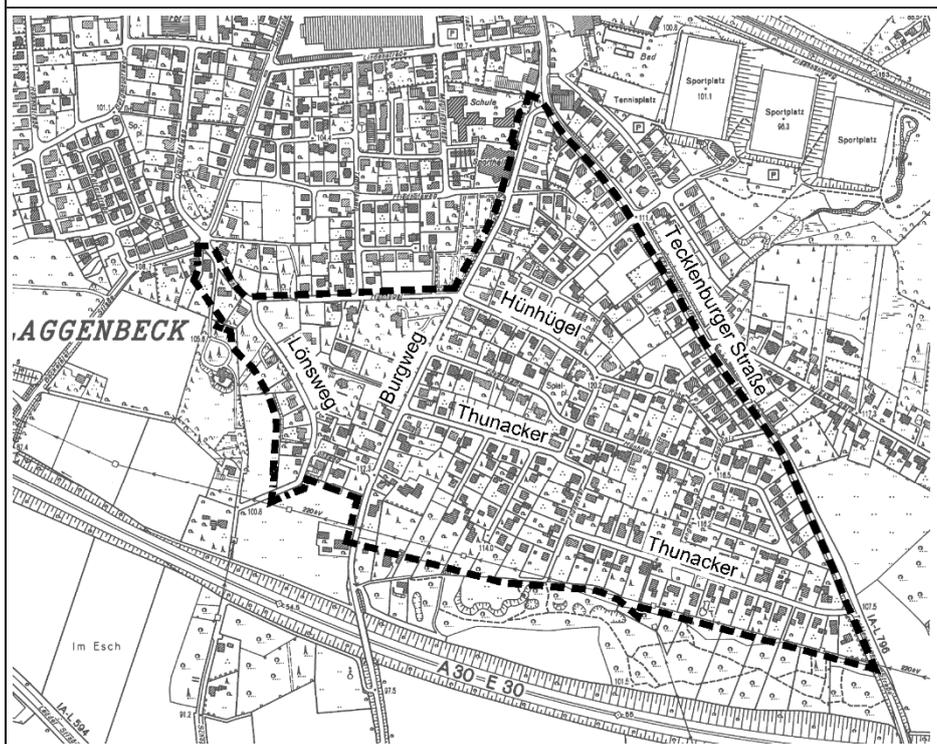


**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls
für den Bau einer Straße nach Landesrecht**

**Anlage zur Begründung
des Bebauungsplans Nr. 07
„Thunacker“, Neuaufstellung**



Stand: 26. Mai 2021

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls

Mit der Neuaufstellung (Änderung) des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a BauGB werden, wie in der Ausgangslage (Kapitel 1) der Begründung aufgezeigt, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Fortentwicklung eines bestehenden und baulich gemischt genutzten Quartiers geschaffen.

Durch den Entwurf des Bebauungsplans und den darin enthaltenen Gebietskategorien der Baunutzungsverordnung (BauNVO) wird im allgemeinen kein Vorhaben begründet, für das eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) besteht. Allerdings unterliegt der Bau einer Straße gemäß Nr. 5 der Anlage 1 zu § 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen (UVPG NRW) als „sonstige Straße nach Landesrecht“ der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls. Für einen räumlichen Teilbereich des Bebauungsplans wird anknüpfend an den Burgweg, eine zusätzliche Straßenverkehrsfläche zur Erschließung bis dato noch unbebauter Grundstücksflächen festgesetzt. Diese Baumaßnahme (Errichtung einer Stichstraße) wird innerhalb der vorliegenden Prüfung als „Vorhaben“ bezeichnet.

Die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen sind allgemein im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) geregelt. Gemäß § 3 Abs. 4 Nr. 2 des v.g. Gesetzes handelt es sich um eine Gemeindestraße, wodurch die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen (Anliegerstraße).

