz außerhalb des Küstenfundaments und des IJsselmeergebiets (Erweiterungsgebiet).

Die zentrale Vision ist in drei mittelfristigen Hauptzielen (bis 2028) enthalten, nämlich "wettbewerbsfähig", "zugänglich" und "bewohnbar & sicher". Für die drei Hauptziele wurden die Themen von nationaler Bedeutung ermittelt, mit denen die Regierung angibt, wofür sie verantwortlich ist und mit denen sie Ergebnisse erzielen will. Die drei Hauptziele und dreizehn nationalen Interessen sind:

1. Wettbewerbsfähig = Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der Niederlande durch Stärkung der räumlich-wirtschaftlichen Struktur der Niederlande.
2. Zugänglich = Verbesserung, Pflege und räumliche Sicherung der Zugänglichkeit, wobei der Bürger an erster Stelle steht.
3. Lebenswert & sicher = Gewährleistung einer lebenswerten und sicheren Umgebung, in der einzigartige natürliche und kulturhistorische Werte erhalten bleiben.

Die SVIR bestimmt, welche Rahmen-Aussagen so formuliert wurden, dass sie Beschränkungen für die räumlichen Entscheidungen auf lokaler Ebene auferlegen. Bei diesen Leitsätzen ist eine Gewährleistung mit Hilfe der Normen auf der Grundlage des Raumplanungsgesetzes (Wro) erwünscht. Diese Aussagen unterscheiden sich in dem Sinne, dass die Provinzen und Gemeinden aufgefordert werden, die Inhalte in den räumlichen Entscheidungen einwirken zu lassen. Sie sind also konkret normativ bestimmend und sollen direkt oder indirekt, d.h. durch die Beschlussbildung in der Provinz auf die Gemeinden einwirken, zum Beispiel auf der Ebene der lokalen Planfeststellung.

#### **Verordnung über Allgemeine Regeln Raumplanung (Barro)**

Der Beschluss über die allgemeinen Regeln Raumplanung (Barro) bestätigt im rechtlichen Sinne die Entscheidungen der SVIR. Am 30. Dezember 2011 trat die Verordnung über die allgemeinen Regeln Raumplanung in Kraft. Nur dort, wo eine direkte Auswirkung nicht möglich ist, bei der ökologischen Hauptstruktur (Art. 2.10 Barro) und beim Kulturerbe von außergewöhnlichem universellem Wert wurde die indirekte Einwirkung durch die provinzielle Regierung gewählt. Bei einem Gegenstand der vorliegenden Entscheidung bietet der Beschluss keine (endgültige) Grenze. Dies betrifft die ökologische Hauptstruktur. Im Hinblick auf diese Beschränkung wurde festgelegt, dass die Provinzen die Grenzen (näher) definieren.

Ein Teil des Barro basiert auf früheren königlichen Beschlüssen und Strategiepapieren, die in der SVIR bestätigt werden. Dazu gehören die folgenden Bereiche: Projekt Haupthafenentwicklung Rotterdam, Küstenschutz, große Flüsse, Wattenmeer und Gezeitenzonen, Verteidigung und das kulturelle Erbe von außergewöhnlichem universellem Wert.

Am 28. August 2012 wurde der Beschluss um Regeln der anderen politischen Rahmenbedingungen aus der SVIR, dem Nationalen Wasserplan und drittem Strukturplan für die Stromversorgung, ergänzt. Dies betrifft in erster Linie eine Reihe spezifischer Themen wie die Küstenbefestigungen, das IJsselmeer, die Stromversorgung und die ökologische Hauptstruktur.

Ebenfalls ist der Leitplan für eine nachhaltige Urbanisierung in den Vorschriften enthalten. Dieser wurde auch dem Raumordnungserlass (Bro) hinzugefügt. Der (im Jahr 2017 zuletzt geänderte) Leitplan ist in Artikel 3.1.6 Absatz 2 Bro festgelegt und lautet wie folgt: Die Erläuterung eines Bebauungsplans, der eine neue Stadtentwicklung ermöglicht, enthält eine Beschreibung der Notwendigkeit dieser Entwicklung und, wenn der Bebauungsplan die Entwicklung außerhalb des bestehenden Stadtgebiets ermöglicht, eine Begründung, warum dieser Bedarf nicht innerhalb des vorhandenen Stadtgebiets gedeckt werden kann.

Ziel ist es, eine effiziente und vorsichtige Raumnutzung zu fördern und eine gute Raumplanung zu erreichen, unter anderem durch eine optimale Raumnutzung in städtischen Gebieten, die Förderung einer nachfrageorientierten Programmierung und die Vermeidung von Überprogrammierung. Der Leitplan strebt bei allen Raumentscheidungen nach sorgfältiger Überlegung und transparenter Entscheidungsfindung. Eine neue Stadtentwicklung muss daher immer abgewogen und motiviert sein. Es muss eine Beschreibung der Notwendigkeit der betreffenden Entwicklung gegeben werden. Wenn die Entwicklung außerhalb bestehender städtischer Gebiete ermöglicht wird, ist zu begründen, warum diese Entwicklung nicht innerhalb bestehender städtischer Gebiete vorgesehen ist.

Was mit "Stadtentwicklung" und "bestehendem Stadtgebiet" gemeint ist, ist im Bro enthalten und wird in der laufenden Rechtsprechung weiter kristallisiert. Nach dem Bro ist eine städtische Entwicklung eine räumliche Entwicklung eines Gewerbegebiets oder eines Seehafengeländes oder von Büros, Einzelhandel, Wohnstandorten oder anderen städtischen Einrichtungen.

Unter „bestehendem Stadtgebiet“ versteht der Bro ein „bestehendes Stadtsystem von Gebäuden für Wohnen, Dienstleistungen, Gewerbe, Einzelhandel oder Gastronomie sowie die zugehörigen öffentlichen oder sozialkulturellen Einrichtungen, städtische Grünflächen und Infrastruktur“.

### **Fazit**

Der Bauplan konzentriert sich auf das Hauptziel der SVIR, nämlich die Erreichbarkeit, und trägt zu einem robusten Straßennetz und einer besseren Auslastung der Kapazitäten bei. Die Entwicklung entspricht somit den Ansatzpunkten der SVIR.

Der Barro ist für diese Entwicklung nicht von Bedeutung. Es handelt sich um ein Infrastrukturprojekt, das nicht als Stadtentwicklung bezeichnet werden kann. Der Leitplan für nachhaltige Urbanisierung muss daher nicht angewandt werden.

## **3.3 Provinzpolitik**

### **Provinzielle Raumplanungs- und Umweltvision**

Die Provinzvertretung (vgl. Bundesrat) haben im Januar 2018 den neuesten Aktualisierungsplan der Raumplanungs- und Umweltvision Gelderland (2014) beschlossen. Die Raumplanungs- und Umweltvision konzentriert sich formal auf die nächsten zehn Jahre, sieht aber auch längerfristige Perspektiven vor. Viele gesellschaftliche Fragen sind so komplex, dass nur eine gemeinsame Anstrengung erfolgreich sein kann. In der Umweltvision wurden die Aufgaben für die Provinz Gelderland daher in enger Zusammenarbeit mit Partnern erarbeitet. Die Provinz und ihre Partner betrachten Gelderland aus einer ganzheitlichen und internationalen Perspektive. Mit dieser Verwaltungsstrategie können zukunftsfähige Entscheidungen für Gelderland getroffen werden. Die Provinz hat zwei Ziele in der Umweltvision definiert. Dies sind Ziele, die die Rolle und die Kernaufgaben der Provinz als mittleres Management hervorheben.

#### **1. Eine nachhaltige Wirtschaftsstruktur stärken**

Eine gesunde Wirtschaft mit einem attraktiven Geschäftsklima erfordert starke Städte und ein vitales ländliches Gebiet mit ausreichenden Beschäftigungsmöglichkeiten. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit von Gelderland durch eine nachhaltige Stärkung der raumökonomischen Struktur zu steigern. Die kommenden Jahre werden weniger durch das Denken in Begriffen wie "Wachstum" und mehr durch "Management und Entwicklung des Bestehenden" geprägt sein.



## 2. Sicherstellung der Qualität und Sicherheit unserer Umwelt.

Dieses Ziel bedeutet hauptsächlich:

- sich mit Qualität entwickeln, den räumlichen, landschaftlichen und kulturhistorischen Qualitäten des Ortes gerecht werden, beginnend mit Zielsetzungen, nicht mit Regeln.
- Sicherstellung eines kompakten und hochwertigen Systems miteinander verbundener Naturschutzgebiete und Erhalt und Stärkung der Landschaftsqualität;
- ein robustes und zukunftssicheres Wasser- und Bodensystem für alle Einsatzfunktionen; im Falle von Dürre, Hitze und Wasserüberfluss;
- eine gesunde und sichere Wohnumgebung.

### Mobilität

In der Umweltvision werden verschiedene Themen wie Leben, Arbeiten und Energie diskutiert. Die Provinz und ihre Partner arbeiten gemeinsam an einer nachhaltigen Mobilität: Ein System, das eine starke Wirtschaft, Wohlstand und Wohlbefinden fördert und die Qualität des Lebensumfelds berücksichtigt. Die Aufgaben, die sie dabei sehen, sind:

- die Zugänglichkeit für Wohnen, Arbeiten und Einrichtungen optimieren;
- Verbesserung der Zuverlässigkeit (Dauer) des Personen- und Güterverkehrs; Anpassung des Verkehrs an die Bedürfnisse und Reisemuster der Menschen;
- Ausrichtung auf den Transport von Rohstoffen und Waren von Unternehmen;
- den Verkehr von Menschen, Rohstoffen und Gütern an die Auswirkungen des Digitalisierungsmarktes und andere Entwicklungen anpassen.

Die Provinz betrachtet die verschiedenen Netzwerke als große Einheit und hat besondere Aufmerksamkeit für die Interaktion zwischen ihnen und ihren Knotenpunkten.

1. Die Provinz unterhält die wichtigsten städtischen Mobilitätsnetzwerke (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen und Apeldoorn-Zutphen-Deventer) für Einzelpersonen und Unternehmen.
2. Die Provinz arbeitet auch am Zugang zu Einrichtungen außerhalb dieser städtischen Netze und sucht gleichzeitig nach Lösungen, die die Potenz der (lokalen) Gesellschaft nutzen.
3. Verbindungen zwischen den Städten und der Umgebung müssen ordnungsgemäß funktionieren. Beispielsweise arbeitet die Provinz an Korridoren für Geschäfts- und Güterverkehr, um diese (inter) nationalen logistischen Korridore besser zu nutzen.
4. Im ländlichen Raum sehen die Provinz und ihre Partner große Veränderungen in der Mobilität durch technologische und demografische Entwicklungen. Hier investiert die Provinz in neue Formen des öffentlichen Verkehrs.

### Natur und Landschaft

Die Provinz und ihre Partner streben gemeinsam nach einem kompakten und hochwertigen System miteinander verbundener Naturschutzgebiete sowie nach Erhalt und Stärkung der Landschaftsqualität. Natur und Landschaft sind das Kapital der Provinz von Gelderland. Die Aufgaben, die die Provinz und ihre Partner hiermit sehen, sind:

- die Artenvielfalt (Artenreichtum) in der Natur zu erhalten und möglicherweise zu erhöhen;
- Verbindung der Natur Gelderlands mit Naturschutzgebieten in benachbarten Provinzen und in Deutschland;
- Regionale Einbeziehung der Menschen in einem Gebiet in die Verwaltung ihrer Natur und Landschaft.

Der Schutz der Wälder und der Natur außerhalb des Gelderland Natur-Netzwerks (GNN) und der Grünen Entwicklungszone (GO) liegt in der Verantwortung der Kommunen. Die Provinz hat daher die Wald- und Naturentschädigungsrichtlinie der Provinz zurückgezogen.

Wie die folgende Abbildung zeigt, befindet sich der Planbereich außerhalb von GO und GNN, die nördlich des Kottenseweg liegen. Es gibt keinen externen Effekt auf das GNN. Mit der angepassten Spurführung der

Ringstraße ist nicht mehr die Rede davon, dass ein Teil des Kreisverkehrs nördlich des Kottenseweg gebaut würde. Der Planbereich bleibt daher auch völlig außerhalb des GO.



*GNN (dunkelgrün), GO (hellgrün) wo naturnahe und kleinflächige Erholung unter Bedingungen möglich ist (grün mit braunem Rand) mit globalem Bezeichnungsplanbereich (blauer Pfeil)*

### Landschaft

Die Natur von Gelderland, die über GNN und GO erhalten bzw. realisiert werden soll, ist das grüne Rückgrat der Landschaft. Die Landschaft kann sich ändern. Raumökonomische Entwicklungen prägen die Landschaft. Die Umweltvision verknüpft die Verantwortlichkeiten der verschiedenen Partner für eine nachhaltige Wirtschaft und die Sicherung der räumlichen Qualität mit einander. Die Provinz und ihre Partner stehen zusammen, um die Vielfalt der Gelderland-Landschaft zu erhalten und zu stärken. Die Landschaft ist für Gelderland als Motor für die Freizeitwirtschaft und für ein attraktives Wohn-, Arbeits- und Geschäftsklima von großer Bedeutung.

