



BEBAUUNGSPLAN
„OBEN AM LANDGRABEN“

**– ALLGEMEINE VORPRÜFUNG
DES EINZELFALLS GEMÄSS
§ 7(1) UVPG**

Bearbeitung:



WeSt-Stadtplaner GmbH
Tannenweg 10
56751 Polch

Telefon: 02654/964573

Fax: 02654/964574

Mail: west-stadtplaner@t-online.de

Dipl.-Ing. Dirk Strang

Verfahren:

Beteiligung der Öffentlichkeit
nach § 3 (2) BauGB und der Behörden
sowie sonstiger Träger öffentlicher Belange
nach § 4 (2) BauGB
im beschleunigten Verfahren nach § 13b BauGB

Projekt:

Stadt Sinzig
Bebauungsplan „Oben am Landgraben“
Begründung

Stand:

17. Juli 2020

INHALTSVERZEICHNIS

1	ANLASS UND ERFORDERNIS DER PLANUNG	4
2	NACHWEIS DER UVP-PFLICHT	5
3	DATEN UND INFORMATIONSGRUNDLAGEN.....	6
4	ALLGEMEINE VORPRÜFUNG IM EINZELFALL.....	7
4.1	Allgemeines	7
4.2	Überschlägige Beschreibung der relevanten Merkmale des Vorhabens.....	8
4.3	Überschläge Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes	11
4.4	Überschläge Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes	14
5	ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG	15

1 ANLASS UND ERFORDERNIS DER PLANUNG

Die Stadt Sinzig beabsichtigt die Ausweisung neuer Siedlungsflächen für das Wohnen im Bereich „Oben am Landgraben“ im Stadtteil Löhndorf.

Mit der Ausweisung neuer Wohnbauflächen möchte die Stadt den bestehenden Nachfragebedarf nach geeigneten Wohnbauflächen befriedigen. Die Bereitstellung von Wohnbauflächen ist – „ungeachtet“ des seitens der Regional- und Landesplanung geforderten statistischen Nachweises zum tatsächlichen Wohnbauflächenbedarf - vor dem Hintergrund der gesamtheitlichen Entwicklung im Bereich des Stadtgebiets aus planerischer Sicht geboten.

Wesentliche Gründe für diesen Bedarf sind die räumliche Nähe der Stadt zur Wirtschaftsregion Köln/ Bonn, die verkehrsgünstige Lage mit der Anbindungsmöglichkeit an die Bundesautobahnen BAB 61 und Bundesstraße B 9 in räumlicher Nähe sowie die vorhandene und fortschreitende gewerbliche mit einem entsprechenden Arbeitsplatzangebot.

Die attraktive Lagegunst zu den Oberzentren Köln/ Bonn sowie die gute Verkehrsanbindung an überörtlich bedeutsame Straßen und die damit verbundene Erreichbarkeit eines attraktiven Angebotes an Arbeitsplätzen sowie die Bildungseinrichtungen vor Ort bzw. in zumutbarer Entfernung machen Sinzig zu einem attraktiven Wohnstandort. In Ergänzung hierzu tritt die Lagegunst zu den Freizeit- und Erholungseinrichtungen im Westerwald im Mittelrhein-Ahr-Eifel-Gebiet. Das Naturraumpotenzial sowie die gute Infrastrukturausstattung im Bereich der Bildung, Kinderbetreuung und Versorgung im Stadtgebiet führen ebenfalls dazu, dass die Stadt ein bevorzugter Wohnstandort ist.

Insgesamt führt diese Situation dazu, dass im Stadtgebiet ein ständiger Bedarf an geeigneten Wohnbauflächen besteht, der sich aus den zuvor dargelegten Gründen nicht nur auf die einheimische Bevölkerung erstreckt.

Insgesamt führt die Lagegunst der Stadt zu einem ständigen Nachfragebedarf an geeigneten Wohnbauflächen.

