

Südring Rheda-Wiedenbrück

**Vorprüfung des Einzelfalls gem. dem Gesetz
über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)**

Bertram Mestermann

Büro für Landschaftsplanung



Brackhüttenweg 1
59581 Warstein-Hirschberg

Tel. 02902-701231

info@mestermann-landschaftsplanung.de

Südring Rheda-Wiedenbrück

Vorprüfung des Einzelfalls gem. dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)

Auftraggeber:

Stadt Rheda-Wiedenbrück
Rathausplatz 13
33378 Rheda-Wiedenbrück

Verfasser:

Bertram Mestermann
Büro für Landschaftsplanung
Brackhüttenweg 1
59581 Warstein-Hirschberg

Bearbeiter:

Jennifer Hofmann
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitektur

Bertram Mestermann
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Proj.-Nr. 1145

Warstein-Hirschberg, August 2013

Inhaltsverzeichnis

1.0	Veranlassung und geplantes Vorhaben.....	1
2.0	Methodische Vorgehensweise.....	1
2.1	Rechtliche Grundlage.....	1
2.2	Methodische Vorgehensweise.....	2
2.3	Prüfmaßstab	2
3.0	Kriterien der Vorprüfung	6
3.1	Merkmale des Vorhabens	6
3.1.1	Größe des Vorhabens sowie Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft.....	6
3.1.2	Abfallerzeugung	7
3.1.3	Umweltverschmutzung und Belästigungen.....	8
3.1.4	Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien	9
3.2	Standort des Vorhabens.....	9
3.2.1	Bestehende Nutzungen des Gebietes.....	10
3.2.2	Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft.....	10
3.2.3	Schutzgebiete und naturschutzrechtlich besonders geschützte Bereiche.....	12
3.3	Merkmale möglicher Auswirkungen.....	14
3.3.1	Ausmaß der Auswirkungen und grenzüberschreitender Charakter.....	14
3.3.2	Schwere und Komplexität der Auswirkungen	15
3.3.3	Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen.....	16
3.3.4	Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen	16
4.0	Zusammenfassende Betrachtung	17

Anhang:

Literaturverzeichnis

1.0 Veranlassung und geplantes Vorhaben

Die Stadt Rheda-Wiedenbrück plant im Stadtteil Wiedenbrück den Neubau des Südrings zwischen der Lippstädter Straße und der Rietberger Straße. Damit sollen sowohl die Innenstadt verkehrlich entlastet, als auch neue Siedlungsbereiche an das Hauptverkehrsstraßennetz angebunden werden.

Der Verfasser wurde durch die Stadt Rheda-Wiedenbrück mit der Erarbeitung von Informationsunterlagen beauftragt, anhand derer die zuständige Behörde die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung prüft.

2.0 Methodische Vorgehensweise

2.1 Rechtliche Grundlage

Die Feststellung der UVP-Pflicht erfolgt nach § 3a Satz 1 und 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) entsprechend der folgenden Maßgabe:

„Die zuständige Behörde stellt auf Antrag des Trägers eines Vorhabens oder anlässlich eines Ersuchens nach § 5, andernfalls nach Beginn des Verfahrens, das der Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens dient, auf der Grundlage geeigneter Angaben zum Vorhaben sowie eigener Informationen unverzüglich fest, ob nach den §§ 3b bis 3f für das Vorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. Diese Feststellung ist, sofern eine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c vorgenommen worden ist, der Öffentlichkeit nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen zugänglich zu machen; soll eine Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleiben, ist dies bekannt zu geben“.

Die Verpflichtung zur Durchführung der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls für das geplante Vorhaben ergibt sich entsprechend §§ 3b und 3c UVPG. Das Vorhaben fällt als Gemeindestraße nicht unter die zwingende UVP-Pflicht, da sie nicht in Anlage 1 zum UVPG geführt wird. Vor dem Hintergrund der räumlichen Situation und in Verbindung mit der sensiblen Wahrnehmung des Vorhabens in der Öffentlichkeit wird das Vorhaben in der Anlage 1 zum UVPG unter Nr. 8 „Bau einer sonstigen Straße nach Landesrecht“ eingestuft. Derartige Vorhaben sind in Spalte 2 mit einem „A“ als Hinweis auf die durchzuführende allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gekennzeichnet.