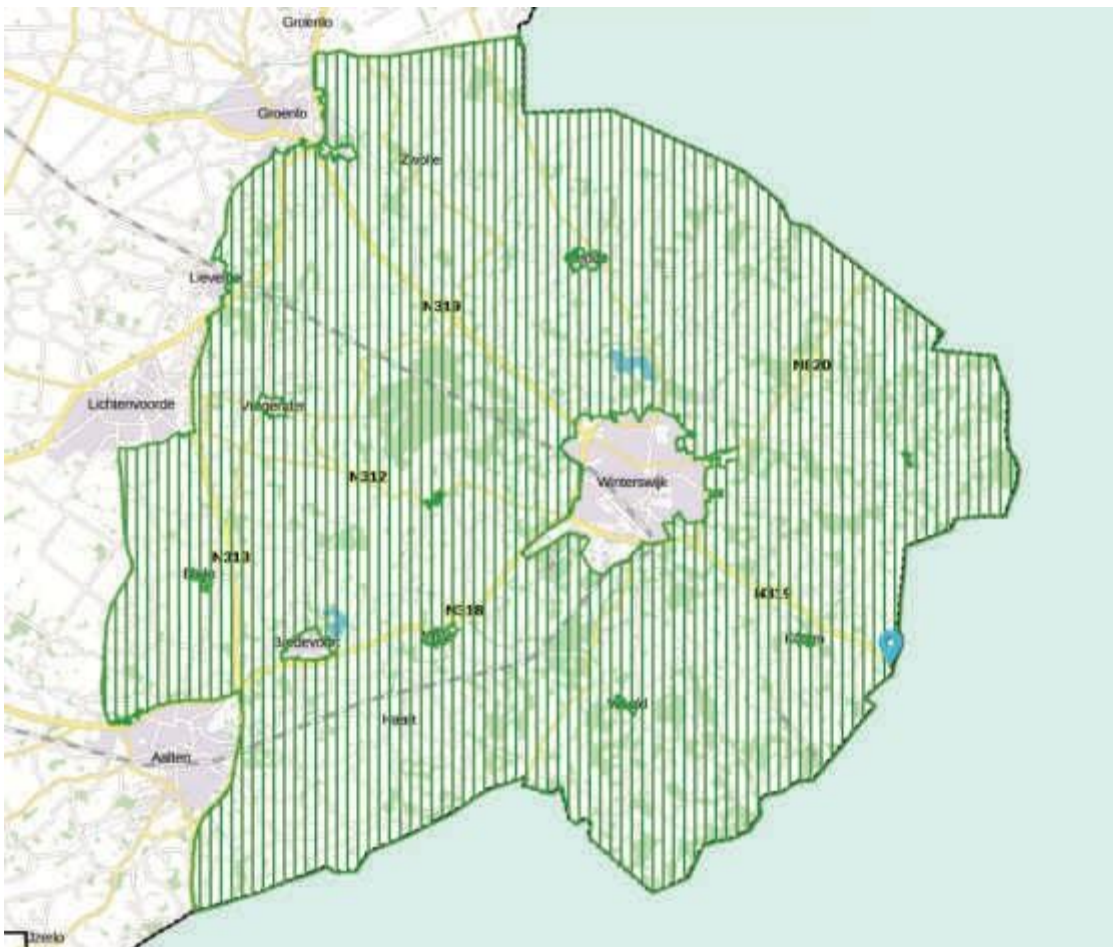
Die Provinz und ihre Partner konzentrieren sich gemeinsam auf alle Landschaften. Dies schafft eine attraktive und erfahrene Gelderland-Landschaft zum Leben, Arbeiten und Erholen. Aktuelle Entwicklungen, die stark mit der Landschaft verknüpft sind, sind die Diversifizierung und Ausweitung des Agrarsektors, der Übergang zu nachhaltiger Energie und der Bevölkerungsrückgang im Randbereich. Hierbei handelt es sich um provinzielle und regionale Aufgaben, bei denen die Provinz professionell auf die Verwirklichung von Qualität abzielt. Wo sich im GNN Möglichkeiten ergeben, kulturhistorische Relikte - wie Grabhügel, historische Alleen usw. - sichtbar zu machen, ist es das Bestreben der Provinz, mit ihren Partnern zusammenzuarbeiten, um diese Chancen zu nutzen und der Naturlandschaft eine zusätzliche Dimension zu geben. Im GO ist es das Bestreben, die Naturziele mit der Stärkung des Landschaftsrahmens und der Landschaftseigenschaften zu verbinden. Die Kommunen nehmen ihre Verantwortung wahr, indem sie aktiv Landschaftsentwicklungen aus ihrer Landschaftspolitik ableiten und an der Erhaltung und Entwicklung der Landschaft selbst arbeiten. Bei der räumlichen Entwicklung werden die Chancen zur Erreichung von Landschaftszielen sorgfältig berücksichtigt.

### Nationale Landschaft

Das Planungsgebiet wurde innerhalb der Umweltvision für die Provinz Gelderland (2016) als „nationale Landschaft“ ausgewiesen. Nationale Landschaften sind die Symbole der Gelderland Kulturlandschaft. Diese Bereiche zeigen (inter) national einen Maßstab der Landschaftsqualität an und erhalten deshalb besondere Aufmerksamkeit in der Landespolitik. Die Provinz Gelderland will durch räumliche Entwicklungen gemeinsam mit seinen Partnern die Kernqualitäten der nationalen Landschaften behalten, wiederherstellen und stärken und die Landschaft auch im Kontext zu verbessern.

Die betroffene Lage ist Teil der nationalen Landschaft ‚Winterswijk‘. Die Kernkompetenzen in diesem Bereich sind wie folgt (von ‚Kerneigenschaften Gelderland Nationale Landschaften‘, 2014) formuliert:

- kleinräumige, organisch gewachsene, halboffene Landschaft mit Wechsel von Büschen, Hecken, landwirtschaftlichen Flächen, Alleen, Bächen und Höfen; die östliche Hälfte kleinschaliger als die westliche Hälfte;
- reich an Mikrorelief (steile Kanten, Anger und Einzelanger), eine klare Terrassengarten zwischen Aalten und Groenlo;
- mäandernde Bäche in engen Tälern und durch Strukturen mit natürlicher Vegetation (Erle und Asche) in halboffenen Landschaft;
- schöne, offene Anger (bemerkenswert großer Plateaurand zwischen Aalten zu Groenlo) und besondere Bruchlandschaften;
- die eingestreuten alten Bauernhöfe haben in der Regel einen zugehörigen Anger.



*Karte Nationaler Landschafts- und Lageplan (mit blauem Pfeil gekennzeichnet)*

Für jede Kernqualität der Nationalen Landschaft wird in der Landschaftsintegration (siehe Abschnitt 2.5) motiviert, wie diese gewährleistet wird.

- *Kleinräumige, organisch gewachsene, halboffene Landschaft mit Wechsel von Büschen, Hecken, landwirtschaftlichen Flächen, Alleen, Bächen und Höfen; die östliche Hälfte kleinschaliger als die westliche Hälfte:* Die kleinflächige, halboffene Landschaft wird durch die Anpflanzung kleinräumiger Landschaftselemente wie bewaldete Wälle, Bäume und Laubmischwälder zusätzlich verstärkt.
- *Reich an Mikrorelief (steile Kanten, Anger und Einzelanger), eine klare Terrasse zwischen Aalten und Groenlo:* Das Mikrorelief der alten Angergründen bleibt erhalten. Die Straße bewegt sich mit den Höhenunterschieden einher.
- *mäandernde Bäche in engen Tälern und durch Strukturen mit natürlicher Vegetation (Erle und Asche) in halboffenen Landschaft;* (Für das Plangebiet nicht relevant)
- *schöne, offene Anger (bemerkenswert großer Plateaurand zwischen Aalten zu Groenlo) und besondere Bruchlandschaften;* Die Ringstraße wird nicht komplett bepflanzt. Gerade die freie Sicht auf die offene Asche ist eine wichtige Eigenschaft dieses Bereichs.
- *die eingestreuten alten Bauernhöfe haben in der Regel einen zugehörigen Anger:* Die Ringstraße befindet sich so weit wie möglich am Rand des alten Angers, so dass der Anger erhalten bleibt.

### **Umweltvorschriften**

Die Provinz verfügt über verschiedene Instrumente, mit denen sie ihre Ambitionen verwirklicht. Die Umweltverordnung wird für die Themen angewendet, für die die Provinz der rechtlichen Umsetzung der Politik der Umweltvision Bedeutung beimisst. Die Verordnung sieht keine neue Politik in Bezug auf die Umweltvision vor und ist daher politisch neutral. Die Anwendung der Verordnung als Rechtsinstrument zur Durchsetzung der Wirkung der Provinzpolitik ist auf diejenigen Teile der Politik beschränkt, für die die Anwendung allgemeiner Regeln erforderlich ist, um die Interessen der Provinz zu wahren oder um gesetzliche Verpflichtungen umzusetzen. Die Umweltverordnung ist für die physische Umwelt in der Provinz Gelderland ebenso umfassend wie die Umweltvision. Dies bedeutet, dass praktisch alle Regeln, die sich auf die physische Umgebung beziehen, in der Umweltverordnung enthalten sind. Dies betrifft Regeln in den Bereichen Raumplanung, Umwelt, Wasser, Mobilität und Boden. Es wird erwartet, dass die Umweltverordnung schließlich alle Regeln enthält, die sich auf die physische Umgebung beziehen.

### **Nationale Landschaft**

Entwicklungen innerhalb der Nationallandschaft sind nur auf der Grundlage der Umweltverordnung möglich, wenn diese die Kernqualitäten einer Nationallandschaft nicht beeinflussen oder verstärken. Für den Planbereich wurde ein Landschaftsintegrationsplan erstellt (siehe Abschnitt 2.5). Wie im vorigen Abschnitt beschrieben, werden die verschiedenen Kernqualitäten der nationalen Landschaft im vorliegenden Plan garantiert. Dieser Plan respektiert die Kernqualitäten und es ist nicht die Rede von einer Beeinträchtigung der Qualitäten.

### **Fazit**

Dieser Plan mit dem Bau einer Ringstraße führt unter anderem zu einer besseren Erreichbarkeit der Zentren Winterswijk und Oeding und zu einer besseren Verbindung zwischen den Niederlanden und Deutschland. Diese Verbesserungen stimmen im Allgemeinen mit den politischen Zielen der Provinz überein, wie in der Umweltvision beschrieben. In der gegenwärtigen Situation verursacht die Durchgangsstraße L558 durch den Kern von Oeding eine solche Unannehmlichkeit und Verkehrsunsicherheit, dass eine Anpassung dieser Situation sehr wünschenswert ist.

Im Kontext der nationalen Landschaft kann man sagen, dass der Bypass die kleinräumige Landschaft verstärkt und wertvolle Elemente wie die alten Anger so gut wie möglich umrundet und nicht durchschneidet. Die Kernqualitäten der nationalen Landschaft werden mit dem vorliegenden Plan respektiert und garantiert. Die Umweltvision beschreibt keine spezifischen Einschränkungen für die Entwicklung. Der Planbereich befindet sich nicht in einem Bereich, der als GNN oder GO bezeichnet wird. Es gibt keine Auswirkungen auf das GNN. Darüber hinaus trägt der Plan zu den im Bereich Mobilität und Erreichbarkeit festgelegten Zielen bei.

## **3.4 Kommunalpolitik**

### **Allgemein**

Soweit die (räumliche) Politik der höheren Behörden auch kommunale Interessen berührt, stimmt die Gemeinde dem zu und die Vertretung wird auch zu einer kommunalen Aufgabe. Denken Sie an die Interessen von Natur

und Landschaft (WCL-Gebiet), aber auch im Verkehrsbereich laufen die Interessen der beteiligten Regierungsschichten (in dieser Sache Gemeinde und Provinz) parallel.

Das internationale Rechtsverhältnis impliziert natürlich, dass diese Politik und der Schutz der Interessen auf niederländisches Hoheitsgebiet beschränkt sein müssen. Dies ändert nichts an der Tatsache, dass Entwicklungen und wichtige Wünsche direkt über der Grenze im Auge behalten werden müssen. Dies ist nicht nur aus dem städtischen Wunsch heraus motiviert, ein guter Partner für die deutsche Regierung und ein guter Nachbar zu sein, insbesondere für Südlohn, somit im Geiste der Prinzipien der guten Regierungsführung handelnd. Es ist aber auch aus verkehrstechnischer Sicht zu begründen, dass die in diesem Bebauungsplan vorgesehene räumliche Entwicklung unmittelbar einem regionalen und kommunalen Interesse dient. Dieses Interesse zielt darauf ab, eine gute Erreichbarkeit zu gewährleisten und den Fluss des überlokalen Verkehrs zu erleichtern. Die Region Achterhoek erkennt dies in ihrer Mobilitätsstrategie an, da eine gute Erreichbarkeit zur sozioökonomischen Vitalität der Region beiträgt.

Dieses Prinzip wurde in dem 2010 erstellten kommunalen Verkehrsstrukturplan festgelegt, in dem - soweit hier relevant - eine geordnete und sichere Verkehrsregelung als Ausgangspunkt genannt wird. Obwohl der Verkehrsstrukturplan diese Prinzipien vor allem im Stadtgebiet von Winterswijk vorsieht, gilt er auch für den restlichen Teil des Stadtgebiets und entspricht dem, was mit dem Bau der Ringstraße um Oeding beabsichtigt ist.

### ***Landschaftsentwicklungsplan (LOP)***

Im Landschaftsentwicklungsplan für Winterswijk zeigt die Gemeinde, wie sie die Erhaltung und Stärkung der Kernqualitäten der Landschaft umsetzen will. Der Planbereich für den niederländischen Teil der Ringstraße liegt in einer alten Hoflandschaft. Diese Landschaft zeichnet sich durch ein Pflanzenmuster mit wechselnden Wäldern, Hecken rund um die Bauländer sowie entlang von Straßen und Hofplantagen aus. Die Flureinteilung der Felder ist unregelmäßig, die Straßen und Wasserwege schlängeln sich häufig. Die räumlichen Merkmale sind abwechselnd kleinräumig und mit einer Vielzahl von raumbildenden Elementen versehen.

Für die Landschaft um Kotten mit Ausnahme von Eessink und Oosinkes ist es wünschenswert, Bäume oder Büschen auf den Restgrundstücken in kleinem Maßstab anzupflanzen. Das Gebiet kann auch durch das Anlegen von Rasenflächen und Heidelandschaften erweitert werden.

Der vorliegende Plan verbindet sich mit dem Landschaftsentwicklungsplan durch eine Landschaftsgestaltung (Abschnitt 2.5) mit einer kleinflächigen Bepflanzung auf den Restgrundstücken.

### ***Vision Außenbereich Winterswijk***

Die Gemeinde Winterswijk ist bestrebt, die räumlichen Qualitäten zu erhalten und, soweit möglich, in ihrem speziellen Außenbereich zu verbessern. Dieses Bestreben muss zu einem Außenbereich führen, der ein angenehmes und gesundes Wohn-, Arbeits- und Lebensumfeld ist. Kurz gesagt, ein gut bewohnbarer Außenbereich. Die Bewohner des Außengebiets bestimmen die Lebensqualität des Gebiets weitgehend selbst. Die Gemeinde arbeitet daher auf verschiedene Weise mit den Bewohnern und Nutzern des Außenbereichs zusammen. Ein wichtiger Ansatzpunkt für die Kommunalpolitik ist "Erhaltung durch Entwicklung". In der Vision werden keine spezifischen Aussagen bezüglich der Straßenstruktur und des Verkehrs gemacht.