Die Stadt Sinzig betreibt derzeit eine Neuaufstellung ihres Flächennutzungsplans. Im Rahmen dieser Neuaufstellung wurde durch das mit der Bauleitplanung beauftragte Ingenieurbüro eine Schwellenwertberechnung gemäß den Zielen Z 30 bis Z 33 des Regionalen Raumordnungsplans Mittelrhein-Westerwald 2017 durchgeführt. Hierbei hat sich ein Wohnbauflächenbedarf von ca. 28,47 ha für die Stadt Sinzig gezeigt, so dass „außerhalb des Flächennutzungsplans“ Flächen für die weitere Wohnbauflächenentwicklung zur Verfügung stehen.

Zudem zeigt die durchgeführte Schwellenwertberechnung, dass der im Stadtgebiet berechnete Bedarf von 43,91 ha nicht allein durch das zur Verfügung stehende Innenpotenzial (ca. 0,19 ha) sowie die Baulücken von ca. 8.77 ha gedeckt werden kann.

Eine „verlässliche“ Wohnbaupolitik auf dieser Grundlage ist für die Stadt daher nicht möglich.

Daher soll mit der angestrebten Ausweisung weiterer Wohnbauflächen der bestehende Siedlungsdruck abgemildert und benötigte zusätzliche Bauflächen im Stadtgebiet bereitgestellt werden.

Durch die Ausweisung neuer Wohnbauflächen kann u.a. der bestehende Eigenbedarf in der einheimischen Bevölkerung befriedigt werden. Dies entspricht im Übrigen dem Anspruch der Gemeinden auf Eigenentwicklung gemäß dem Grundsatz G 26 des LEP IV.

In diesem Zusammenhang ist weiterhin auf den Grundsatz G 50 zur Daseinsvorsorge und hier zum Belang „Wohnen“ des LEP IV zu verweisen.

Demnach ist durch die Ausschöpfung der zur Verfügung stehenden städtebaulichen Instrumentarien durch die Gemeinden kostengünstiges Bauland zu mobilisieren.

Mit der beabsichtigten Ausweisung will die Stadt insbesondere ihrer in § 1 (6) Nr. 2 BauGB verankerten Aufgabe gerecht werden, wonach sie in ausreichendem Maße Flächen bereitstellen soll, die für Wohnbauzwecke genutzt werden können. Gemäß den Planungsleitlinien des Baugesetzbuches haben die Gemeinden die Aufgabe, zur Förderung des Wohnungsbaues den Bauwilligen geeignete Grundstücke als Bauland für den Wohnungsbau zur Verfügung zu stellen.

Ziel dieser Vorgehensweise ist es, einem weiten Kreis der Bevölkerung zur Eigentumsbildung zu verhelfen. Hierzu hat die Stadt in ihrem Gebiet unter Berücksichtigung einer städtebaulich geordneten Entwicklung geeignete Flächen in einem ausreichenden Umfang auszuweisen, so dass eine Bebauung vorrangig gefördert werden kann.

2 NACHWEIS DER UVP-PFLICHT

Für das vorliegende Verfahren hat die Aufstellung des Bebauungsplans im beschleunigten Verfahren nach § 13b BauGB insbesondere die Konsequenzen, dass von einer Umweltprüfung, einem Umweltbericht, Angaben über umweltbezogene Informationen und einer zusammenfassenden Erklärung abgesehen wird.

Da die Grundfläche kleiner als 10.000 m² ist, reduzieren sich die Anforderungen an die Prüfung der Ausschlusskriterien, die sich allein auf folgende Prüfungsgegenstände beschränkt: erstens, ob durch den Bebauungsplan die Zulässigkeit von Vorhaben begründet wird, die einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung oder nach Landesrecht unterliegen, und zweitens, ob Anhaltspunkte für eine Beeinträchtigung der in § 1 Abs. 6 Nr. 7 Buchstabe b genannten Schutzgüter oder dafür bestehen, dass bei der Planung Pflichten zur Vermeidung oder Begrenzung der Auswirkungen von schweren Unfällen nach § 50 Satz 1 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zu beachten sind. Ist dies nicht der Fall, kommen die in § 13a Abs. 2 geregelten Verfahrenserleichterungen zum Tragen.

Nach Anlage 1 Nr. 18.9 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) i.V.m. Anlage 1 Nr. 3.5 und § 3 des Landesgesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in Rheinland-Pfalz (LUVPG) ist für die festgesetzten öffentlichen Verkehrsfläche, die einer Gemeindestraße nach § 3 LStrG entspricht, eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 7 Abs. 1 UVPG und Anlage 3 UVPG durchzuführen.

