

Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls für den Bau einer Straße nach Landesrecht

Im Rahmen der Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 247 N – Mit – „Drei Könige“

Stadt Witten, 07.07.2020

Rechtsgrundlage:

13a Abs. 1 Satz 4 des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 03.11.2017 (BGBl. I S. 3634 / FNA 213-1) in Verbindung mit § 1 Abs. 1 Anlage 1 Nr. 8 und Anlage 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen (UVPG NW) vom 29.04.1992 (GV.NRW. S. 175), in der derzeit gültigen Fassung.

Anlass

Mit der Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 247 N – Mit – „Drei Könige“ soll in erster Linie die planungsrechtlichen Voraussetzung für die Realisierung einer öffentlichen Verkehrsfläche zur weiter gehenden Erschließung des Gewerbegebietes Drei Könige geschaffen werden. Das Aufstellungsverfahren soll im beschleunigten Verfahren nach § 13a BauGB ohne Durchführung einer Umweltprüfung durchgeführt werden, sofern die Voraussetzungen hierfür erfüllt sind. Gemäß § 13a Abs. 1 BauGB ist das beschleunigte Verfahren u.a. ausgeschlossen, wenn durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach Landesrecht unterliegen.

Nach der Nr. 8 der Anlage 1 zu § 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen (UVPG NW) unterliegt der „Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht“ der „allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls“. Die Rechtsverhältnisse der öffentlichen Straßen sind im Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW) geregelt.

Durch die Festsetzung einer öffentlichen Verkehrsfläche im Rahmen der Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 247 N soll die Herstellung der Erschließungsstraße planungsrechtlich ermöglicht werden. Gem. § 3 Abs. 4 Nr. 2 StrWG NRW handelt es sich um eine Gemeindestraße „bei denen die Belange der Erschließung der anliegenden Grundstücke überwiegen“ (Anliegerstraßen).

Damit wird ein Vorhaben im Sinne der Nr. 8 der Anlage 1 zu § 1 UVPG NW begründet. Voraussetzung für die Anwendung des beschleunigten Verfahrens ist, dass der geplante Straßenneubau nicht der Pflicht zu Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) unterliegt, was im Rahmen einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls zu prüfen ist.

Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls ist anhand der Kriterien der Anlage 2 zum UVPG NW durchzuführen. Bei der Vorprüfung ist gemäß § 7 UVPG zu berücksichtigen, inwieweit Umweltauswirkungen durch die vom Träger des Vorhabens vorgesehenen Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen offensichtlich ausgeschlossen werden. Bei der allgemeinen Vorprüfung ist auch zu berücksichtigen, inwieweit Prüfwerte für Größe oder Leistung, die die Vorprüfung eröffnen, überschritten werden. Sollte die überschlägige Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 UVPG NRW aufgeführten Kriterien zu dem Ergebnis kommen, dass das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, ist eine UVP durchzuführen.

Vorprüfung des Einzelfalls

In der folgenden Tabelle sind die gemäß Anlage 2 UVPG NW zu prüfenden Kriterien aufgeführt und zu jedem Kriterium erfolgt eine Einschätzung der Erheblichkeit sowie eine Erläuterung der Gründe, die zur jeweiligen Einschätzung führen:

| Nr. | Kriterien | Beschreibung | Einschätzung der Erheblichkeit möglicher negativer Umweltauswirkungen durch das Vorhaben |
|---|---|--|--|
| <p>I. Merkmale des Vorhabens Die Merkmale des Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:</p> | | | |
| 1.1 | Größe des Vorhabens, | Die geplante Erschließungsstraße hat eine Gesamtgröße von ca. 1.600 m ² (inkl. Wendefläche). | <p>Im UVPG NW ist für die „sonstigen Straßen nach Landesrecht“ keine Bagatellgrenze für die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls festgelegt.</p> <p>Die im UVPG und im UVPG NW festgelegten Schwellenwerte für Straßenbauvorhaben variieren stark: Bundesautobahnen und Schnellstraßen im Sinne der Begriffsbestimmung des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs sind ohne Schwellenwert grundsätzlich UVP-pflichtig, vier- oder mehrstreifige Bundes- und Landesstraßen sind in der Regel ab 5 km Länge, in besonderen Fällen aber erst ab 10 km Länge UVP-pflichtig. Die generelle Pflicht zur Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung besteht auch für Bundesstraßen ohne unteren Schwellenwert.</p> <p>Die Größe der hier geplanten Straße ist verglichen mit den genannten UVP-pflichtigen Straßenbauvorhaben äußerst gering.</p> <p>Die Straßenfläche umfasst zudem nur ca. 18 % der Fläche des gesamten Plangebietes.</p> <p>Die Auswirkung ist somit unerheblich.</p> |
| 1.2 | Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft, | Die Erschließungsstraße ist auf einer geplanten Gewerbefläche geplant, bei der es sich um eine Industriebrache handelt. Dadurch, dass es sich um eine aus Schutt aufgefüllte Fläche handelt, verfügt die Fläche über so gut wie keine Humusschicht und keine Vegetationsflächen. | <p>Durch den Bau der Straße kommt es zu keiner Versiegelung bislang mit einer Vegetationsschicht bedeckter Flächen.</p> <p>Aufgrund des Untergrundes ist die gezielte Versickerung Regenwasser innerhalb der Gewerbeflächen ausgeschlossen. Durch die Versiegelung durch den Straßenbau kommt es daher zu keiner erheblichen zusätzlichen Versiegelung</p> <p>Örtlich und punktuell wird sich</p> |

| | | | |
|-----|--|--|---|
| | | | die Landschaft durch die zusätzlich in Anspruch genommene Fläche ändern. Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind aufgrund der geringen Plangebietsgröße nicht zu erwarten. Die Auswirkungen sind insgesamt unerheblich . |
| 1.3 | Abfallerzeugung, | Durch den Betrieb der Straße fallen zukünftig Abfälle in Form von Straßenkehricht an. | Die Auswirkungen in abfalltechnischer Hinsicht sind insgesamt unerheblich . |
| 1.4 | Umweltverschmutzung und Belästigungen, | <p>Während der Bauphase sowie im späteren Betrieb der Straße kann es zu Beeinträchtigungen durch Lärm-, und Luftschadstoffemissionen kommen.</p> <p>Eine relevante Belastung durch Luftschadstoffe ist auf Grund des begrenzten Verkehrsaufkommens (Anliegerstraße ohne Durchgangsverkehr), der offenen Bauweise nicht zu erwarten. Aufgrund der geringen Größe der darüber erschlossenen Gewerbefläche ist insgesamt sogar mit weniger Verkehr auf der gesamten Erschließungsstraße zu rechnen.</p> <p>Das Plangebiet besitzt keine spezielle Klimafunktion und hat keine besondere Bedeutung für den Luftaustausch. Gemäß der Kategorisierung des RVR wäre das Plangebiet dem Gewerbeklima, bzw. im unbebautem Zustand einem Bahnanlagenklima zuzuordnen.</p> <p>Durch den verlängerten Straßeneubau der Erschließungsstraße mit Anbindung an die Herbeder Straße kommt es zu Erhöhungen der Schall-Beurteilungspegel. Dabei steigt zwar nicht das Verkehrsaufkommens gegenüber dem bisherigen Planfall, aber der lineare Emissionsort der Straße verlängert sich Richtung Norden.</p> <p>Das Schallschutzgutachten ermittelt an den nächstgelegenen Immissionsorten Fischertalweg 14, Sprockhöveler Str. 109 und Herbeder Str. 6 im Prognose-Planfall einen Beurteilungspegel nach der 16. BImSchV von 18 dB, 26 dB und 45 dB.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes wer-</p> | <p>Die mit dem Baustellenbetrieb verbundenen Umweltbelastungen sind temporär und durch die für das Baugewerbe einschlägigen Gesetze/Verordnungen begrenzt.</p> <p>Das Verkehrsaufkommen im Plangebiet ist gering und die verlängerte Straßenverkehrsfläche schließt die Möglichkeit einer kompakten Bebauung der vorhandenen Gewerbefläche aus.</p> <p>Die Auswirkungen der Planung auf die Lufthygiene sind daher insgesamt unerheblich.</p> <p>Aufgrund der geringen Größe der Straßenfläche sind und der Ähnlichkeit des bereits vorhandenen Gewerbeklimas sind die Auswirkungen auf das Klima insgesamt unerheblich.</p> <p>Durch den Neubau der verlängerten Erschließungsstraße erhöht sich das Verkehrsaufkommen gegenüber der bisherigen Planung auf der Planstraße und der Herbeder Straße nicht.</p> <p>Innerhalb des Plangebiets werden bei Prüfung nach der 16. BImSchV die in diesem Fall anzuwendenden Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete nicht überschritten.</p> |