## **3.5 Schlussfolgerung**

Es kann festgestellt werden, dass die gewünschten Entwicklungen des bestehenden Bebauungsplans in die Politik auf nationaler, regionaler und kommunaler Ebene passen.

## Kapitel 4 Umweltaspekte

### 4.1 Umweltverträglichkeitsprüfung (m.e.r.)

#### Allgemein

Ein Bestimmungsplan kann in den Niederlanden auf zweierlei Weise verbindlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden müssen, und zwar auf der Grundlage des Dekrets Umweltverträglichkeitsprüfung und wenn eine angemessene Bewertung für den Plan aufgrund des Naturschutzgesetzes (im Folgenden: Wnb) vorgenommen werden muss. Da der von der Gemeinde Winterswijk zu erstellende Bestimmungsplan den niederländischen Gesetzen entsprechen muss, unterliegt auch der Bestimmungsplan diesen Gesetzen.

#### Beschluss m.e.r.

Um zu bestimmen, ob ein Plan dem Beschluss Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt, muss zunächst geprüft werden, ob es sich bei der durch den Bebauungsplan zulässigen Entwicklung um eine Tätigkeit im Sinne der Teile C oder D des Anhangs dieses Beschlusses handelt.

In Abschnitt C 1.2 wird der Bau einer Autobahn oder Kraftfahrstraße und in Abschnitt C 1.3 der Bau einer Straße mit vier oder mehr Fahrstreifen als Tätigkeit genannt. In Abschnitt D nur der Umbau oder die Erweiterung einer Autobahn oder Kraftfahrstraße (Abschnitt D 1.1.) oder einer Straße, die aus vier oder mehr Fahrstreifen besteht oder eine Straße, die zu einer Straße mit vier oder mehr Fahrstreifen erweitert wird (Abschnitt D 1.2.). Da die Ringstraße Kotten-Oeding neu ist, werden nur die Aktivitäten der Teile C 1.2 und C 1.3 geprüft.

Bei der neuen Ringstraße handelt es sich in keinem Fall um eine Autobahn oder Straße, die aus vier oder mehr Spuren besteht. Außerdem müsste die Umgehungsstraße als Autobahn qualifiziert werden. Da unter anderem Wohnhöfe an die neue Straße angeschlossen werden, ist von einer Autobahn keine Rede. Aus dem Vorstehenden wird der Schluss gezogen, dass der Bestimmungsplan Kotten-Oeding keine in den Teilen C und D des Anhangs zum m.e.r.-Beschluss enthaltene Tätigkeit ist, so dass eine weitere Überprüfung des m.e.r.-Dekrets nicht erforderlich ist. Daher muss für den Bestimmungsplan auf der Grundlage des m.e.r. kein Prüfbericht erstellt werden.

#### Naturschutzgesetz

##### *Allgemein*

Gemäß Artikel 2.7 Absatz 1 Naturschutzgesetz wird ein Plan, der erhebliche Auswirkungen auf die Erhaltungsziele von Natura 2000-Gebieten haben kann, erst festgelegt, wenn eine angemessene Bewertung vorgenommen wurde, um sicherzustellen, dass der Plan die natürlichen Merkmale des Natura 2000-Gebiets nicht beeinträchtigt. Wenn eine geeignete Beurteilung für einen Plan erforderlich ist, unterliegt der Plan dem Beschluss Umweltverträglichkeitsprüfung.

Im Rahmen der Flora und Fauna-Untersuchung (siehe auch Abschnitt 4.7) wurde bewertet, ob mögliche Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete bestehen. In diesem Zusammenhang wurden die umliegenden Natura-2000-Gebiete kartiert. Es gibt drei Natura 2000-Gebiete im weiteren Umgebungsbereich des Plangebiets. Die Entfernung zu diesen Gebieten ist so, dass keine ökologischen Auswirkungen auf die Natura 2000-Gebiete zu erwarten sind. Es ist weder eine Vorprüfung noch eine weitere Beurteilung erforderlich.

#### Fazit

Es wird der Schluss gezogen, dass der Plan aufgrund des Dekrets nicht für eine Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichtend ist.

Eine m.e.r.-Verpflichtung nach dem Naturschutzgesetz kommt auch nicht in Frage. Die durchgeführten Untersuchungen zeigen, dass es keine Auswirkungen auf die Natura-2000-Gebiete gibt und dass insofern

keine Bewertung erforderlich ist.

## 4.2 Lärm

### Allgemein

Im Zusammenhang mit dem Vorhandensein geräuschempfindlicher Räume, insbesondere umliegender Häuser, ist es notwendig, eine akustische Untersuchung durchzuführen. In der akustischen Untersuchung werden Aussagen über die Geräuschbelastung der neuen Straße und des Kreisverkehrs getroffen.

### Untersuchung

#### Einleitung

Im Jahr 2017 wurde von SAB<sup>5</sup> eine akustische Untersuchung durchgeführt. Diese Untersuchung wurde durchgeführt, da laut Artikel 79 des Lärmschutzgesetzes (im Folgenden: Wgh) akustische Untersuchungen des Straßenverkehrslärms durchgeführt werden sollten, wenn sich schallempfindliche Objekte wie Wohnungen in der zukünftigen Zone (gemäß Artikel 74 des Wgh) eines neuen Projekts befinden. Aufgrund des Baus der neuen Ringstraße Kotten-Oeding finden auf den bestehenden Straßen physische Veränderungen statt (darunter der Kottenseweg, der Vosseveldseweg und der Blankersweg). Auf dem Kottenseweg nahe dem neuen Rundweg wird ein Kreisverkehr gebaut. Für den Bau des Kreisverkehrs am Kottenseweg wurde eine Rekonstruktionsstudie durchgeführt.

Die Geräuschbelastung durch den neuen Rundweg und die Anpassung des Kottenseweg an die umliegenden Häuser wurde akustisch erforscht.

#### *Geräuschbelastung testen*

Anpassung des Kottenseweg: Der höchste Lärmpegelanstieg aufgrund der Anpassung des Kottensewegs (Bau des Kreisverkehrs) beträgt für die Wohnungen 0,76 dB, wobei der bevorzugte Grenzwert von 48 dB überschritten wird. Infolgedessen ist bei keinem der Häuser im Sinne des Gesetzes Wgh infolge der Änderungen am Kottenseweg die Rede von einer Rekonstruktion.

Bau des Rundweges: Die Untersuchung der Geräuschbelastung zeigt, dass der bevorzugte Grenzwert von 48 dB für 2 Häuser (Blankersweg 1 und 6) aufgrund des neuen Rundweges überschritten wird. Die höchste Geräuschbelastung der Wohnungen beträgt 53 dB, einschließlich eines Abzugs gemäß Artikel 110g Wgh.

#### *Höhere Werte gewähren*

Der Zweck der Wgh ist es, Lärmbelästigung zu vermeiden. Maßnahmen zur Erreichung des bevorzugten Grenzwerts umfassen die Verwendung eines ruhigeren Straßenbelags am Rundweg oder die Realisierung eines Zauns zwischen den Häusern und der Straße. Angesichts des begrenzten Umfangs dieses Plans erscheint es nicht möglich oder nicht wünschenswert, wirksame Maßnahmen zu ergreifen, um die Geräuschbelastung auf einen Wert zu senken, der unter dem bevorzugten Grenzwert von 48 dB liegt. Da die anderen Straßen an den zwei Häusern ruhige Straßen im Außenbereich sind, haben sie keinen Einfluss auf das akustische Klima. Nur der neue Rundweg hat Einfluss auf das akustische Klima.

Der kumulierte Geräuschpegel dieser beiden Häuser wird daher hauptsächlich vom neuen Rundweg bestimmt. Für die beiden Häuser kann die Provinz Gelderland einen höheren Wert erlauben. Die folgenden höheren Werte sollten angefordert werden:

Für das Haus am Blankersweg 1 ein höherer Wert von 53 dB wegen der Ringstraße; Für das Haus am Blankersweg 6 ein höherer Wert von 51 dB wegen der Ringstraße.

#### *Innenpegel*

Nach Artikel 111b Wgh muss bei Überschreiten des bevorzugten Grenzwertes ein akustischer Innenwert von 33 dB garantiert werden. Für den akustischen inneren Wert kann Artikel 110g der Wgh (Abzug von 2 dB) nicht angewendet werden. Möglicherweise müssen für Wohnungen mit einer höheren Fassadenlast als dem bevorzugten Grenzwert von 48 dB zusätzliche Dämmungsmaßnahmen getroffen werden, um einen akustischen internen Wert von 33 dB zu erreichen. Um den inneren Wert am Blankersweg 1 zu erreichen, muss eine minimale Schalldämmung von (56-33) also 23 dB erreicht werden. Um den inneren Wert am Blankersweg 6 zu erreichen, muss eine Mindestschalldämmung von (53-33) also 20 dB erreicht werden.

Hinweis: Eine Standardfassadenkonstruktion (Hohlwand, Doppelverglasung und eine angemessene Lüftungsanlage) hat gemäß Gebäudeverordnung eine Mindestschalldämmung von 20 dB. In einer weiteren bauakustischen Untersuchung muss geprüft werden, ob zusätzliche Fassadenmaßnahmen erforderlich sind.

#### Fazit

Die akustische Studie zeigt, dass für zwei Wohnungen ein Verfahren zur Erlangung der Erlaubnis eines höheren Grenzwertes erforderlich ist. Dies erfolgt gleichzeitig mit dem Verfahren für den Bestimmungsplan. Zusätzlich muss für diese beiden Wohnungen eine bauakustische Untersuchung der Innenpegel durchgeführt werden. Dies geschieht nach dem Bestimmungsplanverfahren.

### **4.3 Boden**

#### Allgemein

Vor der Festlegung des Bebauungsplans muss nachgewiesen werden, dass Boden und Grundwasser frei von Verunreinigungen sind. Aus diesem Grund wurde Bodenuntersuchung<sup>6</sup> durchgeführt.

#### Untersuchung

Aus der Bodenuntersuchung kann gefolgert werden:

- In keinem der untersuchten Parameter sowohl im Boden als auch im Grundwasser wurde der Wert für eine weitere Untersuchung (Zwischenwert) und / oder der Eingriffswert überschritten.
- Die leicht erhöhten Gehalte im Boden und im Grundwasser stehen der zukünftigen Nutzung nicht entgegen.
- Die Hypothese "Der gesamte Untersuchungsstandort kann aufgrund der Voruntersuchung als nicht verdächtig betrachtet werden" wird weitgehend angenommen.
- Der Blankertsweg und das Katastergrundstück der Gemeinde Winterswijk, Abschnitt D, Nummer 8033 stehen im Verdacht, Asbest im Boden aufzuweisen. Daher wird an diesen Orten eine explorative Asbestuntersuchung gemäß NEN 5707 (Boden) und / oder NEN 5897 (Granulat) empfohlen.

Folgender Aspekt wird auch in die Bodenuntersuchung einbezogen. Freigesetztes Erdreich kann nicht einfach in den Bodenverkehr einbezogen werden. Wenn der Boden anderswo transportiert wird, muss geprüft werden, inwieweit die Qualität des einzuleitenden Bodens den Verarbeitungsmöglichkeiten entspricht, die für den jeweiligen Deponie- oder Wiederverwendungsort gelten. Die Werte sind im Beschluss über die Bodenqualität formuliert. Es wird daher empfohlen, den endgültigen Verarbeitungsort in Absprache mit der zuständigen Behörde festzulegen. Wenn Grundwasser zur Entwässerung entnommen wird, muss geprüft werden, inwieweit die Grundwasserqualität die Abflusstandards übersteigt. Dies wird bei der Ausführung der Arbeit berücksichtigt.

In Bezug auf das Grundstück, von dem vermutet wird, dass es Asbest im Boden gibt, wird Folgendes berücksichtigt. Da von einer Änderung einer sensibleren Funktion oder Nutzung für die Wohnfunktion dieser Grundstücke keine Rede sein kann, ist eine weitere Asbeststudie für die Rauminitiative derzeit nicht erforderlich. Die Folgeuntersuchung wird daher in die Umsetzungsphase überführt, für die die Bestimmungen des Bodenschutzgesetzes und des Beschlusses über Bodenqualität als rechtlicher Rahmen dienen. Hierzu wurden mit der Provinz Vereinbarungen getroffen.

#### Fazit

Der Bodenaspekt führt nicht zu Hindernissen für diesen Bebauungsplan.



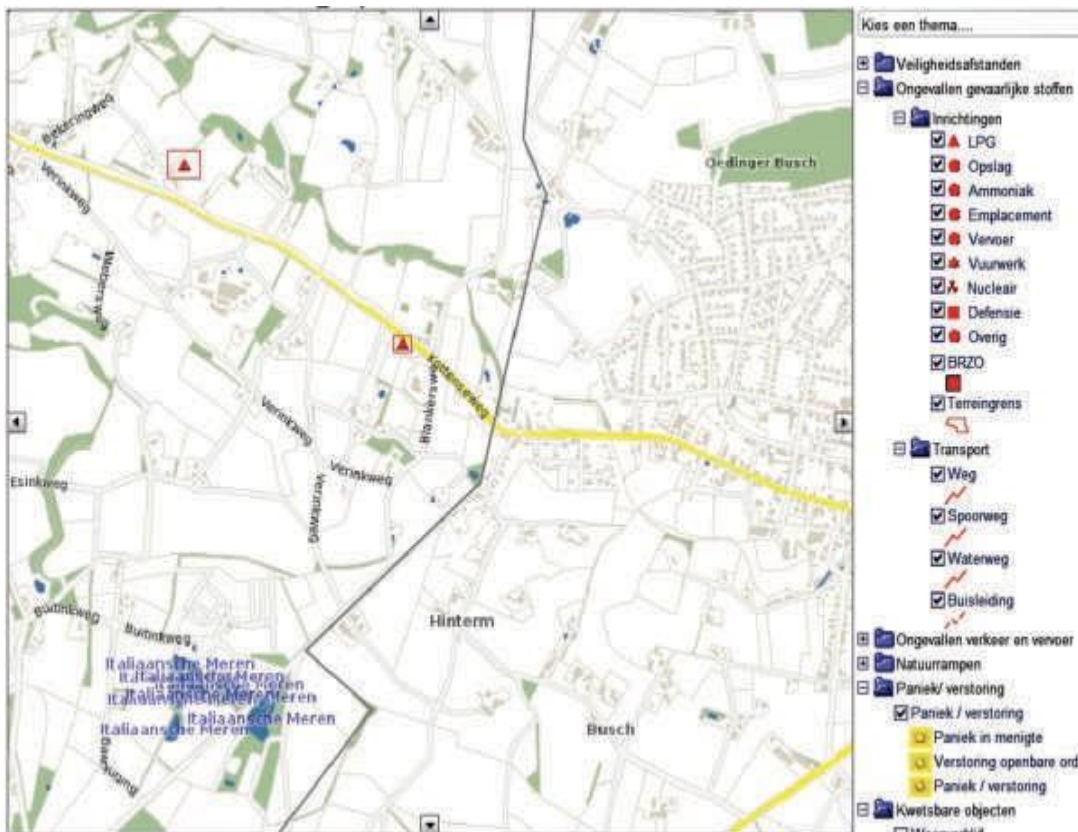
## 4.4 Externe Sicherheit

### Allgemein

Der externe Sicherheitsaspekt betrifft die Gefahr eines Unfalls mit einem gefährlichen Stoff. Die Gefahrstoffe haben zwei verschiedene Quellen. Dies sind die stationären Quellen wie eine Chemieanlage oder eine LPG-Tankstelle und die mobilen Quellen wie beispielsweise ein Tankwagen.