Dabei ist jedoch zwischen den Verkehrsflächen zu unterscheiden, die im Bestand vorhanden sind bzw. für die „erstmalig“ die Festsetzung als Verkehrsfläche getroffen wird.

Lt. § 2 (4) LUVPG sind Vorhaben im Sinne dieses Gesetzes Neuvorhaben (Nr. 1) oder Änderungsvorhaben (Nr. 2). In der Anlage 1, Ziffer 3.5 zum LUVPG wird als Verkehrsvorhaben u.a. der Bau einer öffentlichen Straße nach § 3 LStrG angeführt.

Aus bauplanungsrechtlicher ist der Begriff „Bau“ wie folgt definiert:

„Bau ist der Neubau des Verkehrsweges an einer Stelle, an der bisher kein Verkehrsweg vorhanden war.

Es muss sich um einen Straßenzug oder einen Schienenweg handeln, der eine eigenständige und neue Funktion erfüllt und sich nicht bloß auf Bereiche erstreckt, die schon bisher als Verkehrsweg genutzt wurden. Die bloße Überplanung eines vorhandenen Verkehrswegs scheidet aus (Gierke/ Schmidt-Eichstaedt in Die Abwägung in der Bauleitplanung, Kohlhammer Verlag Randnummer 1048).

Unter Berücksichtigung dieser Definition handelt es sich im vorliegenden Planungsfall ledig-

lich bei der Planstraßen A und B um ein Neuvorhaben i.S. des § 2 (4) Nr. 1 LUVPG.

Im Hinblick auf die Beurteilung, ob es sich bei der Festsetzung um ein Änderungsvorhaben i.S. des § 2 (4) Nr. 2 LUVPG handelt, ist folgendes anzuführen:

Entsprechend den Ausführungen von Peters im Handkommentar zum Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung, 2. Auflage, Nomos-Verlag, ist die Änderung eines Vorhabens eine Standortverschiebung, eine Zustandswandlung oder auch eine Maßnahme von Prozessabläufen.

In Gierke/ Schmidt-Eichstaedt in „Die Abwägung in der Bauleitplanung“, Kohlhammer Verlag Randnummer 1049 wird als „Änderung die Veränderung eines vorhandenen Verkehrsweges durch bauliche Maßnahmen definiert. Dabei müssen die Baumaßnahmen in die bauliche Substanz und in die Funktion des Verkehrswegs eingreifen. Notwendig ist, dass die vorgesehene Maßnahme zu einer vermehrten Aufnahme des Verkehrs führt. Reine Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen reichen nicht aus.“

Eine Erweiterung eines Vorhabens i.S. des UVG erfasst jede qualitative oder quantitative Vergrößerung eines bestehenden Vorhabens.

Diese Voraussetzungen werden vorliegend nicht erfüllt. Die übrigen Verkehrsflächen sind als Wirtschaftswege einzustufen, die die Voraussetzungen die Definition einer Gemeindestraße nicht erfüllen.

Da es sich bei den Planstraßen A und B gemäß der Anlage 1 „Liste der nach Landesrecht UVP-pflichtige Vorhaben“, Ziffer 3.5 um den Bau einer öffentlichen Straße nach § 3 LStrG handelt, ist für diese Planstraßen eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls (Screening) i.S. des § 7 (1) Satz 1 UVPG durchzuführen.

Dies betrifft gemäß dem städtebaulichen Konzept bzw. dem auf dieser Grundlage ausgearbeitetem Bebauungsplan die Planstraßen A und B mit einem Flächenanteil von ca. 1.943 m², die als öffentliche Verkehrsfläche festgesetzt sind.

Sofern für ein Vorhaben eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen ist, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund überschlüssiger Prüfung unter Berücksichtigung der in Anlage 3 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann.