| | | | |
|---|---|--|--|
| | | <p>den bei alleiniger Betrachtung des Neuverkehrs die Orientierungswerte der DIN 18005 und die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV tagsüber von 64 dB(A) und nachts von 54 dB(A) für Mischgebiete deutlich unterschritten.</p> <p>Da keine Erhöhung der geplanten Gesamtverkehrsmenge aus dem Plangebiet möglich ist, sondern eher eine Verringerung der Verkehrsmenge eintritt, tritt an den Immissionsorten keine Erhöhung der Beurteilungspegel durch eine Verkehrszunahme außerhalb des Plangebietes auf.</p> | <p>Durch die Verlängerung der Straße treten außerhalb des Plangebiets ebenfalls keine zusätzlichen Verkehrslärmimmissionen auf, die zusätzliche Schallschutzmaßnahmen erforderlich machen würden.</p> <p>Für Immissionsorte außerhalb des Plangebietes tritt keine schalltechnische Verschlechterung durch Verkehr im bestehenden Straßennetz ein</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt unerheblich.</p> |
| 1.5 | Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien. | <p>Die Erschließungsstraße soll mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m und einer Gesamtbreite von 12,00 m die geringe Anzahl der im Plangebiet vorgesehenen Gewerbebetriebe erschließen und ist somit ohne Durchgangsverkehr. Der geplante Gehweg ist zusätzlich durch einen Park- und Grünstreifen von der Fahrbahn abgetrennt.</p> <p>Darüber hinaus werden keine Stoffe oder Technologien verwendet, die ein erhöhtes Unfallrisiko erzeugen.</p> | <p>Aufgrund der geringen Verkehrsbelastung auf der Erschließungsstraße, nicht vorhandenem Durchgangsverkehr und einer Geschwindigkeit von maximal 30 km/h bis Schrittgeschwindigkeit ist die Unfallgefahr als gering einzustufen. Sonstige Unfallrisiken sind nicht erkennbar.</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt unerheblich.</p> |
| <p>II. Standort der Vorhaben</p> <p>Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:</p> | | | |
| 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), | <p>Die Fläche ist gegenwärtig noch eine Gewerbebrache.</p> <p>Die Fläche hat in der gegenwärtigen Nutzungsstruktur für sonstige Nutzungen keine Relevanz.</p> <p>Die Fläche ist an das öffentliche Straßenverkehrsnetz und den ÖPNV (mehrere Buslinie und eine Straßenbahnlinie) in der Herbeder Straße angebunden.</p> <p>Die Fläche ist an das Ver- und Entsorgungsnetz angeschlossen.</p> | <p>Aufgrund der Nähe zu bestehenden emittierenden Gewerbebetrieben und der Bahnlinie weist die Fläche keine Funktion als Fläche für Siedlung und nur geringen Wert für Naherholung auf.</p> <p>Das Gebiet weist aufgrund der bestehenden Nutzung im Hinblick auf die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima keine besondere Schutzwürdigkeit auf.</p> <p>Der Anschluss des Gebiets an die öffentlichen Ver- und Entsorgungssysteme ist gewährleistet.</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt unerheblich.</p> |
| 2.2 | Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien), | <p>Boden / Wasser</p> <p>Die Böden im Plangebiet sind bereits im Rahmen ihrer früheren Nutzung als Bahnflächen anthropogen überprägt und ihrer natür-</p> | <p>Im Vergleich zum Ist-Zustand wird zusätzliche Fläche versiegelt. Das anfallende Regenwasser wird künftig in einem Regen-</p> |