2.2 Methodische Vorgehensweise

Hinweise zur methodischen Vorgehensweise gibt der „Leitfaden zur Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen der Festlegung der UVP-Pflicht von Projekten“ (BMU 2003).

Ist nach dem UVPG eine Vorprüfung des Einzelfalls vorgesehen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) nur dann durchzuführen, wenn das Vorhaben nach Einschätzung der zuständigen Behörde aufgrund einer überschlägigen Prüfung unter Berücksichtigung der in der Anlage 2 zum UVPG aufgeführten Kriterien erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann, die nach § 12 UVPG zu berücksichtigen wären.

Bei der überschlägigen Prüfung handelt es sich um eine summarische Prüfung. Da die Vorprüfung überschlägig durchzuführen ist, reicht die plausible Erwartung, dass eine Realisierung des geplanten Vorhabens zu erheblichen, nachteiligen Umweltauswirkungen führen kann, aus, um eine UVP-Pflicht auszulösen. Es bedarf somit keiner exakten Beweisführung.

Die zuständige Behörde prüft auf der Grundlage eigener Informationen und der vom Träger des Vorhabens vorgelegten Unterlagen. Dem Träger des Vorhabens obliegt insoweit eine Mitwirkungspflicht, der im vorliegenden Fall mit den hiermit vorgelegten Unterlagen nachgekommen wird.

Das Ergebnis der Vorprüfung des Einzelfalls wird von der zuständigen Behörde in einem allgemein zugänglichen Protokoll dokumentiert. Hat eine Vorprüfung ergeben, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist dies bekannt zu geben.

2.3 Prüfmaßstab

Bei der Vorprüfung des Einzelfalls geht es um die Einschätzung, ob das Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Dabei sind alle für den jeweiligen Einzelfall einschlägigen Kriterien der Anlage 2 zum UVPG zu berücksichtigen. Diese Kriterien haben den Zweck sicherzustellen, dass sämtliche Umweltauswirkungen des Vorhabens einbezogen werden, die erheblich sein können. Sollte sich zu Beginn oder während der Vorprüfung des Einzelfalls bereits die Möglichkeit einer erheblichen nachteiligen Umweltauswirkung herausstellen, muss nicht mehr das gesamte Spektrum der grundsätzlich zu ermittelnden Sachverhalte geprüft werden. Andererseits kann die UVP-Pflicht nur verneint werden, nachdem sämtliche, das jeweilige Vorhaben betreffende, Kriterien geprüft wurden.

Als nachteilige Umweltauswirkungen sind alle negativen Veränderungen der menschlichen Gesundheit oder der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit einzelner Bestandteile der Umwelt oder der Umwelt insgesamt, die

von dem Vorhaben verursacht werden können, anzusehen. Diese Auswirkungen müssen erheblich im Sinne des UVPG sein.

Folgende Kriterien für die Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen einer UVP werden in Anlage 2 zum UVPG aufgeführt:

1. Merkmale der Vorhaben

Die Merkmale eines Vorhabens sind insbesondere hinsichtlich folgender Kriterien zu beurteilen:

- 1.1 Größe des Vorhabens
- 1.2 Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft
- 1.3 Abfallerzeugung
- 1.4 Umweltverschmutzung und Belästigungen
- 1.5 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien

2. Standort der Vorhaben

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:

- 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)
- 2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft des Gebietes (Qualitätskriterien)
- 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
 - 2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst
 - 2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst
 - 2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes
 - 2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes
 - 2.3.6 geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes
 - 2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes

- 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
- 2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind
- 2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes
- 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

3. Merkmale der möglichen Auswirkungen

Die möglichen erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens sind anhand der unter den Nummern 1 und 2 aufgeführten Kriterien zu beurteilen; insbesondere ist Folgendem Rechnung zu tragen:

- 3.1 dem Ausmaß der Auswirkungen (geographisches Gebiet und betroffene Bevölkerung)
- 3.2 dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen
- 3.3 der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen
- 3.4 der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen
- 3.5 der Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