3 DATEN UND INFORMATIONSGRUNDLAGEN

Gesetze und Vorschriften:

- Baugesetzbuch,
- Bundesimmissionsschutzgesetz inkl. Verordnungen,
- Bundesnaturschutzgesetz sowie Landschaftsgesetz Rheinland-Pfalz,
- Bundesbodenschutzgesetz sowie Baugesetzbuch (Bodenschutzklausel),
- Wasserhaushaltsgesetz und Landeswassergesetz,
- Denkmalschutzgesetz Rheinland-Pfalz,
- Verordnungen zu Schutzgebieten und –objekten,
- FFH-Richtlinie (FFH-RL),
- Vogelschutz- Richtlinie,

- Biotopkartierung Rheinland-Pfalz,
- Planung vernetzter Biotopsysteme Rheinland-Pfalz.

Internet:

- Landschaftsinformationssystem Rheinland-Pfalz (LANIS),
- Geoportal Rheinland-Pfalz.

Sonstige:

- Landesentwicklungsprogramm IV (LEP IV),
- Regionaler Raumordnungsplan Planungsgemeinschaft Mittelrhein-Westerwald 2017,
- Flächennutzungsplan mit integriertem Landschaftsplan der Stadt Sinzig.

4 ALLGEMEINE VORPRÜFUNG IM EINZELFALL

4.1 Allgemeines

Ziel der Vorprüfung im Einzelfall ist die Klärung, ob gewisse Prüfwerte überschritten werden und somit die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedingen.

Die Vorprüfung im Einzelfall soll überschlüssig erfolgen. Ein Detaillierungsgrad wie bei der Umweltverträglichkeitsprüfung ist nicht erforderlich. Dennoch muss die Vorprüfung hinreichend konkret sein, um dem Anspruch an eine ordnungsgemäße Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gerecht zu werden.

Maßstäbe für die Bewertung der bauplanerischen bedeutsamen Umweltauswirkungen der Vorhaben in vorgelagerten Verfahren sind die gesetzlichen Umwelanforderungen, die sich aus den Belangen des Umweltschutzes nach § 1 BauGB ergeben in Verbindung mit den hierzu ergangenen Rechts- und Verwaltungsvorschriften.

Maßstäbe können sein

- Sicherung einer menschenwürdigen Umwelt (§ 1 (5) BauGB),
- Schutz und Entwicklung der natürlichen Lebensgrundlagen (§ 1 (5) BauGB),
- allgemeine Anforderungen an gesunde Wohn- und Arbeitsverhältnisse (§ 1 (6) BauGB Nr. 1),
- Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes (§ 1 (6) BauGB Nr. 4),
- Belange der umweltrelevanten Schutzgüter (§ 1 (6) BauGB Nr. 7 und § 1a BauGB),
- Bodenschutzklausel gemäß § 1a (2) BauGB,
- umweltbezogene Darstellungen im Flächennutzungsplan,
- umweltbezogene Aussagen in Fachplänen,
- Eingriffsregelung sowie
- das Trennungsgebot des § 50 BImSchG.

Die Stadt soll anhand des vorliegenden Ergebnisses in der Lage sein, ein abschließendes Urteil über die Erheblichkeit der Auswirkungen auf die Umwelt abgeben zu können.

4.2 Überschlägige Beschreibung der relevanten Merkmale des Vorhabens

Nr.	Kriterium	Bewertung unerheblich (0) weniger erheblich (1) erheblich (2)
-----	-----------	--