| | | | |
|---|--|--|--|
| | | <p>lichen Bodenfunktionen entzogen worden.</p> <p>Innerhalb des Plangebietes befinden sich keine Vorrangflächen für den Bodenschutz und keine Böden mit hoher Ertragsfähigkeit. Darüber hinaus sind weder Schächte noch Tagesöffnungen ausgewiesen.</p> <p>Innerhalb des Plangebiets befindet sich kein Gewässer. Aufgrund des bereits geplanten Ausschlusses der Versickerung in den Bereichen der Gewerbeflächen ist der Grundwasserneubildung durch Niederschlagswasserversickerung keine besondere Bedeutung beizumessen</p> <p>Natur / Landschaft</p> <p>Die Fläche des Plangebiets weist keine hohe Biotopwertigkeit auf.</p> <p>Der artenschutzrechtliche Fachbeitrag kommt zu dem Ergebnis, dass eine erhebliche Beeinträchtigung von planungsrelevanten Arten ausgeschlossen werden kann.</p> <p>Aufgrund der Lage des Plangebiets im bereits bebauten Siedlungsbereich, jedoch in einem bisher unzugänglichen und auch nicht einsehbar Bereich sind keine landschaftsbezogenen Auswirkungen erkennbar.</p> | <p>wasserkanal gesammelt und in ein Regenrückhaltebecken eingeleitet. Da der Boden im Plangebiet bereits vor geraumer Zeit seine natürliche Bodenfunktion größtenteils verloren hat, ist der durch die Planung verursachte Verlust der Bodenfunktion als unerheblich einzustufen.</p> <p>Die Verringerung der Versickerungsrate ist ebenfalls als unerheblich einzustufen. Das Plangebiet hat keine besondere Rolle für die Grundwasserneubildung.</p> <p>Auswirkungen auf die biologische Vielfalt sind aufgrund der geringen Plangebietsgröße und der geringen Wertigkeit der vorgefundenen Biotopstruktur nicht zu erwarten.</p> <p>Die geplante gewerbliche Bebauung und deren Erschließung fügt sich in den Umgebungsbeereich ein. Negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild sind nicht erkennbar.</p> <p>Die Auswirkungen sind insgesamt unerheblich.</p> |
| 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 Bundesnaturschutzgesetzes, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.2 | Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, nach § 42a des Landschaftsgesetzes, einschließlich einstweilig sichergestellter Naturschutzgebiete gemäß § 22 Absatz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.3 | Nationalparke nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.4 | Landschaftsschutzgebiete nach § 26 des Bundesnaturschutzgesetzes, nach 42a des Landschaftsgesetzes, einschließlich einstwei- | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |

| | | | |
|--------|--|--|---|
| | lig sichergestellter Landschafts-schutzgebiete nach 22 Absatz 3 des Bundesnaturschutzgesetzes, | | |
| 2.3.5 | Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.6 | geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes, nach § 47a des Landschaftsgesetzes, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant |
| 2.3.7 | gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes, nach § 62 des Landschaftsgesetzes, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.8 | Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 Absatz 4 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 des Wasserhaushaltsgesetzes, | nicht vorhanden | Unerheblich , da nicht relevant. |
| 2.3.9 | Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind, | In der 39. BImSchV sind für bestimmte Luftschadstoffe Grenzwerte festgelegt, die zum Schutz der menschlichen Gesundheit einzuhalten sind. Mit der 39. BImSchV wurde die Luftqualitätsrichtlinie durch Novellierung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) und durch die Einführung der 39. BImSchV in nationales Recht umgesetzt. Es ist Aufgabe der Luftreinhalteplanung, die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten. Zum Zwecke der Luftreinhaltung wurde von der Bezirksregierung Arnsberg der Luftreinhalteplan Witten 2016 aufgestellt. Das Plangebiet liegt außerhalb des Bereichs, in dem die Vorsorgewerte der 39. BImSchV bereits überschritten sind. | Aufgrund der niedrigen Verkehrsbelastung der geplanten Straße und der guten Durchlüftungssituation (Lage auf einem Hochplateau mit Übergang zu offenen Bahnbetriebsflächen) können Überschreitungen der Vorsorgewerte der 39. BImSchV ausgeschlossen werden. Durch die Verlängerung der Straße wird Gewerbefläche reduziert und der mögliche Quell- und Zielverkehr gegenüber der ursprünglichen Planung reduziert. Dadurch ergibt sich keine relevante Erhöhung der Luftschadstoffbelastung im Umfeld der geplanten Maßnahme. Die Auswirkung ist unerheblich . |
| 2.3.10 | Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes, | Die Stadt Witten ist nach dem Landesentwicklungsplan (LEP NRW) als Mittelzentrum eingestuft. Der Regionalplan Regierungsbezirk Arnsberg 2004, Teilabschnitt Oberbereich Bochum und Hagen stellt den Planbereich als „Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB)“ und angrenzende Flächen im Osten als Bahnbetriebsfläche dar. Der Flächennutzungsplan stellt das Plangebiet als Gewerbebauflä- | Das Plangebiet liegt in der östlichen Innenstadt der Stadt Witten in einem Bereich mit mittlerer Bevölkerungsdichte. Die Auswirkung der geplanten Maßnahme ist unerheblich . |