### Prüfung

Die äußere Sicherheit ist im Hinblick auf den bestehenden Bebauungsplan nicht relevant. Der Plan sieht nicht vor, eine Straße und einen Kreisverkehr bei einem empfindlichen Objekt zu schaffen, das die äußere Sicherheit in der Umgebung beeinflusst. Die Straße wird nicht für den Transport von Gefahrstoffen verwendet. Wie aus dem folgenden Abschnitt der Risikokarte hervorgeht, gibt es keine bestehenden Gefahrenquellen in unmittelbarer Nähe.



Ausschnitt Risikokarte mit globaler Andeutung Plangebiet

### Fazit

Der äußere Sicherheitsaspekt führt nicht zu Hindernissen für diesen Bestemmingsplan.

## 4.5 Luftqualität

### Allgemeines

Das Umweltmanagementgesetz enthält Anforderungen und Regeln in Bezug auf die Luftqualität, die die Menschen vor Luftverschmutzung schützen müssen. Dazu gehören Grenzwerte für Schadstoffe im Freien (wie Partikel und Stickstoffdioxid). Im Falle einer (bevorstehenden) Überschreitung der Grenzwerte werden durch das Gesetz für Projekte zusätzliche Anforderungen und Beschränkungen auferlegt, die „in erheblichem Maße“ (IBM) zu einer Verschlechterung der Luftqualität oder zu „empfindlichen Zielen“ innerhalb der Umgebung der Provinz- und Nationalstraßen führen. Außerdem muss aus Sicht der guten Raumplanung abgewogen werden, ob die Realisierung des Projekts an diesem Standort akzeptabel ist. Die Luftverschmutzung spielt hier eine Rolle, auch wenn das Projekt nicht „in erheblichem Maße“ dazu beiträgt.

Sensible Objekte wie Schulen, Kindergärten, Pflegeheime und Seniorenheime werden durch den "Beschluss Sensitive Objekte" zusätzlich geschützt. Nur wenn die Luftschadstoffkonzentrationen unter den Grenzwerten liegen, ist eine wesentliche Erweiterung oder ein neuer Standort innerhalb von 50 Metern einer Provinzstraße oder 300 Meter einer Nationalstraße zulässig.

### Untersuchung

Zur Luftqualität wurde eine Studie durchgeführt<sup>7</sup>. Die Untersuchung wurde durchgeführt, da bei einer Änderung des Straßennetzes die Prüfung in Kapitel 5, Titel 5.2 des Umweltmanagementgesetzes ("Luftqualitätsgesetz") durchgeführt werden muss. Im Falle der Realisierung einer neuen Straße wird eine mögliche Verschlechterung der Luftqualität durch die mögliche Zunahme der Verkehrsbewegungen auf der Straße und den angrenzenden Verkehrsadern verursacht. Für den Beitrag des Verkehrs zur Luftqualität sind die Emissionen von Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub>) entscheidend.

In Anbetracht des Vorstehenden wurden in dieser Studie die Konzentrationen der vorgenannten Luftschadstoffe an einer Anzahl von Testpunkten berechnet. Alle relevanten Quellen, die sich in der Nähe des Planbereichs befinden, werden in die Berechnungen einbezogen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die höchsten berechneten Werte für die beiden berechneten Situationen (2016 und 2025 in der Situation nach der Planrealisierung), berechnet an einem der Testpunkte. Dies beinhaltet die gesamten Emissionsbeiträge aus allen wichtigen Quellen. Dies bedeutet, dass die Emissionen aus Verkehrsbewegungen und allen anderen in der Hintergrundkonzentration enthaltenen Quellen summiert werden. Die Spalten "Anzahl der Überschreitungen" geben an, an wie vielen Tagen die Grenzwerte überschritten werden. Der Grenzwert für den NO<sub>2</sub>-Stundenmittelwert (200 µg / m<sup>3</sup>) darf maximal 18 Mal pro Jahr und der PM<sub>10</sub>-24-Stunden-Durchschnitt (50 µg / m<sup>3</sup>) maximal 35 Tage pro Jahr überschritten werden.

Situation	No <sub>2</sub>		PM <sub>10</sub>		Jahresdurchschnitt
	Jahresdurchschnitt	Anzahl Überschreitungen	Jahresdurchschnitt	Anzahl Überschreitungen	
<b>Norm</b>	40	18	40	35	25
<b>Jahr 2016</b>	16,9	0	21,0	8	13,5
<b>Jahr 2025</b>	11,3	0	18,6	6	11,6

*Tabelle berechnete Konzentrationen*

Die Tabelle zeigt, dass in der zukünftigen Situation nach der Planumsetzung in den Jahren 2016 und 2025 die Standards ausreichend erfüllt werden. Bei den Berechnungspunkten wird die Standardeinstellung auch für die am stärksten belastete Situation ausreichend erfüllt, und die Konzentrationen werden in den kommenden Jahren weiter abnehmen, insbesondere infolge einer verbesserten Fahrzeugflotte (in den Niederlanden insgesamt).

Im Rahmen einer guten Raumplanung wurde auch der Expositionsaspekt untersucht. Die Belastung erfolgt im Allgemeinen in einer größeren Entfernung von der Straße als die nächstgelegenen Berechnungspunkte. Da die sehr niedrigen berechneten Konzentrationen am Standort der Wohnungen weit unter den Standards liegen, gibt es auch keinen Einspruch gegen die Planung der Raumplanung.

### Fazit

Die vorherige Studie zeigt, dass der Aspekt der Luftqualität die Umsetzung dieses Plans nicht behindert

## 4.6 Wasser

### **Wasserpolitischer Rahmen**

#### Provinzpolitik

Die Provinzpolitik von Gelderland ist in der Umweltvision einbezogen. Der Wasserplan 2010-2015 war dafür anwendbar, aber dieses Grundsatzdokument wurde 2014 in die Umweltvision übernommen.

Die Umweltvision befasst sich mit den provinziellen Interessen im Wassermanagement: Dazu gehören Oberflächengewässer und Grundwassergebiete. Da diese Angelegenheiten für diesen Plan nicht relevant sind, wird dies nicht näher erläutert.

Darüber hinaus ist die Wassersicherheit ein wichtiger Ausgangspunkt. Die Provinz verfolgt einen langfristigen und nachhaltigen Ansatz, um Gelderland dauerhaft vor Überschwemmungen durch die (großen) Flüsse und die Veluwerand-Seen zu schützen.

Prävention ist die wichtigste Säule der Politik. Die Verwirklichung der „Planologische Kernbeslissing Ruimte voor de Rivier en de Maaswerken“ wird als erster Schritt in einem fortlaufenden Prozess hin zu einem zukunftsfähigen Flusssystem gesehen, das um 2100 mit einem höheren normativen Abfluss eingerichtet wurde. Der Meeresspiegelanstieg wird auch in der Gestaltung berücksichtigt. Der notwendige Folgeschritt wurde mit den Delta-Entscheidungen 2015 vollzogen.

Im Falle einer Überflutungsgefährdung arbeiten Sicherheitsregionen, Wasserbehörden und andere Parteien zusammen, so dass rechtzeitig und angemessene Maßnahmen ergriffen werden. Die Aufgaben, die die Provinz und ihre Partner sehen, sind:

- Dauerhafter Schutz vor Überschwemmungen durch die (großen) Flüsse und die Küste von Randmeer;
- Wo es aus Sicht des Hochwasserrisikomanagements möglich ist: Entwicklung und Stärkung der charakteristischen Flussnatur in Natura 2000-Gebieten;
- Stärkung der Qualitäten für die (Freizeit-) Wirtschaft der Flusslandschaft und der Randmeerküste.

In Bezug auf den Aspekt der „Überschwemmungen“ wird das akzeptable Niveau der Überschwemmungen auch in Normen umgesetzt, die in der Provinz-Wasserverordnung festgelegt sind (siehe Abschnitt 3.3).

#### Politik der Wasserbehörde (waterschap)

##### Wasserwirtschaftsplan 2016-2021 Wasserbehörde Rhein und IJssel

Dieser neue Wassermanagementplan wurde im November 2015 verabschiedet und ersetzt den Wassermanagementplan 2010-2015. In diesem Wassermanagementplan beschreibt die Wasserbehörde Rijn und IJssel die folgenden Punkte des Zeitraums 2016-2021: Gewährleistung eines guten Schutzes gegen Hochwasser, Sicherstellung eines funktionierenden regionalen Wassersystems und Sicherstellung der Abwasserreinigung.

Der Wasserwirtschaftsplan soll mit der Arbeit anderer Behörden in Verbindung gebracht werden: Provinzen, Gemeinden, Rijkswaterstaat und Nationalregierung. Wassermanagement schafft häufig Voraussetzungen für die Nutzer des Wassers, bietet aber auch Chancen und Mehrwert für gesellschaftliche Nutzer wie Bürger, Landwirte und Landmanager, Unternehmer und (Trinkwasser-) Unternehmen, Erholungssuchende und benachbarte deutsche Wassermanager.

Basierend auf der Umweltstudie wird die Politik für den Planungszeitraum 2016-2021 für unsere Hauptaufgabenbereiche beschrieben:

- Schutz vor Überflutung und Arbeit an der Sicherheit: Sicheres Wasser.
- Achten auf die richtige Wassermenge und einen angemessenen Wasserstand: Ausreichend Wasser.
- Sorge für eine gute Wasserqualität, die für Menschen, Pflanzen und Tiere erforderlich ist: Sauberes Wasser.
- Abwasser aufbereiten und daraus Energie und Rohstoffe gewinnen: Abwasser.
- Gewährleistung guter Voraussetzungen für die kommerzielle Schifffahrt auf der Oude IJssel: Wasserstraßenmanagement.



Kartenansicht des Ausführungsplans mit Flächenkennzeichnung (gelber Stern) aus dem Wasserwirtschaftsplan 2016-2021

Dieses Planungsgebiet liegt südlich des Boven Slinge (in Deutschland: Schlinge). Zu diesem Gebiet wird folgendes gesagt: "In der Gegend von Boven Slinge besteht aufgrund des Klimawandels eine erhöhte Gefahr von Überschwemmungen und Wassermangel. Um diese Auswirkungen zu begrenzen, konzentrieren wir uns auf Maßnahmen, um das Wasser länger in der Region zu erhalten und sind auf der Suche nach Speicherplätzen für Wasser, und zwar in Absprache mit Partnern. Ein grenzüberschreitender Ansatz dafür bietet unter anderem das 2014 erstellte Gewässerconcept Schlinge. "

Für den Planbereich zeigt die Karte auch, dass das „Wünschenswerte Grund- und Oberflächenwasserregime“ (GGOR) noch festgelegt werden muss.

#### Water Vision 2030 Wasserbehörde Rhein und IJssel

Die Wasservision gibt an, wie die Wasserbehörde die gewünschte räumliche Gestaltung des Verwaltungsgebiets betrachtet, um die Wasserprobleme nachhaltig zu lösen. Um dies zu erreichen, muss eine bessere Abstimmung zwischen dem Wasserbedarf der verschiedenen Landnutzungsformen und dem Wassersystem selbst gefunden werden. Da räumliche Lösungen längerfristig nachhaltiger sind, werden sie technischen Lösungen vorgezogen. Bei der Suche nach räumlichen Lösungen ist das natürliche Wassersystem das ideale Vorbild. Ein solches Wassersystem hat unter anderem die Fähigkeit, ausreichend Wasser zu absorbieren (bei starker Niederschlagsmenge) und ausreichend sauberes Wasser zu filtern (auch bei zu schwerer Belastung). Wasser muss bei der künftigen Stadterweiterung eine wesentliche Richtschnur sein. Bei Überschuss dringt Regenwasser in den Boden ein oder wird in das Oberflächenwasser geleitet. Das Water Board ist bestrebt, Regenwasser nicht mehr über das Abwassersystem abzuleiten. Das Abwassersystem ist somit weniger belastet, was die Wahrscheinlichkeit eines Überlaufens von Abwasser in Oberflächenwasser verringert.

Der Wasserausschuss von Rijn und IJssel legt seine eigenen Regeln in der sogenannten „Keur“ fest. Dies ist der traditionelle Name für die Verordnung, die die Sicherheit von Deichen, Wasserwegen und Kais regelt. Aber auch, ob Aktivitäten oder Konstruktionen in der Nähe des Wassers und der Deiche zugelassen sind oder nicht. Weiter werden Ableitungen in das Oberflächenwasser und das Aufpumpen von Boden- und Oberflächenwasser reguliert.

#### Wasserprüfung

Artikel 3.1.6 (Bro) besagt, dass die Erläuterung eines Bestemmingsplans beschreibt, auf welche Weise die Konsequenzen für das Wassermanagement im Plan berücksichtigt wurden. In diesem Wasserabschnitt werden die Auswirkungen der räumlichen Entwicklung je Wasserthema abgewogen. Das Wasserbüro Rhein und IJssel hat eine Wassertesttabelle entwickelt, wobei anhand einer Reihe von Fragen ermittelt werden kann, welche Wasser Aspekte relevant sind und mit welcher Intensität der Wassertestprozess abgeschlossen werden muss. Die

Fragen konzentrieren sich auf den Ort der räumlichen Entwicklung und welche Veränderungen möglich sind.