1	Merkmale des Vorhabens Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:	Bewertung
1.1	Größe des Vorhabens	Bewertung
	<p>Der Geltungsbereich des Bebauungsplans hat eine Gesamtgröße von ca. 17.035 m². Der Anteil der relevanten Planstraßen A und B beträgt ca. 1.943 m².</p> <p>Die Herstellung dieser Planstraßen wird für die Erschließung der im Bebauungsplangebiet gelegenen Baugrundstücke notwendig. Die Planstraßen weisen eine Breite von 5,5 m auf und ermöglichen somit dem im Plangebiet maßgeblichen Begegnungsverkehr Pkw/ Pkw ein problemloses Befahren. Auch genügt diese Breite den Ansprüchen für eine Befahrbarkeit der Fahrzeuge der Abfallentsorgung sowie für Rettungsfahrzeuge.</p> <p>Sowohl die Planstraße A als auch die Planstraße B sind als Stichstraße konzipiert. An deren Ende sind Wendeanlagen vorgesehen, die einem 3-achsigen Müllfahrzeug ein Wenden ermöglichen. Grundlage für die Festsetzung der Verkehrsflächen ist die Straßenplanung des Ingenieurbüros Porz und Partner Partnerschaftsgesellschaft mbB, Am Finkenstein 35, 53489 Sinzig.</p> <p>Zu Ausbaudetails sind in der Ebene des Bebauungsplans keine Aussagen enthalten. In dieser Planungsebene steht die planungsrechtliche Sicherung der für die Abwicklung des Verkehrs notwendigen Flächen im Vordergrund.</p> <p>Der dem Bebauungsplan zugrunde liegende städtebauliche Entwurf sieht 29 Baugrundstücke vor. Das Verkehrsaufkommen durch die neu hinzukommenden Baugrundstücke lässt sich demnach wie folgt berechnen:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Zahl der Baugrundstücke = 29 ▪ Höchstzulässige Zahl der Wohnungen je Wohngebäude = 2 ▪ Wohneinheiten „neu“ = 58 ▪ Belegungsdichte Personen/ Wohneinheit = 2,2 ▪ Einwohner „neu“ = 128 ▪ Anzahl der Pkw je Einwohner in Sinzig (gemäß Statistischem Landesamt RLP (01.01.2019) 10.538 Pkw/ 17.614 Einwohner = 0,598 Pkw/ EW ▪ Verkehrsaufkommen = 128 EW * 0,598 Pkw/ EW = 77 Pkw <p>Unterstellt man 2,5 Fahrzeugbewegungen pro Tag, ergeben sich ca. 193 Fahrzeugbewegungen.</p>	unerheblich (0)

	<p>Das Hessische Verwaltungsgericht hat im Urteil vom 17.08.2017 – 4 C 2760/16.N unter Verweis auf die ständige Rechtsprechung der Bausenate des hessischen Verwaltungs-gerichtshofs geurteilt, dass die planbedingte Zunahme des Straßenverkehrs von bis zu 200 Fahrzeugbewegungen pro Tag lediglich eine geringfügige Beeinträchtigung des Interesse eines Anliegers bewirkt, von planbedingtem Mehrverkehr verschont zu bleiben (u.a. Hessischer VGV, Urteil vom 27.07.2017 - 4C 1338/16, Hessischer VGV, Urteil vom 17.08.2017- 4C 2760/16N.).</p>	
1.2	Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	Bewertung
	<p>Die Umgebungsbebauung, die sich auf der Grundlage des Bebauungsplans „Am Landgraben“ entwickelt hat, ist überwiegend durch die Wohnnutzung geprägt. Südlich der „Prümer Straße“ liegt – künftig „eingebettet“ in das Neubaugebiet – eine öffentliche Grünfläche mit der Zweckbestimmung Spielplatz.</p> <p>Die südlich, östlich und westlich angrenzenden Flächen sind durch die intensive landwirtschaftliche Nutzung (Ackerbau und Grünland) gekennzeichnet.</p> <p>Die im Geltungsbereich des Bebauungsplans liegenden Grundstücke dienen der Landwirtschaft und werden intensiv als Acker- oder Grünland bewirtschaftet.</p>	unerheblich (0)
1.3	Nutzung natürlicher Ressourcen insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	Bewertung
	<p>Die relevanten öffentlichen Verkehrsflächen haben eine Größe von ca. 1.943 m².</p> <p>Die Planstraßen werden auf bisher überwiegend der landwirtschaftlichen Nutzung dienenden Flächen konzipiert.</p> <p>Durch die intensive Bewirtschaftung bestehen bereits anthropogene Beeinträchtigungen in Form von Verdichtung durch das Befahren mit schwerem landwirtschaftlichem Gerät sowie dem Dünger- und Pestizideintrag.</p>	unerheblich (0)
1.4	Abfallerzeugnis	Bewertung
	<p>Der angestrebte Bau der Gemeindestraßen führt zu keiner Erzeugung von Abfall.</p> <p>Anhaltspunkte für nachteilige Umweltauswirkungen liegen nicht vor.</p>	unerheblich (0)
1.5	Umweltverschmutzung und Belästigungen	Bewertung
	<p>Nachfolgend wird eine Abschätzung der voraussichtlichen Beeinträchtigungen durch zu erwartende Lärm-, Licht- und Geruchsimmissionen und deren Auswirkungen für die Schutzgüter Luft/ Klima sowie den Mensch vorgenommen.</p> <p><u>Verkehr und Lärm</u></p> <p>Der gebietsbezogene Verkehr wird über das innergebietliche Straßennetz an das klassifizierte Straßennetz abgeleitet.</p>	unerheblich (0)