| | | | |
|--------|---|---|--|
| | | che 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. | Im Rahmen von Bodenverdichtungsarbeiten ist unterhalb der Bahnbrache Drei Könige der archäologische Fund der Fundamente der beiden historischen Stahlwerke Bessemer Hütte und Steinhauser Hütte gefunden worden. Die Funde liegen unterhalb der Geländehöhe der geplanten öffentlichen Verkehrsfläche und sind vor der Verdichtung des Untergrundes und dem Straßenbau dokumentiert worden. | Die Funde sind dokumentiert worden und ihr archäologischer Wert von den zuständigen Fachbehörden bewertet worden. Der erneuten Zuschüttung und Überbauung der Funde nach ihrer Dokumentation in diesem Bereich ist von den zuständigen Fachbehörden zugestimmt worden. Ein besonders interessanter Teilbereich der archäologischen Funde soll ggf. später aufbereitet und zugänglich gemacht werden. Dieser Bereich liegt aber außerhalb des Plangebietes. Die Auswirkung der geplanten Maßnahme ist unerheblich . |

3. Zusammenfassende Bewertung (Merkmale der möglichen Auswirkungen)

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen. Nach der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ergeben sich durch das Vorhaben voraussichtlich keine erheblichen negativen Umweltauswirkungen. Im Wesentlichen ist dies durch folgende Aspekte begründet:

Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)

Die Auswirkungen des Vorhabens beschränken sich im Wesentlichen auf die Anlieger im Bereich des Plangebiets. Es wird eine neue Erschließungsstraße von etwa 90 m Länge zzgl. Wendefläche gebaut. Diese erschließt lediglich den nördlichen Teil der im Plangebiet des Bebauungsplan Nr. 247 N zu errichtenden Gewerbebetriebe, so dass es keinen Durchgangsverkehr geben wird. Eine Zusatzbelastung in den umliegenden Straßen durch den Neuverkehr ist nicht vorhanden, da sich durch die Fläche der öffentlichen Straße die bebaubare Fläche eher verkleinert als vergrößert. Das Ausmaß der Auswirkungen ist insgesamt unerheblich.

Etwaiger grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen

Auswirkungen mit grenzüberschreitendem Charakter sind nicht zu erwarten.

Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Von dem Vorhaben sind keine Schutzgüter oder andere ökologisch wertvolle Bereiche von Natur und Landschaft erheblich betroffen. Es handelt sich um eine Straßenbaumaßnahme

mit einem sehr geringen Umfang. Die Schwere und Komplexität der Auswirkungen auf die Umwelt sind unerheblich.

Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen

Die durch das geplante Vorhaben zu erwartenden Auswirkungen sind gut überschaubar.

Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Die Auswirkungen durch die Bautätigkeit sind nur temporär. Die durch den Betrieb der Straße zu erwartenden Umweltauswirkungen unterscheiden sich nicht erheblich von der Bestandssituation.

Die abschließende Bewertung des geplanten Straßenneubaus ergibt, dass **insgesamt keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt** zu erwarten sind. Das geplante Vorhaben bedarf keiner UVP nach den Vorschriften des UVPG NW. Durch die Aufstellung der 1. Änderung des Bebauungsplans Nr. 247 N – Mit – „Drei Könige“ wird kein UVP-pflichtiges Vorhaben begründet.

Literatur / Gutachten:

Afi Arno Flörke Ingenieurbüro für Akustik und Umwelttechnik: Schalltechnische Stellungnahme für die 1. Änderung des Bebauungsplan – Mit – Nr. 247 N „Drei Könige“ in Witten, Haltern am See, 07.07.2020