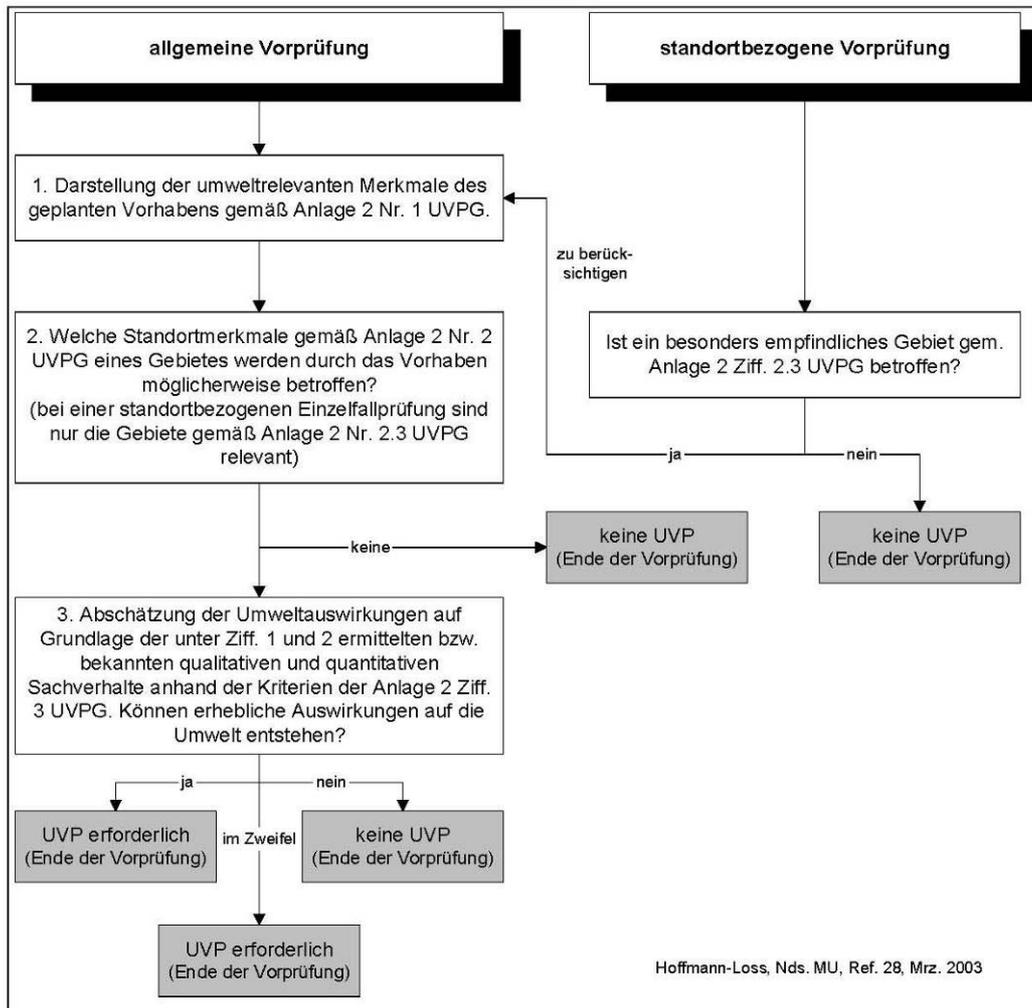


Abb. 1 Ablaufschema der allgemeinen und der standortbezogenen Vorprüfung des Einzelfalls gem. UVPG (Quelle: BMU 2003).