	<p>Die Straßen weisen eine ausreichende Querschnittsgestaltung und Leistungsfähigkeit für die Aufnahme des anfallenden Verkehrs auf.</p> <p>Im Zuge der Bauarbeiten kann es zu lokalen Erschütterungen durch den Einsatz der Baumaschinen kommen. Diese erstrecken sich jedoch nur über einen sehr begrenzten Zeitraum.</p> <p>Unzumutbare Beeinträchtigungen sind nach derzeitiger Einschätzung nicht zu erwarten.</p>	
	<p><u>Klima/ Lufthygiene</u></p> <p>Durch Verkehrsbewegungen kann es zu verkehrsbedingten Licht-, Schall- und Schadstoffimmissionen kommen.</p> <p>Luftschadstoffbelastungen werden sich aus einer möglichen Erhöhung des Verkehrsaufkommens ergeben.</p> <p>Staubentwicklungen sind nur während der Bauphase zu erwarten, die sich über einen überschaubaren Zeitraum erstrecken. Nach Umsetzung der Maßnahmen ist nicht mehr mit einer erhöhten Staubbelastung zu rechnen.</p> <p>Von dem Vorhaben gehen i.d.R. keine Geruchsentwicklungen aus.</p> <p>Mit dem Bau der Planstraßen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für das Schutzgut Klima/ Lufthygiene zu erwarten.</p>	<p>unerheblich (0)</p>
	<p><u>Lichtimmissionen</u></p> <p>Das von Außenbeleuchtungen an Straßen und Gebäuden ausgehende Licht kann, ebenso wie Lärm oder Abgase, eine Belästigung darstellen.</p> <p>Lichtemittierende Anlagen sind deshalb so zu errichten und betreiben, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert beziehungsweise vermindert werden. Ausschlaggebend dabei ist der jeweilige Stand der Technik. Nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen sind gänzlich zu verhindern und unvermeidbare auf ein Mindestmaß zu beschränken.</p> <p>Als Grundlage für die neutrale und sachliche Beurteilung von Lichteinwirkungen können die Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen des Länderausschusses für Immissionsschutz (Fassung vom 13. September 2012) herangezogen werden, für die anhand der konkreten lichttechnischen Planung in der Ebene der Baugenehmigung die Beurteilung erfolgt.</p> <p>Lichtimmissionen im Bereich der geplanten öffentlichen Straße können durch die Straßenbeleuchtung entstehen. Durch den Einsatz entsprechender Leuchtmittel und Ausrichtung der Laternen sind diese Auswirkungen jedoch vermeidbar und lösen keine Beeinträchtigungen aus.</p>	<p>unerheblich (0)</p>

1.6	<p>Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfällen, Unfälle und Katastrophen, die wirtschaftlichen Erkenntnisse zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere im Blick auf</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien - 1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere auf-grund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstands zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 (5a) des Bundes-Immissionsschutzgesetzes 	unerheblich (0)
	<p>Mit der geplanten Errichtung der künftigen Wohnstraßen sind keine direkten anlage- und betriebsbedingten Unfallrisiken zu erwarten.</p> <p>Das geplante Vorhaben erfordert zudem keine Lagerung, den Umgang, die Nutzung oder die Produktion von gefährlichen Stoffen im Sinne des Gesetzes.</p> <p>Ein indirektes Unfallrisiko wird evtl. durch den vom Vorhaben ausgelösten Anliegerkehr in das bzw. aus dem Plangebiet entstehen.</p> <p>Jedoch kann das Verhalten der Verkehrsteilnehmer nicht durch das Vorhaben beeinflusst werden, so dass dieser Belang für diese Prüfung vernachlässigt werden kann.</p>	
1.7	<p>Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigungen von Wasser und Luft</p>	
	<p>Ein Vorkommen möglicher Altlasten ist zum derzeitigen Stand der Planung nicht bekannt.</p> <p>Anhaltspunkte für sonstige Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigungen von Wasser und Luft, liegen nicht vor.</p>	unerheblich (0)