Hierdurch wird ein Vorhaben im Sinne der Nr. 5 der Anlage 1 zu § 1 UVPG NRW begründet. Bei der Vorprüfung ist gemäß § 7 UVPG zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden.

Im Folgenden werden die Prüfkriterien gemäß Anlage 2 UVPG NRW im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls tabellarisch aufgezeigt:

1.

Merkmale des Vorhabens:		
<u>Kriterien</u>	<u>Beschreibung</u>	<u>Einschätzung der Erheblichkeit möglicher negativer Umweltauswirkungen durch das Vorhaben</u>
1.1	Größe des Vorhabens,	Die festgesetzte Straßenverkehrsfläche, die im Rahmen der Bauleitplanung festgesetzt wird, hat eine Gesamtfläche von ca. 827,91 m ² .
1.2	Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft,	Die im Bebauungsplan festgesetzte Straßenverkehrsfläche knüpft an den Burgweg an und dringt in das anschließende Gartenland vor, um hier weitere Baugrundstücke zu erschließen. Ein Teil der neuen Straße stellt sich heute als Hoffläche privater Grundstücke dar und dient bereits als Zufahrt zu einem bestehenden Wohngebäude. Der weitere Verlauf der
		Hinsichtlich des Inhalts des UVPG NRW ist für die Klassifizierung der „sonstigen Straßen nach Landesrecht“ keine genaue Bagatellgrenze für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls festgelegt. Aufgrund der vergleichsweise geringen Größe des Vorhabens, auch in Relation zu großen Landes- oder Bundesstraßen, von denen erhebliche Emissionen ausgehen können, ist die hierzu in Anspruch zu nehmende Fläche aus räumlicher Perspektive heraus als sehr gering zu werten. Die Auswirkungen hinsichtlich der Flächengröße werden daher als unerheblich gewertet.
		Durch die Errichtung eines des vorhandenen Straßennetz ergänzenden Straßenkörpers werden zusätzliche bisher unbebaute Flächen erstmalig versiegelt. Ein Teil des zukünftigen Straßenbereichs ist heute jedoch schon gepflastert und mit Versiegelung verbunden. Allgemein wird durch das Vorhaben humoser Oberboden negativ beeinflusst. Dies ist verzahnt mit einer gewissen Beeinträchtigung der natürlichen Bodenfunktionen. Da Straßenflächen (i.d.R.) durchgehend versiegelt hergestellt werden, wird auch die natürliche Versickerung von Regenwasser sowie die Grundwasserneubildungsrate marginal beeinträchtigt.