### Lageplan

Die Tabelle mit den Wasserschlüsseln wurde ausgefüllt, um die Richtlinien für die Wasserversorgung zu testen:

Thema	Testfrage	Relevanz	Intensität
Sicherheit	1. Befindet sich in oder innerhalb von 20 Metern Entfernung von der Planfläche ein Hochwasserschutz? (primärer Hochwasserschutz, regionaler Hochwasserschutz oder Kai)	Nein	2
	2. Befindet sich der Planbereich in einem Wasserspeicher oder in einem Winterbett eines Flusses?	Nein	2
Abwasser/Kanalisation	1. Ist der Anstieg des Abwassers (DWA) größer als 1? m <sup>3</sup> / stunde?	Nein	2
	2. Befindet sich eine Druckleitung von WRIJ im Planungsbereich?	Nein	1
	3. Befindet sich im oder in der Nähe des Plangebiets eine Abwasserkläranlage der Wasserbehörde?	Nein	1
Wasserüberlast	1. Gibt es eine Zunahme der gepflasterten Fläche mit mehr als 2500m <sup>2</sup> ?	Ja	2
	2. Gibt es eine Zunahme der gepflasterten Fläche mit mehr als 500m <sup>2</sup> ?	ja	1
	3. Gibt es Möglichkeiten zur Entkopplung vorhandener Versiegelungen?	nein	1
	4. Befinden sich im Planbereich nasse und tief gelegene Gebiete, Flusstäler, Überschwemmungsgebiete?	ja	1
Qualität Oberflächenwasser	1. Wird Wasser aus dem Planungsbereich (Himmelwasser) ins Oberflächenwasser eingeleitet?	ja	1
Grundwasserüberlast	1. Im Planbereich befinden sich schlecht durchlässige Schichten im Boden?	ja	1
	2. Gibt es im Planbereich eine Versickerung?	nein	1
	3. Ist der Plan darauf gerichtet, Gräben oder andere Gewässer zu verfüllen?	nein	1
Qualität Grundwasser	1. Liegt der Planbereich in der Schutzzone einer Trinkwassergewinnung?	nein	1
Einrichtung u. Verwaltung	1. Sind im oder in der Nähe des Plangebiets Gewässer in Besitz oder Verwaltung der Wasserbehörde?	nein	1
	2. Soll der Plan die Wasserstraßen umgestalten?	nein	2
Volks Gesundheit	1. Überläufe treten in oder in der Nähe des Planbereichs auf das gemischte System?	nein	1
	2. Gibt es oder gibt es künftig Funktionen in oder in der Nähe des Planungsbereichs mit Umwelthygiene- oder Ertrinkungsrisiken (schwimmen, spielen, Gärten am Wasser)?	nein	1
Nassgebiet	1. Befindet sich der Planbereich in oder in der Nähe einer nassen ökologischen Verbindungszone - EVZ?	nein	2
	2. Befindet sich ein Gewässer mit Spezifisch ökologischer Zielsetzung (SED) oder <i>HEN-water</i> (Höchstes Ökologisches Niveau) im Planbereich oder in dessen Nähe?	nein	2
	3. Der Planbereich befindet sich in Schutz zonen nasse Natur?	nein	1
	4. Befindet sich der Plan in einem Natura 2000-Gebiet?	nein	1
Trockengebiet		Nein	1

Freizeitwert	1. Werden im Planungsgebiet Wasserläufe und / oder Land von der Wasserbehörde verwaltet, wo eine aktive Erholungsnutzung möglich ist?	Nein	2
Kulturhistorie	1. Sind kulturhistorische Wasserobjekte im Plangebiet vorhanden?	Nein	1

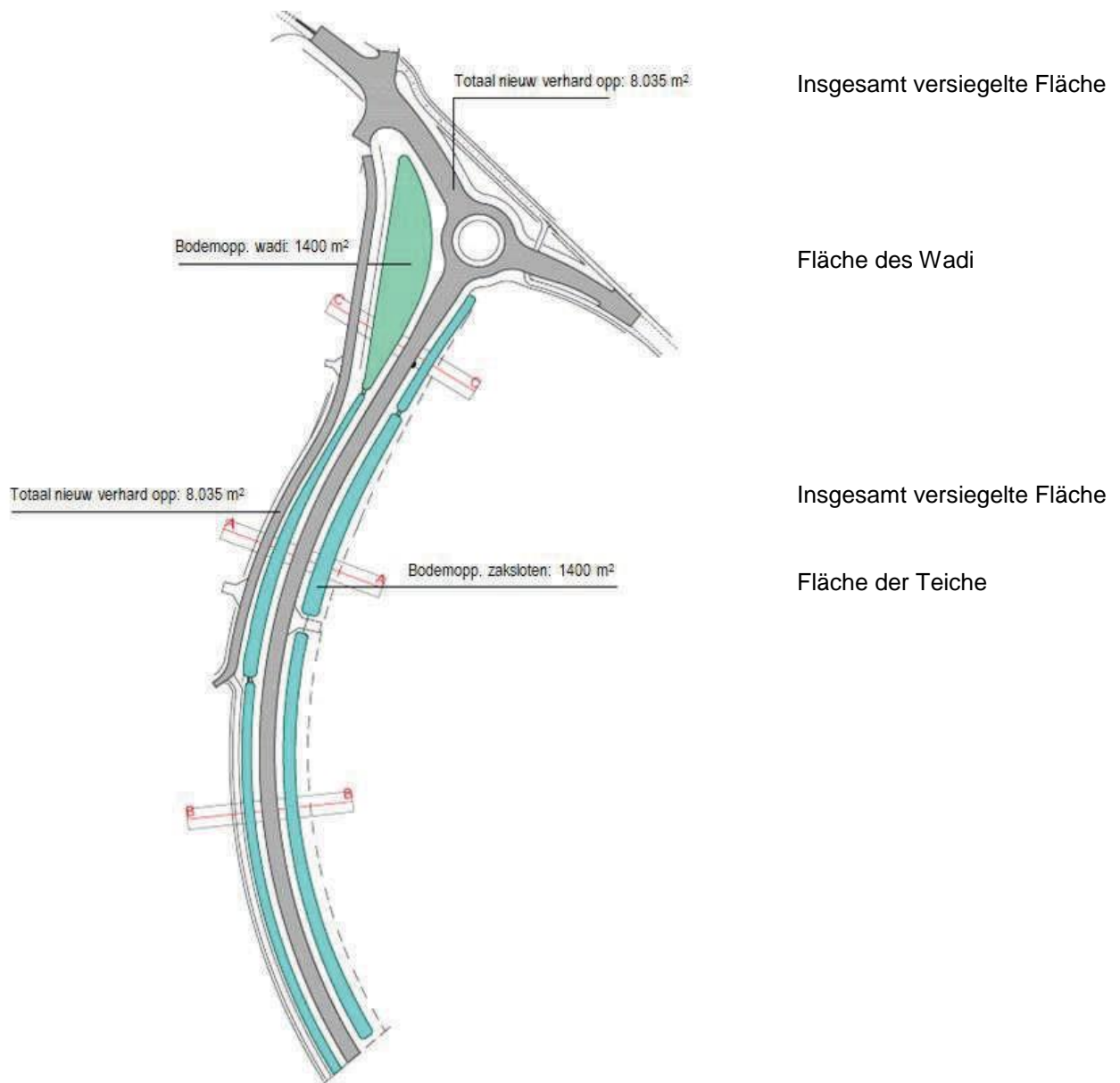
Wenn eine Frage der Kategorie 2 mit einem „Ja“ beantwortet wird, ist ein ausführlicher Wassertest erforderlich. Wenn keine der Fragen der Kategorie 2 mit „Ja“ beantwortet wurde, kann ein verkürzter Wassertest durchgeführt werden. Wenn nur mit „Nein“ geantwortet wird, ist der RO-Plan für das Wassermanagement nicht wichtig, und es muss keine Wasserberatung vom Wasserausschuss angefordert werden. Für alle Fragen, bei denen ein "Ja" ausgefüllt wird, folgt eine Erklärung.

#### *Stauanässe (Oberflächenwasser)*

Das Bild unten zeigt die im Planbereich hinzugefügten Flächen der Fahrbahn. Die Parallelstraße wird nur verlegt, weshalb keine zusätzliche Versiegelung stattfindet. Insgesamt erhöhen die Errichtung des Rundwegs und der (Verbindungen zum) Kreisverkehr die gepflasterte Fläche um 8.035 m<sup>2</sup> zu der bestehenden gepflasterten Fläche von 2.768 m<sup>2</sup>. Dies ist mehr als die Grenze von 2.500 m<sup>2</sup>, die in der Wassertesttabelle enthalten ist.

Als Ausgleich für das Pflaster werden Wasserläufe entlang des Rundwegs und ein Wadi (Water Abfuhr Durch Infiltration) in der westlichen Achselhöhle des Kreisverkehrs verlegt (siehe Abbildung unten). Die Gesamtfläche für Wasser (Lagerung) beträgt 1.400 m<sup>2</sup> der Teiche und 1.400 m<sup>2</sup> des Wadis.

Neben der Oberfläche der Wassergräben/Teichen und des Wadis wird die Kapazität zur Wasserspeicherung durch die Tiefe dieser Gewässer bestimmt. Der Inhalt ist daher auch wichtig für den Ausgleich der hinzugefügten Versiegelung. Die Teiche sind wegen des abschüssigen Geländes mit Schwellen ausgestattet und haben daher eine Wasserspeichertiefe von mindestens 50 cm pro Teich. Das Wadi hat eine Bodenhöhe von 75 cm unter der ebenen Erde und hat einen Überlauf auf eine vorhandene Wasserstraße über einen Taucher, der 20 cm über dem Boden des Wadis liegt. Der Taucher fungiert somit als Schwelle. Dies bedeutet, dass in den Teichen und im Wadi ausreichend Speicherkapazität vorhanden ist: Der Gesamtinhalt reicht aus, um die zusätzliche gepflasterte Fläche von 5.972 m<sup>2</sup> auszugleichen. Darüber hinaus bieten die Gestaltung der Straße und des Kreisverkehrs ausreichend Möglichkeiten für die Entwässerung der Straße.



*Kartenansicht der technischen Ausrüstung von Wasser sparenden Anlagen an der Straße*

Die Planfläche befindet sich in der Nähe eines Bachtals. Das Bachtal der Bovenslinge liegt etwa 150 m nördlich des Plangebiets.

*Qualität Oberflächenwasser*

Auf beiden Seiten des Rundwegs wird ein Wassergraben realisiert, in der Regenwasser von der Straße abgeleitet wird. Infolgedessen findet eine Ableitung des Regenwassers in das Oberflächenwasser statt.

*Grundwasserverschmutzung*

In der Gemeinde Winterswijk treten vielerorts schlecht durchlässige Lehmschichten im Untergrund auf. Am Rundweg gibt es keinen oberflächennahen Lehm. Wenn sich Lehm im Grundriss im Boden befindet, dann ist dies nur in tieferen Schichten.

## **Fazit**

Die Planfläche wurde um eine Fläche von mehr als 2.500 m<sup>2</sup> erweitert. Dies ist eine Kategorie-2-Frage, was bedeutet, dass ein ausführlicher Wassertest erforderlich ist. Der Plan wurde der Wasserbehörde vorgelegt. Die Kommentare der Wasserbehörde wurden eingearbeitet.

## **4.7 Flora und Fauna**

Für diese räumliche Entwicklung müssen die Konsequenzen für geschützte Naturwerte und die Konsequenzen im Rahmen der aktuellen Naturgesetzgebung und Vorschriften sichtbar gemacht werden. In diesem Zusammenhang wurde im Februar 2015 recherchiert<sup>8</sup>.

### ***Erforschung Flora und Fauna***

#### Flächenschutz

##### Natura 2000-Gebiete

Das Plangebiet ist ca. 2,5 km vom Natura 2000-Gebiet Willinks Weust entfernt. Auch das Natura-2000-Gebiet Woodse Veen und Bekendelle liegen 10 km entfernt. Aufgrund der ohnehin dazwischen liegenden störenden Elemente (Straßen und Gebäude) und der Entfernung sind keine direkten negativen Auswirkungen der Pläne auf Natura-2000-Gebiete zu erwarten.

##### GNN / GO / Gänsefütterungsgebiete / Wiesenvogelgebiete

Die Lage des Plangebiets in Bezug auf GNN und GO (wie zuvor erwähnt), Gänsefütterungsgebiete und Grünlandvogelgebiete schränkt die beabsichtigten Pläne nicht ein.

#### Artenschutz

##### *Allgemein*

Im Allgemeinen ist keine Störung für geschützte Pflanzen- oder Tierarten zu erwarten. Ausnahmen hiervon sind möglicherweise Steinkauz, Fledermaus und Kreuzkröte. Weitere Untersuchungen wurden hierzu durchgeführt. Die Ergebnisse folgen. Schließlich gibt es ein generelles Verbot der Störung der Brutvögel und eine Fürsorgepflicht. Diese werden im Folgenden auch kurz erwähnt.

##### *Steinkauz (kleine Eule)*

Eine weitere Untersuchung der Funktionen des Gebiets für die kleine Eule wurde durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen, dass es im Planbereich keine wesentlichen Funktionen für die kleine Eule gibt. Mit dem Plan gehen keine wesentlichen Funktionen für die kleine Eule verloren. Auch der Erhaltungszustand der kleinen Eule wird durch den Plan in der Nähe des Plangebiets nicht negativ beeinflusst. Daher ist von einer Ausnahmeregelung Flora und Fauna für die kleine Eule keine Rede.

##### *Zwergfledermaus*

Die Fledermausuntersuchung zeigt, dass wesentliche Funktionen der gemeinen Zwergfledermaus im und um den Planbereich vorhanden sind. Dies betrifft ein Paarungsgebiet im Planbereich und zwei direkt außerhalb. In Bezug auf das Paarungsgebiet im Plangebiet gibt es ausreichende Möglichkeiten, das Gebiet nach Norden und Osten zu erweitern. Dies stellt die Funktionalität des Lebensraumes des Paares sicher. In Bezug auf die anderen Paarungsgebiete wird der Schluss gezogen, dass durch die Begrenzung der Straßenbeleuchtung Funktionsverlust vermieden werden kann.