Ergebnis:

Die überschlägige Prüfung der umweltrelevanten Merkmale des Vorhabens zeigt, dass keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

4.3 Überschlüsse Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes

2	<p>Standortbezogene Merkmale</p> <p>Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebiets, das durch ein Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich folgender Nutzungs- und Schutzkriterien unter Berücksichtigung des Zusammenwirkens mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen:</p>	Bewertung
2.1	<p>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.</p>	Bewertung

	<p>Die zur Herstellung der Verkehrsflächen angedachten Flächen dienen der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung.</p> <p>Aufgrund der intensiven Nutzung sind keine naturnahen Zustände anzutreffen.</p>	unerheblich (0)
2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes	Bewertung
	<p>Bedingt durch die landwirtschaftliche Nutzung sowie die unmittelbar angrenzenden Siedlungs- und Verkehrsflächen bestehen für einzelne Schutzgüter (Boden und Wasser) bereits anthropogene Vorbelastungen. Diese haben zu einer Einschränkung der Funktionen dieser Schutzgüter geführt.</p> <p>Die für die Herstellung der Straßen angedachten Flächen weisen – wie bereits erwähnt - keine naturnahen Zustände auf.</p> <p>Schützenwerte Biotope bzw. besonders und/oder streng geschützte Tiere sind im Bereich der intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen bisher nicht nachgewiesen worden.</p> <p>Das Plangebiet hat aufgrund der Ortsrandlage eine Bedeutung für das Landschaftsbild und die Erholungsfunktion. Insbesondere können Auswirkungen für das Landschaftsbild durch die Einsehbarkeit bzw. die Fernwirkung des hinzukommenden Vorhabens entstehen.</p> <p>Die geplante Neuausweisung der Siedlungsfläche erfolgt allerdings in eine durch anthropogene Vorbelastungen gekennzeichnete Situation hinein.</p> <p>Mit der Planung werden neue Bauvorhaben hinzukommen, die entsprechend in die Landschaft wirken. Gleichzeitig wird das Landschaftsbild durch die hinzukommenden Gebäude und Freiflächen neu gestaltet.</p> <p>Eine Funktion für die Feierabend- und Naherholung haben die Wirtschaftswege, die den Siedlungskörper mit der freien Landschaft verbinden. Die landwirtschaftlichen Nutzflächen haben keine „aktive“ Bedeutung für die Feierabend- und Naherholung, zumal sie im Privateigentum und somit für den Erholungssuchenden nicht zugänglich sind.</p> <p>Der Stadt ist bewusst, dass mit der Ausweisung einer Siedlungsfläche keine vollständige Behebung der optischen Störungen im Landschaftsbild erfolgen kann. Ein Planungsziel ist daher eine landschaftsgerecht „Neugestaltung“ des Planvorhabens. Um diesen Ansprüchen gerecht werden zu können, werden in der Ebene des Bebauungsplans verschiedene Festsetzungen wie etwa die Steuerung der Höhenentwicklung baulicher Anlagen, die Bauweise sowie Maßnahmen zur inneren und randlichen Eingrünung getroffen.</p>	unerheblich (0)

	<p>Die angestrebte Siedlungsentwicklung betrifft bisher noch unbebaute Flächen, die eine Bedeutung als Kaltluftproduktionsfläche (landwirtschaftliche Nutzfläche) sowie aufgrund der topographischen Verhältnisse für den Kaltluftabfluss haben.</p> <p>Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die angrenzende Siedlungsfläche eine Barrierewirkung hervorruft. Eine übergebietsliche Bedeutung ist nicht abzuleiten.</p> <p>Die Kaltluftproduktion auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Produktionsflächen bleibt unverändert erhalten.</p> <p>Im Bereich des Vorhabens sind derzeit keine Bodendenkmale im Sinne des DSchG registriert.</p>	
2.3	Belastbarkeit der Schutzgüter unter besonderer Berücksichtigung folgender Gebiete und von Art und Umfang des ihnen jeweils zugewiesenen Schutzes:	
2.3.1	NATURA-2000 Gebiete Die zur Überplanung anstehenden Flächen liegen in keinem Natura-2000-Gebiet.	unerheblich (0)
2.3.2	Naturschutzgebiete gemäß § 23 BNatSchG einschließlich sichergestellter Naturschutzgebiete gemäß § 22 Abs. 3 BNatSchG Keine Betroffenheit	unerheblich (0)
2.3.3	Nationalparke gemäß § 24 BNatSchG Keine Betroffenheit	unerheblich (0)
2.3.4	Biosphärenreservat und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 BNatSchG Keine Betroffenheit	unerheblich (0)
2.3.5	Gesetzlich geschützte Biotope gemäß § 30 BNatSchG Keine Betroffenheit	unerheblich (0)
2.3.6	Wasserschutzgebiete gemäß § 51 WHG, Überschwemmungsgebiete nach § 76 WHG oder nach Landesrecht festgesetzte Heilquellenschutzgebiete Keine Betroffenheit	unerheblich (0)