	<p>geplanten Straße führt über Trittrasenflächen einer größeren Gartenparzelle hinweg, die an den jeweiligen Randzonen von Bebauung umgeben ist.</p>	<p>Unmittelbare Effekte auf die Landschaft sind nicht zu erwarten, da es sich planerisch um einen bereits besiedelten Bereich handelt.</p> <p>Die Auswirkungen werden insgesamt als unerheblich eingestuft.</p>
1.3	<p>Abfallerzeugung,</p> <p>Durch die langfristige Nutzung der Straße ist mit Abfall in Form von Straßenkehricht zu rechnen.</p>	<p>Die Auswirkungen hinsichtlich der Abfallerzeugung sind als unerheblich zu werten.</p>
1.4	<p>Umweltverschmutzung und Belästigungen,</p> <p>Durch die Bauphase und zukünftige Nutzung der Straße ist in Kombination mit dem erweiterten Baufeld im Bebauungsplan mit einer Erhöhung des zu erwartenden motorisierten Individualverkehrs zu rechnen. Dies bedingt zusätzliche Lärm- und Luftschadstoffemissionen.</p>	<p>Die zukünftige Stichstraße dient der Erschließung eines nahe des Burgwegs bereits bestehenden Wohnhauses sowie der geplanten Wohnbaugrundstücke im betroffenen Teilbereich des Bebauungsplans. Zusätzlicher Individualverkehr wird daher lediglich durch die Zahl der hinzukommenden Anwohnerinnen und Anwohner sowie den zu erwartenden Besucherverkehr bestimmt. Notwendige Fahrzeugbewegungen durch Entsorgungs- oder Reinigungsfahrzeuge sowie die Post werden aufgrund der gewählten Gebietskategorie hinzukommen.</p> <p>Dauerhafte und langanhaltende Beeinträchtigungen durch die zusätzlich zu erwartenden Verkehrsströme sind deshalb jedoch nicht zu erwarten. Auch aufgrund der im Bebauungsplan vorherrschenden Wohnnutzung sowie der Größe und der allgemeinen Lage des Plangebiets ist eine schwerwiegende vorhabenbedingte Störung nicht zu erwarten.</p> <p>Durch das beschriebene geringe Ausmaß des Vorhabens ist zudem mit keinen umfassenden Materialbewegungen zu rechnen, wodurch lediglich durch die temporäre Bauphase verstärkte Lärmemissionen in der direkten Nachbarschaft hervortreten.</p> <p>Gewisse Schadstoffbelastungen für die unmittelbare Umgebung sind durch Reifenabrieb, hinzukommende Motoren- und Reifengeräusche sowie ausgestoßene Abgase allgemein zu erwarten. Langanhaltende lufthygienische Belastungen sind jedoch auszuschließen.</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt als unerheblich einzustufen.</p>
1.5	<p>Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien.</p> <p>Die Straße dient der Erschließung geplanter Wohnbaugrundstücke innerhalb des Plangebiets. Der Bau wird aufgrund einer geplanten Baufeldvergrößerung verkehrstechnisch notwendig.</p>	<p>Bedingt durch die Ausweitung zusätzlicher überbaubarer Flächen wird sich das Verkehrsaufkommen im Plangebiet sowie in der unmittelbaren Umgebung des Vorhabens geringfügig erhöhen. Ein durch den geplanten Straßenbau ausgelöstes erhöhtes Unfallrisiko wird unter Berücksichtigung gegenseitiger Rücksichtnahme sowie der geltenden Verkehrsregeln nicht gesehen, zumal es sich um eine Stichstraße mit vergleichsweise weniger Verkehrsaufkommen handelt.</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt als unerheblich anzusehen.</p>

2.

Standort der Vorhaben:		
<u>Kriterien</u>	<u>Beschreibung</u>	<u>Einschätzung der Erheblichkeit möglicher negativer Umweltauswirkungen durch das Vorhaben</u>
2.1 Bestehende Nutzung des Gebietes, insbesondere als Fläche für Siedlung und Erholung, für land-, forst- und fischereiwirtschaftliche Nutzungen, für sonstige wirtschaftliche und öffentliche Nutzungen, Verkehr, Ver- und Entsorgung (Nutzungskriterien),	Der von der neuen Straßenfläche tangierte Teilbereich des Bebauungsplans befindet sich im Siedlungsbereich und ist von bestehenden Wohngebäuden umgeben. Die aktuelle Nutzung beläuft sich auf Gartenflächen, die eine vorhandene Wohnnutzung qualitativ ergänzen. Die Fläche ist dabei von drei Seiten von bestehender Wohnbebauung umgeben.	Als Art der baulichen Nutzung ist im zugrundeliegenden Teilbereich des Bebauungsplans ein allgemeines Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO vorgesehen, welches sich nach Maßgabe des Flächennutzungsplans in die unmittelbare Umgebung einfügt. Die vorherrschende Wohnnutzung innerhalb des Siedlungsbereichs wird durch das Vorhaben weiter forciert. Unversiegelte Gartenräume sind teilweise durch Nachverdichtungen betroffen. Weitere Erschließungsstraßen sind allgemein vorhanden. Die Auswirkungen sind insgesamt als unerheblich anzusehen.
2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien),	Mit Ausnahme des bereits vorhandenen Wohngebäudes sowie der privaten Zufahrt handelt es sich um unversiegelte Gartenflächen, die im Zuge der beabsichtigten Innenentwicklung als bauliche Potenzialflächen herangezogen werden. Konkret wird durch die beabsichtigte Straßenbau eine weitgehend unversiegelte Gartenzone in Anspruch genommen.	Eine konditional mit dem Straßenbau verbundene und wahrnehmbare Veränderung des Grundwasservorkommens ist aufgrund der geringen Größe und Länge der geplanten Straße nicht zu erwarten. Baubedingte Beeinträchtigungen des Grundwassers (Schadstoffeintrag) können nach dem heutigen Stand der Technik weitestgehend ausgeschlossen werden. Durch die in Richtung West bereits vorhandene private Zufahrt mit Anschluss an den Burgweg in Verbindung mit den angrenzenden Wohnhäusern liegt zudem eine bauliche Vorbelastung der Flächen vor. Schutzwürdige Böden werden nicht versiegelt, obgleich ein Verlust der natürlichen Bodenfunktionen für den betroffenen Bereich des Vorhabens die Folge ist. Gewässer sind nicht vorhanden bzw. betroffen. Auch Auswirkungen auf das Landschaftsbild sind aufgrund der vorherrschenden Wohnnutzung innerhalb dieser Lage im Stadtgebiet nicht zu erwarten. Flächen mit besonderer Bedeutung für den Naturschutz werden zudem nicht beeinflusst bzw. sind nicht vorhanden. Ferner ist durch die geringe räumliche Ausdehnung der Maßnahme sowie den vergleichsweise geringen Versiegelungsgrad durch die geplanten Straßenquerschnitte kein Qualitätsverlust der unter 2.2