Es gibt auch eine wesentliche Flugbahn der gemeinen Zwergfledermaus außerhalb und im Planbereich. Die bestehende wesentliche Flugroute wird in der neuen Situation die Provinzstraße kreuzen. Dies kann durch Maßnahmen wie ein sogenanntes "Hop-Over" verhindert werden. In dem Bericht wird untersucht, welche Maßnahmen erforderlich sind, um die Verpflichtung zur Beantragung einer Befreiung vom Flora-Fauna-Gesetz zu verhindern. Diese Maßnahmen werden umgesetzt.



### *Kreuzkröte*

Eine brachliegende Stelle im Norden des Plangebiets gilt als geeignet für die Kreuzkröte. Um die Besiedlung der Kreuzkröte im Plangebiet zu verhindern, wird empfohlen, kein offenes Wasser (insbesondere flache Becken) stehen zu lassen und / oder während der Brutzeit (April bis Juni) einen Amphibienschirm zu platzieren. Wenn die Verwirklichung des Plans jedoch noch ein oder mehrere Jahre dauert, kann die Besiedlung der Kreuzkröte nicht im Voraus ausgeschlossen werden, und weitere Untersuchungen werden als notwendig erachtet.

Es wird davon ausgegangen, dass ein geeigneter Lebensraum für die Kreuzkröte verhindert wird und weitere Untersuchungen nicht erforderlich sind.

### *Brütende Vögel*

Bei (Beginn) der Arbeit in der Brutzeit können Brutvögel gestört werden oder ihre Nester werden beschädigt. Die Brutzeit erstreckt sich global von Mitte März bis Mitte August. Im Rahmen des Gesetzes über Flora und Fauna kann keine Ausnahme für Aktivitäten erteilt werden, die Vögel in ihrer Brutzeit stören könnten. Der Beginn der Arbeit sollte daher außerhalb der Brutzeit erfolgen.

### *Fürsorgepflicht*

Jeder muss immer und überall die Sorgfaltspflicht beachten (Art. 2 Flora und Fauna Act). Jeder muss für alle Wildtiere, Pflanzen und ihr Lebensumfeld ausreichend Sorge tragen. Dies kann beispielsweise dadurch geschehen, dass die Arbeit außerhalb gefährdeter Zeiten (Brutzeit und Winterschlafzeit) ausgeführt wird. Es können auch stufenweise Arbeiten geleistet werden, um Tieren die Chance zu geben, zu fliehen.

### **Naturschutzgesetz**

Das Naturschutzgesetz ist am 1. Januar 2017 in Kraft getreten. Damit wurden die Gesetze und Vorschriften, auf deren Grundlage die Flora und Fauna-Untersuchung durchgeführt wurde, in einigen Punkten geändert. Die Forschung untersuchte nur vor dem 1. Januar 2017 streng geschützte Arten. Es besteht jedoch keine Möglichkeit, dass die neuen in Gelderland geschützten Arten im Plangebiet vorkommen (hauptsächlich sehr spezielle Arten). Arten, die nicht mehr geschützt sind, kamen ohnehin nicht vor.

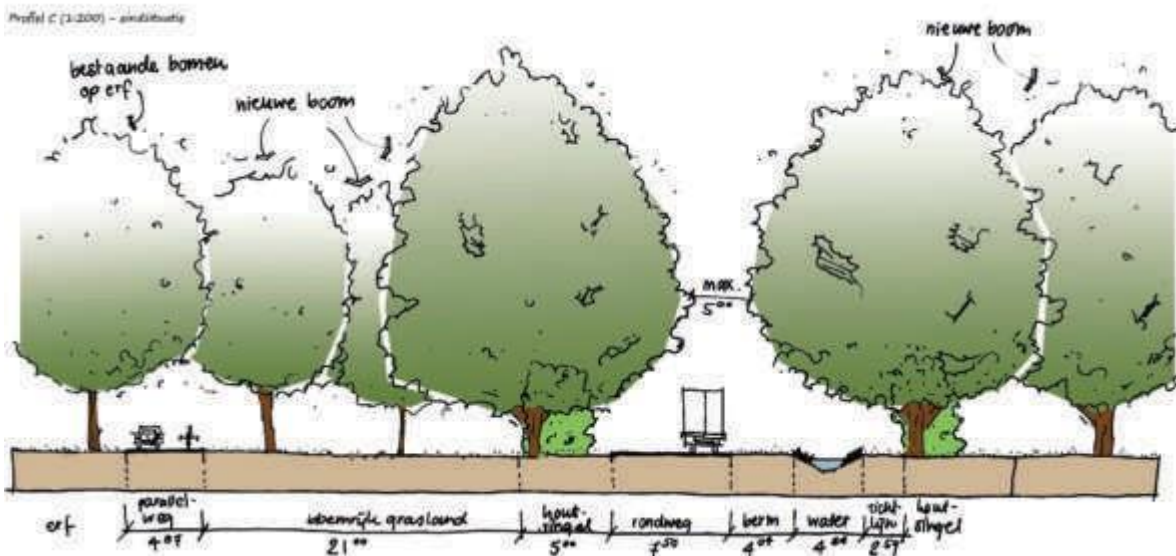
### **Maßnahmen zugunsten von Fledermäusen**

In einen Landschaftsintegrationsplan (Abschnitt 2.5) wurden Maßnahmen aufgenommen, um Fledermäuse beim Überqueren der Straße am Ort ihres Flugweges zu führen.

Die Fledermäuse fliegen in der Regel entlang der hohen Vegetation. Auf der Höhe des Rundwegs gibt es in der jetzigen Situation keine Bepflanzung. Um zu verhindern, dass Fledermäuse "tauchen" und gegen Lastwagen und anderen Verkehr fliegen, müssen die Baumreihen auf beiden Straßenseiten miteinander verbunden werden. Dies wird als "Hop-Over" bezeichnet.

Ein Hop-Over wurde in den Landschaftsintegrationsplan aufgenommen. Die folgende Abbildung zeigt das endgültige Bild am Ort des Sprungbereiches. In der vorübergehenden Situation, in der die Bäume und Sträucher noch nicht hoch / breit genug sind, um die gesamte Straße zu überspannen, müssen temporäre Vorkehrungen getroffen werden, um die Fledermäuse über die Straße zu führen. Diese Maßnahme kann aus einer künstlichen Konstruktion mit Drähten bestehen, auf deren Basis sich die Fledermaus orientieren kann.

Der Landschaftsintegrationsplan ist als unbedingte Verpflichtung in den vorliegenden Plan aufgenommen, der die Umsetzung dieser Maßnahmen zu Gunsten von Fledermäusen garantiert.



Hop-Over-End-Situation

### Fazit

Im Bereich des Gebietsschutzes gibt es keine möglichen negativen Auswirkungen. Im Hinblick auf den Artenschutz wird ein Hop-Over realisiert, um die Störung der Fledermäuse zu verhindern. Darüber hinaus sollte der nicht erschlossene Bereich nicht übermäßig lange als Brache liegen gelassen werden, um die Besiedlung durch die Kreuzkröte zu verhindern. Schließlich gelten das Verbot der Störung der Brutvögel und die Sorgfaltspflicht im Allgemeinen. All dies wird bei der weiteren Planung und Realisierung berücksichtigt.

## 4.8 Kulturgeschichte und Archäologie

### 4.8.1 Kulturgeschichte

#### Allgemein

Im Rahmen der Nationalen Politik zur Modernisierung des Denkmalmanagements ist es seit dem 1. Januar 2012 gesetzlich verpflichtet, die Kulturgeschichte bei der räumlichen Entwicklung zu berücksichtigen. Rechtsgrundlage hierfür ist der Raumordnungsbeschluss (Bro). Die Raumplanung hat somit eine ausgeprägte Rolle bei der Erhaltung / Verbesserung kulturhistorischer Werte.

#### Prüfung

Es gibt keine spezifischen kulturhistorischen Werte am Ort des Plangebiets. Es gibt jedoch Landschaftsstrukturen, die von der neuen Straße teilweise geschnitten werden. Dieser Aspekt wurde im Planungsprozess und in der Entscheidung zwischen den Varianten berücksichtigt. Die gewählte bevorzugte Variante wird die kulturhistorisch wertvollen Bereiche und Strukturen so wenig wie möglich durchschneiden.

Die archäologische Karte der Gemeinde, die im folgenden Abschnitt gezeigt wird, zeigt, dass die geplante Straßenroute zwischen zwei historischen landwirtschaftlichen Betrieben liegt. Auf der Ostseite betrifft dies den Hof Mensinks Lannever und auf der Westseite Mensinkhuusken. Das Anwesen von Mensinks Lannever stammt aus dem späten Mittelalter (älter als 1650). Der Name bezieht sich auf einen historischen Wall, zur Verstärkung oder Verteidigung. Der historische Hofstandort Mensinkhuusken wurde vor 1832 erwähnt. Die geplante Straßenroute hat keine Auswirkungen auf die bestehenden Gebäude.

### Fazit

Der Aspekt Kulturgeschichte ist hinreichend untersucht und stellt kein Hindernis dar.

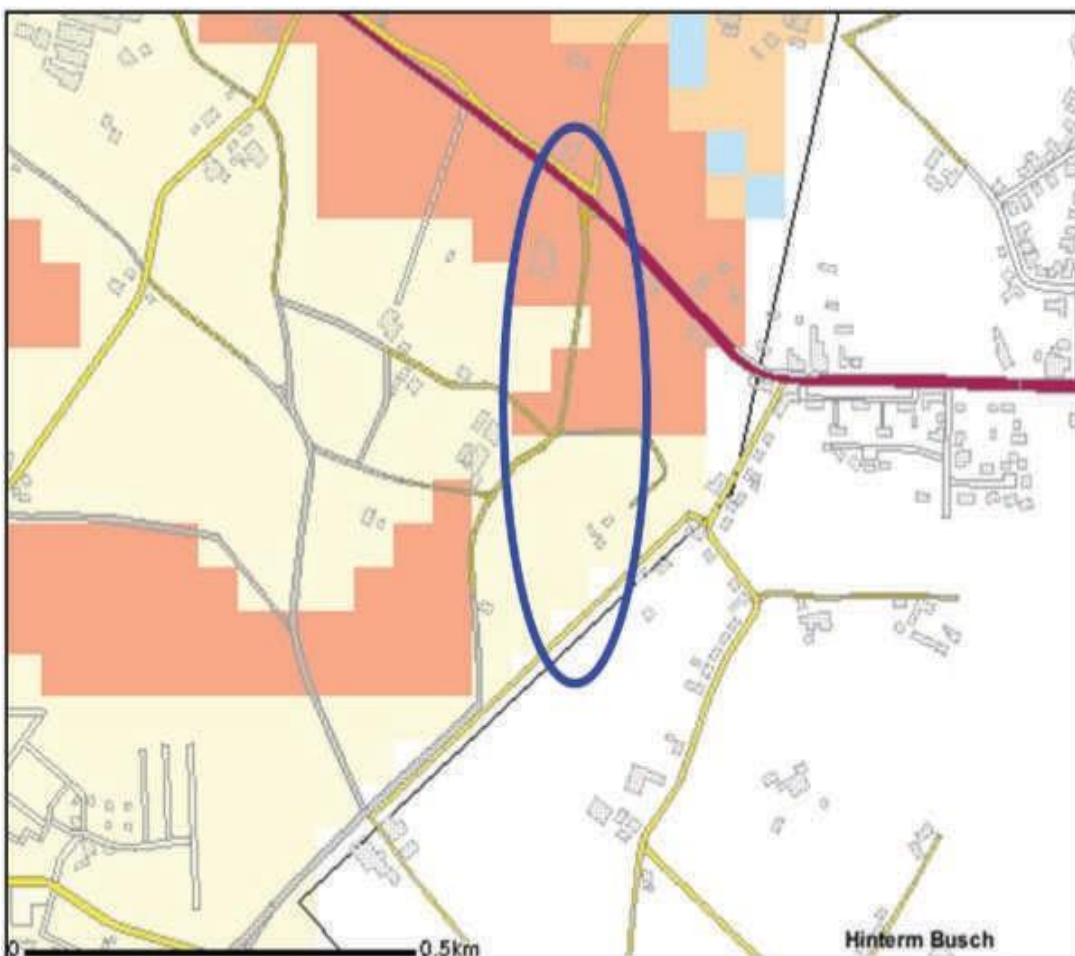
## 4.8.2 Archäologie

### Allgemein

Bei einem räumlichen Plan müssen gemäß dem Gesetz kulturelles Erbe die im Boden vorhandenen oder erwarteten archäologischen Werte berücksichtigt werden.

### Prüfung

Entsprechend der Richtkarte der archäologischen Werte des Nationalen Büros für archäologische Bodenuntersuchung ruht ein hoher archäologischer Erwartungswert auf einem Teil des Plangebiets (siehe IKAW-Karte). Dies bedeutet, dass die Chance, archäologische Überreste zu finden, groß ist. Es muss nachgewiesen werden, dass die Baupläne keine archäologischen Überreste im Plangebiet beschädigen.



Ausschnitt IKAW-Karte (Quelle: [www.kich.nl](http://www.kich.nl))

### Untersuchung

Um die archäologischen Erwartungen im Planbereich weiter zu präzisieren, wurden theoretische Recherchen und eine Bestandsaufnahme durchgeführt<sup>9</sup>.

#### *Theoretische Recherchen*

Um eine bestimmte archäologische Erwartung für das Plangebiet zu erstellen, wurden theoretische archäologische Recherchen durchgeführt. Für den nördlichen Teil des Plangebiets besteht, basierend auf theoretischen Recherchen, eine hohe Erwartung bezüglich Feuersteinkolonien vom späten Paläolithikum und

Mesolithikum sowie bezüglich Siedlungsresten aus der Jungsteinzeit bis einschließlich des frühen Mittelalters. Die Erwartungen an das späte Mittelalter und die neuere Epoche sind gering.

Für den südlichen Teil des Plangebiets besteht, basierend auf theoretischen Recherchen, eine geringe Erwartung bezüglich Feuersteinkolonien vom späten Paläolithikum und Mesolithikum sowie bezüglich Siedlungsresten vom Neolithikum bis in die neue Epoche.