2.3.7	Gebiete, in denen die in den Gemeinschaftsvorschriften festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten (mögliches Erreichen oder Überschreiten von Grenzwerten Qualitätsanforderungen diesbezüglicher EG-Richtlinien) Das Erreichen oder eine Überschreitung von EG-Richtlinien ist nicht zu erwarten.	unerheblich (0)
2.3.8	Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere zentrale Orte und Siedlungsschwerpunkte in verdichteten Räumen gemäß LEP Das Plangebiet liegt nicht innerhalb einer der vorgenannten Gebiete.	unerheblich (0)
2.3.9	In amtlichen Listen und Karten verzeichnete Denkmale, Denkmalensembles, Bodendenkmale oder Gebiete, die von der durch die Länder bestimmten Denkmalschutzbehörde als archäologisch bedeutende Landschaften eingestuft worden sind Keine Betroffenheit	unerheblich (0)

Ergebnis:

Die überschlägige Prüfung der umweltrelevanten Merkmale des Vorhabens zeigt, dass keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

4.4 Überschlüsse Beschreibung der relevanten Merkmale des Standortes

3	Merkmale der möglichen Auswirkungen Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter Nummer und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist Folgendem Rechnung zu tragen:	Bewertung
3.1	dem Ausmaß der Auswirkungen (geografisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)	unerheblich (0)
	Etwaige Auswirkungen sind lokal begrenzt und betreffen im Wesentlichen die neu hinzukommende Wohnbebauung.	
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der möglichen Auswirkungen	unerheblich (0)
	Das Vorhaben ruft keine Auswirkungen mit grenzüberschreitendem Charakter hervor.	
3.3	der Schwere und Komplexität der Auswirkungen	unerheblich (0)
	Die Auswirkungen auf alle Schutzgüter durch die Aufstellung des Bebauungsplanes werden nicht als schwer und komplex eingestuft. Dies ist insbesondere durch die Vorbelastungen sowie der Nutzungsstruktur in der Umgebung (Art der Nutzungen und Verkehr) bedingt.	
3.4	der Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen	unerheblich (0)
	Die geplanten Straßen A und B entfalten keine erheblichen Auswirkungen.	
3.5	Dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	unerheblich (0)

	Die Auswirkungen während der Bauphase sind nur temporär und beschränken sich somit auf einen überschaubaren Zeitraum. Sie werden daher für alle Schutzgüter im Plangebiet nicht als erheblich eingestuft. Die Planstraßen haben keine erheblichen Auswirkungen.	
3.6	Dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender und zugelassener Vorhaben	
	Die angedachten Planstraßen haben keine erheblichen Auswirkungen.	
3.7	Der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu mindern	
	Die angedachten Planstraßen haben keine erheblichen Auswirkungen.	

5 ZUSAMMENFASSENDER BEWERTUNG

Die durchgeführte Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls zeigt, dass durch die beabsichtigte Errichtung der Planstraßen A und B keine erheblichen Beeinträchtigungen der umweltrelevanten Belange zu erwarten sind.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den Vorschriften des UVPG ist aufgrund der Ergebnisse der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls nicht erforderlich. Somit liegt die Anwendungsvoraussetzung des beschleunigten Verfahrens vor und § 13a (1) Satz 4 steht dem nicht entgegen.