		genannten Kriterien zu erwarten. Die Auswirkungen sind insgesamt als unerheblich anzusehen.
2.3	Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes (Schutzkriterien):	
2.3.1	Natura 2000-Gebiete nach § 7 Absatz 1 Nummer 8 des BNatSchG,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.2	Naturschutzgebiete nach § 23 des BNatSchGs, nach § 42a des Landesnaturgesetzes, einschließlich einstweilig sichergestellter Naturschutzgebiete gemäß § 22 Absatz 3 des BNatSchG, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.3	Nationalparke nach § 24 des BNatSchG soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.4	Landschaftsschutzgebiete nach § 26 des BNatSchG, nach § 42a des Landschaftsgesetzes, einschließlich einstweilig sichergestellter Landschaftsschutzgebiete nach § 22 Absatz 3 des BNatSchGs,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.5	Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.6	geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des BNatSchG, nach § 47a des Landesnaturschutzgesetzes,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.7	gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des BNatSchG, nach § 62 des Landschaftsgesetzes,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.8	Wasserschutzgebiete nach § 51 des WHGs, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des WHG, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des WHGs sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des WHG,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.9	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind,	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert
2.3.10	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes,	Im Landesentwicklungsplan NRW wird Ibbenbüren als Mittelzentrum ausgewiesen. Der Regionalplan Münsterland legt für das Plangebiet einen „Allgemeinen Siedlungsbereich“ fest. Der FNP stellt für den räumlichen
		Die Auswirkung der geplanten Maßnahme ist unerheblich.

	Teilbereich des Vorhabens Wohnbauflächen dar.	
2.3.11	in amtlichen Listen oder Karten verzeichnete Denkmäler, Denkmalensembles, Bodendenkmäler oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind.	nicht vorhanden Unerheblich, da räumlich nicht tangiert

3. Zusammenfassende Bewertung:

Die möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens (Errichtung einer Gemeindestraße) sind anhand der erzeugten Tabelle und den dort aufgelisteten Kriterien beurteilt worden. Nach der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ergeben sich durch das Vorhaben insgesamt keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen.

Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung):

Aufgrund der Lage des Vorhabens innerhalb des Siedlungsbereichs von Ibbenbüren-Laggenbeck sowie der umliegenden vorherrschenden Wohnnutzung, auch in Verbindung mit weiteren bestehenden Erschließungsstraßen, existieren für die von dem Vorhaben betroffenen Bereich (hier: Garten- und Hoffläche) keine unmittelbar empfindlichen Nutzungen oder besondere ökologische Qualitäten. Gesetzlich festgeschriebene Schutzgebiete werden zudem nicht tangiert. Da mit dem geplanten Vorhaben keine großflächige Versiegelung verbunden ist und ein Anschluss an eine bestehende Straßenfläche (Burgweg) erfolgt, werden keine unverhältnismäßigen Auswirkungen auf die vorherrschenden naturräumlichen Gegebenheiten erzeugt. Erhebliche Beeinträchtigungen für die aufgezeigten Schutzgüter sowie auf Menschen können durch die Baumaßnahme nicht unmittelbar abgeleitet werden.

Die direkten Auswirkungen des Vorhabens werden aus räumlicher Perspektive heraus auf das unmittelbare Umfeld beschränkt. Der Straßenbau dient in erster Linie der Erschließung weiterer Wohnhäuser im Plangebiet. Aufgrund der Führung der öffentlichen Straßenverkehrsfläche (Sackgasse mit Wendehammer) ist nicht mit zusätzlichem Durchgangsverkehr für die Siedlung zu rechnen. Die größte Zusatzbelastung wird in erster Linie durch den Individualverkehr der hinzukommenden Anwohnerinnen und Anwohner sowie deren Besucherverkehre erzeugt.

Etwaiger grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Auswirkungen, die mit einem grenzüberschreitendem Charakter verbunden sind, sind nicht zu erwarten.

Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Aufgrund der beschriebenen Merkmale des Vorhabens und der allgemein zu erwartenden Wirkfaktoren in Verbindung mit der beabsichtigten Art der baulichen Nutzung (allgemeines Wohngebiet) im Bebauungsplan sind in der Summe keine langandauernden erheblichen Auswirkungen von dem Vorhaben zu erwarten. Zeitlich begrenzt ist jedoch während der Bauphase der Straße mit bestimmten Beeinträchtigungen im angrenzenden Wohnumfeld zu rechnen. Durch das strategische Ergreifen konkreter Maßnahmen (z.B. Einrichtung eines Baustellenmanagements) lassen sich erhebliche nachteilige Auswirkungen im Sinne des UVPG vermeiden und baubedingte Störungen zeitlich verringern. Langfristige erhebliche Beeinträchtigungen durch verkehrsbedingte Immissionen sind zudem nicht zu erwarten. Auch vor dem Hintergrund der Auswirkungen auf bestimmte Schutzgüter ergeben sich in Summe keine erheblichen Umweltauswirkungen, die die Durchführung einer Umweltprüfung erforderlich machen würden.

Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Die Herstellung des Straßenbaukörpers ist mit einer zeitlich begrenzten Bauphase verbunden, wodurch insbesondere Lärmemissionen entstehen. Langfristig stellt sich ein im Vergleich zum jetzigen Zeitpunkt erhöhtes Verkehrsaufkommen ein, welches jedoch aufgrund der bereits vorherrschenden Wohnnutzung als marginal zu bezeichnen ist. Wie in der Prüfung beschrieben, wird langfristig eine unwiederbringliche Versiegelung des von der Maßnahme betroffenen Bodens entstehen, dessen Effekt auf die gesamte Leistungsfähigkeit des vorhandenen Naturraums jedoch wenig Einfluss nimmt.

Abschließende Bewertung

Die schlussendliche Bewertung ergibt, dass durch das geplante Straßenbauvorhaben keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt entstehen. Es bedarf somit keiner Umweltverträglichkeitsprüfung nach den Vorschriften des UVPG NRW.

Aufgestellt:

Ibbenbüren, den 26.05.2021

 **Stadt Ibbenbüren**
Der Bürgermeister

Fachdienst Stadtplanung

Lehmkuhl

Kaß