#### *Inventarfeldstudie*

Diese Erwartung wurde anhand einer Inventarfeldstudie geprüft. Zunächst wurde untersucht, wie die Struktur des Untergrundes ist und ob das Bodenprofil intakt ist. Anschließend wurde bewertet, inwieweit bestehende archäologische Überreste durch die beabsichtigte Erschließung des Gebiets gefährdet sind.

Der Untergrund besteht aus mäßig feinem Decksand (Formation von Wierden, Formation von Boxtel). Im tieferen Untergrund wurde teils Geschiebelehm gefunden (Gieten-Formation, Formation von Drente). Im Decksand haben sich Podsol-Braunerdeschichten entwickelt. Der Boden der natürlichen Podsol-Braunerde ist im Planbereich gestört. In sieben Bohrungen wurde ein Überbleibsel des B-Horizonts des natürlichen Feldbodens gefunden (Bohrung 1-5, 12 und 17). In sechs Bohrungen (Bohrung 3-5, 9, 10 und 12) wurde ein Überrest des Plaggenesch gefunden. Der C-Horizont wurde in zwei Bohrungen (Bohrung 9 und 10) direkt unter dem Plaggenesch gefunden. Die anderen Bohrungen zeichnen sich durch eine größere Zerstörung aus.

Angesichts der hohen Erwartung, archäologische Werte aus der Jungsteinzeit bis einschließlich des Frühmittelalters am Straßenrand und im Straßenprofil des südlichen Teils des Kottenseweg und des Vosseveldseweg zu finden, stellen die geplanten Aktivitäten eine Gefahr für archäologische Überreste in diesem Teil des Gebiets dar. An der Stelle des bestehenden Straßenprofils drohen Gefahren für archäologische Überreste, wenn die Störung tiefer als das bestehende Niveau reicht.

Angesichts der hohen Erwartung, archäologische Werte aus der Jungsteinzeit bis einschließlich des Frühmittelalters in der Umgebung der Bohrungen 9, 10 und 12 zu finden, stellen die geplanten Aktivitäten eine Gefahr für archäologische Überreste in diesem Teilbereich dar, wenn die Störung tiefer ist als 60 cm unter der Oberfläche.

Die hohen archäologischen Erwartungen der theoretischen Recherchen für den nördlichen Teil des Plangebiets, Feuersteinkolonien aus dem späten Paläolithikum und Mesolithikum zu finden, können basierend auf den Ergebnissen der Feldforschung auf einen niedrigen Wert zurückgestuft werden.

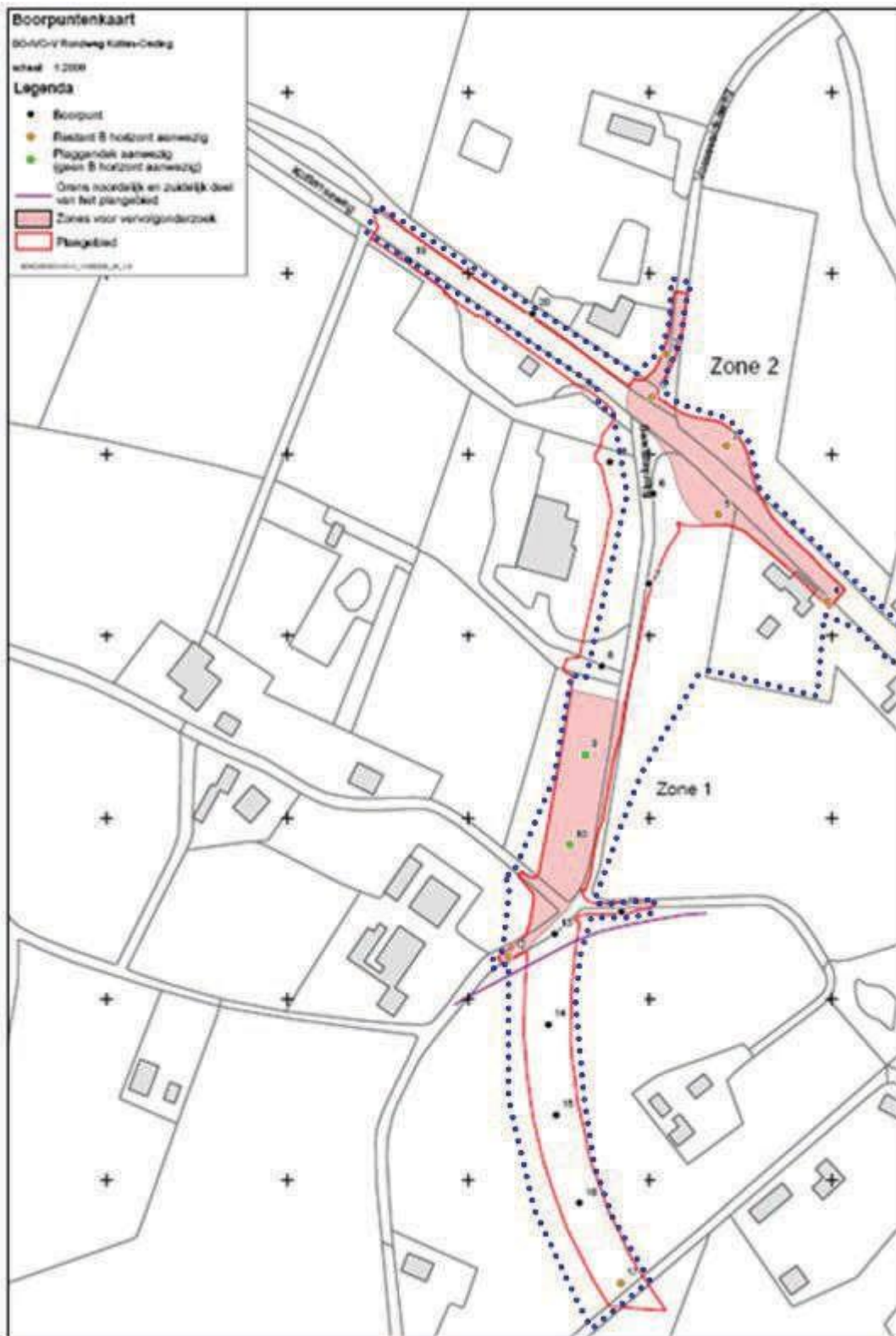
Die geringe theoretische Erwartung für das späte Mittelalter und die neue Ära kann nicht durch Ergebnisse der Feldforschung bestätigt werden, da kein spezifisches Screening auf archäologische Indikatoren durchgeführt wurde.

Die hohen archäologischen Erwartungen der theoretischen Recherchen für den nördlichen Teil des Plangebiets bezüglich Siedlungsspuren vom Neolithikum bis zum Frühmittelalter lassen sich anhand der Ergebnisse der Feldforschung differenzieren. Diese hohe Erwartung gilt nur für die Zonen, in denen ein restlicher Plaggenesch und / oder ein restlicher B-Horizont gefunden wurde.

Die geringe archäologische Erwartung der theoretischen Recherchen für den südlichen Teil des Plangebiets, Siedlungsspuren vom Neolithikum bis zum frühen Mittelalter zu finden, kann auf der Grundlage der Ergebnisse der Feldforschung aufrechterhalten werden.

#### *Empfehlungen und Bewertung der Untersuchung*

Basierend auf den Ergebnissen der Untersuchung wird eine Nachforschung für einen Teil des Planbereichs empfohlen. Es betrifft die beiden Zonen, wie in der Karte unten angegeben.



Boorpuntenkaart (Quelle: Theoretische Recherchen und Inventarfeldstudie, Probebohrungen Rundweg in Kotten-Oeding) mit Planfläche des Bestimmingsplans, blau punktiert

In der Zone 1 um die Bohrung 9-12 sollte eine Kartierungsuntersuchung durchgeführt werden. Die Untersuchung in Zone 1 muss durchgeführt werden, wenn die geplante Störungstiefe über die Plaggendecke hinausgeht (ca. 60 cm). Es ist ratsam, mit einem Edelman-Bohrer mit einem Durchmesser von 15 cm zu bohren. Die Bohrungen müssen im C-Horizont mindestens 25 cm betragen. Das gebohrte Sediment muss mit einer Maschenweite von 4 mm gesiebt und auf das Vorhandensein archäologischer Indikatoren geprüft werden. Die Bohrungen müssen lithologisch gemäß NEN 510426 beschrieben und bodengestützt interpretiert werden.

Die Bohrmöglichkeiten in Zone 2 des Straßenkanals Kottenseweg-Vosseveldseweg sind begrenzt. Hier empfiehlt es sich, die Ausgrabung des Straßenprofils archäologisch begleitet durchzuführen. Ziel dieser Untersuchung ist es festzustellen, ob eine archäologische Stätte tatsächlich im Plangebiet vorhanden ist und, wenn dies der Fall ist, die Lage zu schätzen. Für archäologische Leitlinien ist ein Anforderungenprogramm (PoR) erforderlich, das von der zuständigen Behörde, der Gemeinde Winterswijk, genehmigt wurde.

Für den Rest des Planbereichs wird keine Nachuntersuchung empfohlen.

Auf der Grundlage der Explorationsuntersuchung entschied der regionale Archäologe, dass in beiden Zonen weitere Untersuchungen betrieben werden sollten. Diese Folgeuntersuchung sollte für beide Zonen aus einer archäologischen Begleitung (Protokollausgrabung) auf der Grundlage eines vorab genehmigten Anforderungskatalogs bestehen.

#### Anforderungenprogramm

Auf der Grundlage der Schlussfolgerungen und Empfehlungen der explorativen Studie wurde für die Zonen 1 und 2 und den Planbereich zwischen diesen Zonen ein Anforderungskatalog<sup>10</sup> erstellt. Dieses PoR gibt an, wie die Folgeuntersuchung durchgeführt werden sollte.

Die Arbeiten zum Bau des Rundwegs müssen unter archäologischer Aufsicht auf der Grundlage der Methoden, Techniken und Vereinbarungen des Anforderungskatalogs erfolgen. Das Anforderungsverzeichnis wurde vom regionalen Archäologen genehmigt.

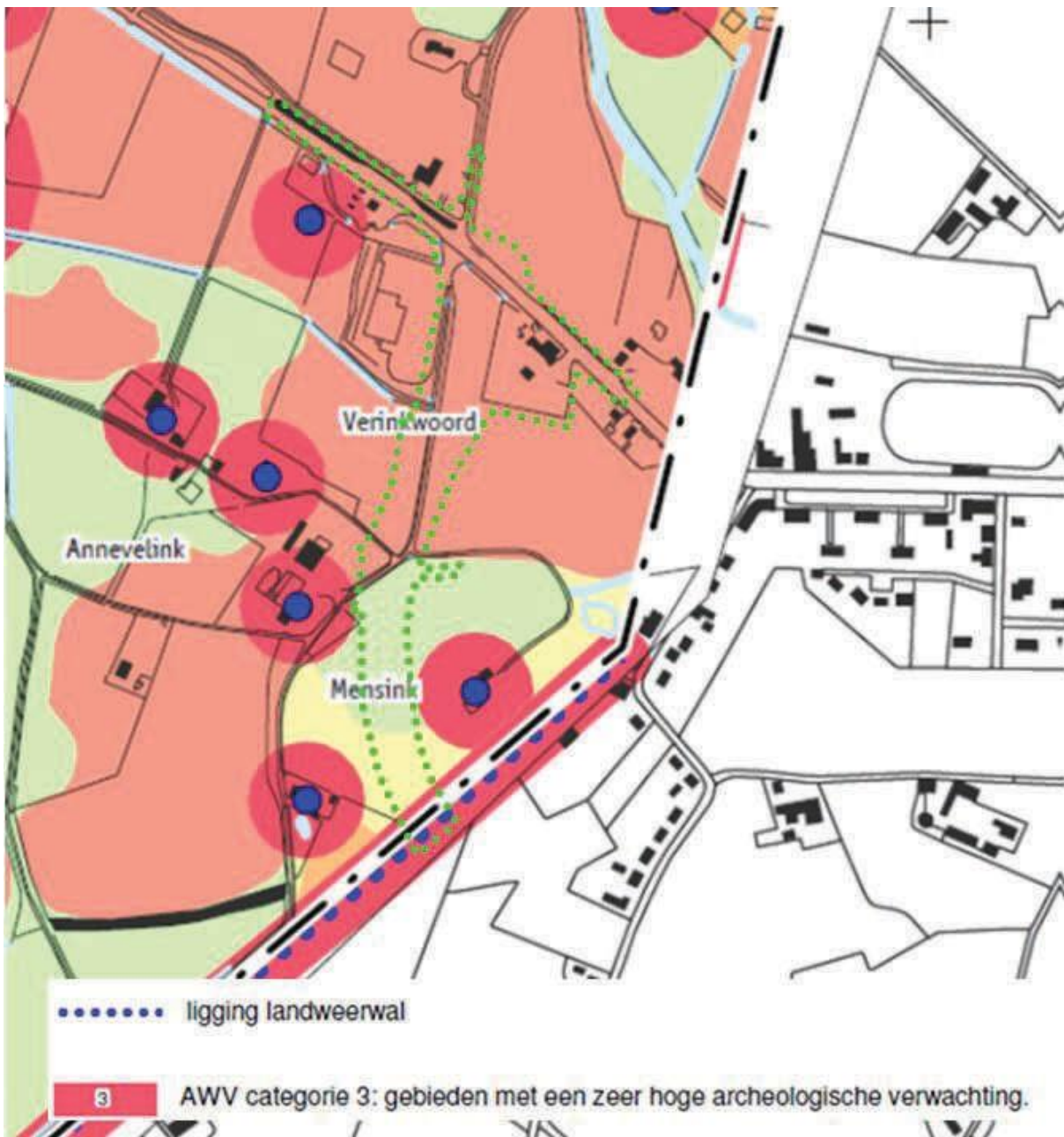
#### Zusätzliche Informationen

##### *Lage zwischen Zone 1 und 2*

Als Antwort auf einen Entwurf des Anforderungskatalogs wurden seitens der Gemeinde zusätzliche und noch unbekannt Informationen über entdeckte archäologische Überreste in der Nähe eines nicht ausgewählten Streckenabschnitts vorgelegt. Diese neuen und zusätzlichen Informationen waren in den 2011 konsultierten offiziellen Quellen nicht bekannt und wurden daher nicht in den damaligen Bericht und die Stellungnahme aufgenommen. Aufgrund dieser zusätzlichen Informationen empfahl der regionale Archäologe, auch die Zone zwischen Zone 1 und Zone 2 in die Studie einzubeziehen. Aus diesem Grund wurde der PoR ergänzt.

##### *Historischer Wall*

Nach Durchführung der theoretischen Recherche, in der man zu dem Schluss kam, dass für den südlichen Teil keine weiteren Untersuchungen erforderlich waren, wurde der „Cultuurhistorische Atlas Winterswijk“ erstellt, auf dessen Grundlage die Gemeinde eine archäologische Wertekarte erstellte. Daraus lässt sich die Schlussfolgerung ziehen, dass unmittelbar an der Grenze wahrscheinlich ein historischer Wall vorliegt, der von der Straßenroute durchschnitten wird. Das Bild unten zeigt einen Ausschnitt aus der Karte der archäologischen Wertekarte, die den Standort des Walls zeigt die Lage des Walls.



Karte: Ausschnitt vom Kulturhistorischen Atlas Winterswijk mit Anzeige Planbereich (hellgrüne gepunktete Linie) (Kat.3: Gebiete mit sehr hoher archäologischer Erwartung)

In Anbetracht des Vorstehenden ist beabsichtigt, auch den Wall in die Folgestudie aufzunehmen.

#### *Nicht untersuchte Gebiete*

Die oben dargestellte Bohrpunktkarte zeigt schließlich, dass der Untersuchungsbereich nicht den gesamten aktuellen Planbereich dieses Entwicklungsplans abdeckt. Die noch nicht untersuchten Bereiche sollten ebenfalls in die Folgestudie einbezogen werden. Dies gilt nicht für Gebiete, die aufgrund des Kulturgeschichtsatlas eine geringe archäologische Indikationserwartung haben (die Bereiche sind auf der Karte hellgrün und hellgelb).

#### Fazit

Der archäologische Aspekt steht diesem Entwicklungsplan nicht entgegen. Die Nachuntersuchung wird noch durchgeführt.

Um die archäologischen Werte in den noch zu untersuchenden Gebieten zu schützen, wurden diese Teile in eine archäologische Doppelplanung einbezogen.

#### **4.9 Wirtschaftlichkeit**

Die Kosten, die sich aus der Umsetzung des vorliegenden Plans ergeben, werden vollständig von der deutschen Regierung getragen. Darunter fallen die Kosten für Fremdleistungen, die durch die Erstellung des Plans entstehen. Die Abnahme der Straße wird von der Bundesregierung übernommen und die Kosten hierfür werden von der Bundesregierung getragen. Nach der Übergabe des Rundwegs wird der Teil der Straße auf niederländischer Seite an die Provinz Gelderland übertragen. Die Provinz übernimmt dann die Kosten für die Verwaltung und Instandhaltung dieses niederländischen Straßenteils. Dies ist in einer Vereinbarung (Vereinbarung über die Zusammenarbeit im Verfahren zur Einrichtung des Rundwegs um Oeding) niedergelegt, die von der deutschen Regierung, der Provinz Gelderland und der Gemeinde Winterswijk unterzeichnet wurde. Die wirtschaftliche Durchführbarkeit gilt als hinreichend erwiesen.



## Kapitel 5 Bestimmungsmodus

### 5.1 Allgemein

#### 5.1.1 Was ist ein Bestimmungsplan?

Der städtische Bestimmungsplan ist ein Mittel, mit dem einem Gebiet Funktionen zugewiesen werden. Es geht also darum, Verwendungen zu gewähren. Aus dem Raumordnungsgesetz folgt ein wichtiges Prinzip: Es geht um eine Zulassungsplanung. Der Rechtsinhaber eines Gebiets (Eigentümer, Mieter usw.) darf die Funktion des Bestimmungsplans ausüben. Das heißt:

1. Der Rechtsinhaber eines Gebiets kann nicht verpflichtet werden, ein im Bestimmungsplan ausgewiesenes Ziel tatsächlich zu realisieren, und
2. Der Rechtsinhaber eines Gebiets darf keine anderen Funktionen unter Verletzung der angegebenen Flächennutzung ausüben (ein Übergangsgesetz ist ebenfalls von Bedeutung).

Ein Bestimmungsplan regelt daher:

1. die zulässige Nutzung eines Gebiets (und der Bauarbeiten und Gebäude);  
Bestimmungsplan kann Regeln für Folgendes enthalten:
2. die Bebauung der Flächen;
3. die Durchführung von (Bau-)Arbeiten.

Der Bestimmungsplan ist ein wichtiges Instrument für die Raumplanungspolitik, aber sicherlich nicht das einzige Instrument. Andere räumliche Gesetze und Verordnungen wie das Wohnungsgesetz, das Gesetz Kulturelles Erbe, allgemeine örtliche Verordnungen, das Umweltmanagementgesetz und die Bauverordnung sind für die Umsetzung der Raumplanungspolitik ebenfalls von großer Bedeutung.

#### 5.1.2 Bestimmungsort, Doppelbestimmung und Bezeichnung

Im Bestimmungsplan wird angegeben, welche Nutzung das Gelände hat. Dies erfolgt über eine Flächennutzungsbezeichnung. Die Nutzungsmöglichkeiten, wie sie in den beiliegenden Regeln angegeben sind, gelten für das im Bestimmungsplan angegebene Ziel. Diese gewährten Verwendungen können auf zwei Arten weiter spezifiziert werden:

1. Durch eine Doppelbestimmung. Eine Doppelbestimmung ist, wie der Name schon sagt, ein Ziel, das zusätzlich dem Gebiet zugeordnet ist. Es können also mehrere Ziele für das Gebiet gelten. Es gibt immer ein "einziges" Ziel (das ist das Hauptziel) und manchmal gibt es ein doppeltes Ziel (manchmal sogar mehrere). Die Regeln der doppelten Bestimmung beschreiben, welche Bestimmungen zusätzlich zu den Möglichkeiten der zugrunde liegenden Ziele für ein Gebiet gelten oder welche Einschränkung gilt.
2. Durch eine Bezeichnung. Eine Bezeichnung ist ein Zeichen im Bestimmungsplan, das sich auf eine Fläche auf dieser Karte bezieht. Durch eine Angabe wird etwas in den Regeln angeordnet. Dieses „Etwas“ kann sich auf zusätzliche Möglichkeiten oder zusätzliche Einschränkungen für die Nutzung und / oder das Gebäude und / oder den Bau von Bauwerken beziehen. Diese Bezeichnungen können in einer Bestimmungsregel, in mehreren Bestimmungsregeln vorkommen und können auch eigene Regeln haben.

#### 5.1.3 Kapitel Struktur der Regeln

Die Regeln sind in 4 Kapitel unterteilt:

1. Einführungsregeln In diesem Kapitel werden Begriffe erläutert, die in den Regeln verwendet werden (Artikel 1). Dies geschieht, um eine eindeutige Erklärung und Anwendung der Regeln sicherzustellen. Es wird auch festgelegt, wie bei der Anwendung der Regeln gemessen werden soll (Artikel 2).
2. Bestimmungsregeln. In diesem zweiten Kapitel sind die Regeln der Bestimmungen enthalten. Dies erfolgt in alphabetischer Reihenfolge. Die zulässige Nutzung ist für jede Bestimmung geregelt, und es gibt Bauvorschriften und gegebenenfalls auch Bestimmungen über die Ausführung von Arbeiten, die nicht

Bauten sind für die dazugehörenden arbeiten und Tätigkeiten. Wenn doppelte Ziele vorhanden sind, werden sie auch in dieses Kapitel aufgenommen. Sie kommen auch in alphabetischer Reihenfolge hinter den Bestimmungsregeln. Jeder Artikel hat einen festen Aufbau. Zunächst wird die zulässige Verwendung in der Zielbeschreibung formuliert. Anschließend werden Bauvorschriften aufgenommen.

Anschließend gelten Abweichungsregeln in Bezug auf Konstruktions- und / oder Nutzungsregeln. Schließlich sind Bestimmungen über die Ausführung von Bauarbeiten und / oder Änderungsbefugnisse enthalten. Es ist wichtig zu erwähnen, dass andere Artikel neben den Bestimmungsregeln auch relevante Informationen enthalten, die ebenfalls gelesen und interpretiert werden müssen. Nur so entsteht ein vollständiges Bild von dem, was geregelt wird.

3. Allgemeine Regeln Dieses Kapitel enthält Bestimmungen mit allgemeinem Charakter. Sie gelten daher für den gesamten Plan. Es sind nacheinander eine Anti-Doppelzählregel, allgemeine Benutzungsregeln und allgemeine Abweichungsregeln.

4. Übergangs- und Schlussregeln. Im letzten Kapitel sind jeweils das Übergangsgesetz und eine abschließende Regel enthalten. Obwohl dies im Wesentlichen auch allgemeine Regeln sind, werden sie wegen ihres besonderen Charakters in einem separaten Kapitel aufgeführt.

## 5.2 Dieser Bestemmingsplan

Dieser Bestemmingsplan besteht aus einer bildlichen Darstellung, Regeln und einer Erläuterung. Die Karte und die Regeln bilden zusammen den rechtlich verbindlichen Teil des Bestemmingsplans. Beide Planbestandteile müssen in gegenseitiger Kohärenz betrachtet und angewendet werden. Die Ziele sind auf der Karte angegeben. Bauvorschriften und Nutzungsregeln sind mit diesen Plänen/Bestimmungen verbunden.

Diese Erläuterung hat keine Rechtskraft, ist aber dennoch ein wichtiger Bestandteil des Plans. Die Erläuterung dieses Bestemmingsplans spiegelt die Gründe, die Untersuchungsergebnisse und die politischen Prinzipien wider, die dem Bestemmingsplan zugrunde liegen. Schließlich ist die Erläuterung für eine korrekte Interpretation und Anwendung des Bestemmingsplans unerlässlich.

### 5.2.1 Details in diesem Bestemmingsplan

Dieser Bestemmingsplan beinhaltet nur die Bestimmungen Grün und Verkehr sowie eine archäologische Doppelbestimmung

#### Bestimmung Agrarisch - Kulturlandschaft (Artikel 3)

Diese Bestimmung gilt für einige Flurstücke, die nicht im Bestemmingsplan für den Außenbereich enthalten sind, aber für den neuen Rundweg nicht zum Planungsbereich gehören. Um diesen Flurstücken aber eine aktuelle Bestimmung zu geben, sind diese trotzdem in diesem Bestemmingsplan enthalten und werden mit dem gleichen landwirtschaftlichen Bestimmungen (sofern relevant) versehen wie der Bestemmingsplan des Außengebiets.

Übrigens wurde auch ein schmaler Streifen ins Bestimmungsgebiet Grün gelegt.

#### Bestimmungsgebiet Grün (Artikel 4)

Diese Bestimmung gilt für die Teile des Plangebiets, in denen (neues) Grün vorgesehen ist, sowie Bestimmungen für die Wasserbewirtschaftung. Die Flurstücke sind dafür vorgesehen. Gebäude können nicht realisiert werden.

Ein kleiner Teil des vorhandenen Waldstreifens für das angrenzende Ziel im Außengebietsplan wurde ebenfalls in diese Bestimmung eingefügt.

#### Bestimmungsgebiet Verkehr (Artikel 5)

Basierend auf diesem Artikel kann der Bau eines Rundwegs auf die Abwicklung des Durchgangsverkehrs durchgeführt werden.

Wenn das Gelände für den Verkehr bestimmt ist, dürfen darauf keine Gebäude realisiert werden.

Zu den spezifischen Benutzerregeln gehört außerdem eine bindende Verpflichtung in Bezug auf die Erstellung und Aufrechterhaltung der Einbaumaßnahmen aus dem Landschaftsintegrationsplan, der in Anhang 1 der Regeln enthalten ist. Der Rundweg darf nicht zur Abwicklung des motorisierten Verkehrs

verwendet werden, wenn die entsprechenden Baumaßnahmen nicht umgesetzt wurden. Außerdem wird hier die Lage der Straßenachse reguliert.

#### Wert - Archäologische Erwartung 1 (Artikel 6)

Diese doppelte Verwendung ist enthalten, um die archäologischen Werte in den Zonen zu schützen, in denen mögliche archäologische Werte vorhanden sind und wo noch archäologische Nachuntersuchungen durchgeführt werden müssen (siehe Abschnitt 4.8.2).

#### **5.2.2 Allgemeine Regeln**

Neben der Bestimmung "Verkehr" enthält der Plan eine Reihe allgemeiner Regeln, z. B. hinsichtlich der Begriffe, der Messmethode, der allgemeinen Ausnahmen und des Übergangsrechtes.

Die allgemeinen Regeln sind mehr oder weniger Standardregeln in Bestimmungs-Pläne und werden hier nicht weiter erläutert.

## **Kapitel 6 Verfahren**

### **6.1 Teilnahme und Vorbesprechung**

Im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen Vorberatungen gemäß Artikel 3.1.1 Bro wurden die Vorkonsultationspartner gebeten, zu antworten.

Die Provinz Gelderland hat am 3. Oktober 2017 eine Stellungnahme zu den Vorberatungen erlassen, die in der Erläuterung des Plans enthalten ist.

Das Wasserbehörde Rijn & IJssel hat am 30. Oktober 2017 eine Stellungnahme zu den Vorberatungen erlassen, die in der Erläuterung des Plans enthalten ist.

Darüber hinaus stand der Vorentwurf des Bebauungsplans vom 16. September 2009 bis 29. Oktober 2009 im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung zur Einsicht bereit. Jeder konnte in diesem Zeitraum den Plan einsehen und eine Antwort einreichen. Insgesamt wurden 14 öffentliche Stellungnahmen abgegeben.

Diese Antworten der öffentlichen Konsultation wurden im Anhang "Beteiligungsmemorandum für einen Entwurf des Landschaftsnutzungsplans für den Rundweg Kotten-Oeding" zusammengefasst und beantwortet.

### **6.2 Einsichtnahme**

Der Entwurf Bestemmingsplan wird sechs Wochen lang zur Einsicht ausgelegt. Jeder kann in dieser Zeit seine Ansicht einreichen. Die Ergebnisse werden in diesem Abschnitt oder in einem separaten Anhang aufgeführt.

Anlagen