3.0 Kriterien der Vorprüfung

3.1 Merkmale des Vorhabens

3.1.1 Größe des Vorhabens sowie Nutzung und Gestaltung von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Gegenstand des Vorhabens ist, im Ortsteil Wiedenbrück auf einer Strecke von 1.170 m eine Straßenverbindung zwischen der Lippstädter und der Rietberger Straße zu schaffen. Damit soll der Ostring nördlich der Rietberger Straße mit dem Südring westlich der Lippstädter Straße verbunden werden. Außer vorhandenen Straßenflächen werden Grünland- und Grünlandbrachflächen, Radwegeflächen und Gehölzbestände beansprucht. Neben dem Hamelbach im Westen wird im Osten der Planstrecke die Ems gequert. Sowohl die Querung des Hamelbaches als auch die Querung der Ems erfolgen im Bereich vorhandener Brückenbauwerke, wobei im Zusammenhang mit dem Vorhaben eine Sanierung bzw. Verstärkung der Brücke am Hamelbach und ein Neubau einer Brücke an der Ems erforderlich werden. Die vorhandene Radwegebrücke an der Ems wie auch die Widerlager der ehemaligen Bahnbrücke über die Ems werden in diesem Zusammenhang abgebrochen.

In Verbindung mit dem geplanten Vorhaben werden Erdarbeiten zum Straßenbau und zur Kanalverlegung stattfinden. Brückenbauarbeiten finden an der Ems und ggf. auch am Hamelbach statt. Bei Bedarf wird zur Abschirmung der südlichen Wohnbebauung eine Lärmschutzwand errichtet.

Zusammenfassend können sich im Zusammenhang mit dem Bau des Südrings die in Tabelle 1 zusammengefassten schutzgutbezogenen Betroffenheiten ergeben.

Tab. 1 Belastende Wirkungen des geplanten Vorhabens in schutzgutbezogener Darstellung.

Projektphase	Maßnahme	Wirkfaktor	Auswirkung	betroffene Schutzgüter
Baubedingt	Baustellen-vorbereitung	Entfernung von krauti-ger Vegetation und von Gehölzen	Lebensraumverlust/-degeneration	Tiere Pflanzen
	Erdarbeiten	Umlagerung von Boden	Lebensraumverlust/-degeneration	Tiere Pflanzen
	Baustellenbetrieb	Lärmemissionen durch den Baubetrieb; stoffliche Emissionen (z. B. Staub) durch den Baubetrieb	Belastung von Men-schen und Tieren	Menschen Tiere Luft
		Havarien während der Bauarbeiten	Freisetzung von Stoffen	Boden Wasser Menschen
Anlagebedingt	Befestigung des Straßenkörpers	Versiegelung von Bo-denflächen	Lebensraumverlust	Menschen Wasser Tiere Pflanzen
	Errichtung von Bauwerken (Brü-cken, Lärmschutz-wände)	Versiegelung von Bo-denflächen	Lebensraumverlust	Menschen Wasser Tiere Pflanzen
Betriebsbedingt	Fahrverkehr auf der Straße	Lärmemissionen	Belastung des Wohnumfeldes	Menschen
		Schadstoffausstoß der Fahrzeuge	Stoffliche Emissio-nen (Feinstaub, Stickstoffdioxid)	Menschen Tiere Luft
		Zerschneidungswirkung	Kollisionsgefahr	Tiere
		Verkehrsunfälle	Freisetzung von Stoffen	Boden Wasser Menschen

3.1.2 Abfallerzeugung

Gemäß § 3 Abs. 1 Kreislaufwirtschaftsgesetz sind Abfälle alle Stoffe oder Gegenstände, derer sich ihr Besitzer entledigt, entledigen will oder entledigen muss. Diese fallen im festen Zustand sowie als Flüssigkeiten und Gase in Behältern an. Abfälle zur Verwertung sind Abfälle, die verwertet werden. Abfälle, die nicht verwertet werden, sind Abfälle zur Beseitigung.

In Verbindung mit dem Vorhaben fallen derartige Abfälle allenfalls im Rahmen der Bauarbeiten als typische Bauabfälle an. Diese werden soweit als möglich vermieden und ansonsten ordnungsgemäß entsorgt. Das Straßenbauwerk selbst wie auch der Fahrbetrieb erzeugen keine Abfälle. Eine umweltrelevante Problematik unter dem Gesichtspunkt der Abfallerzeugung ergibt sich damit nicht.

3.1.3 Umweltverschmutzung und Belästigungen

Unter Umweltverschmutzung wird im Rahmen des Umweltschutzes ganz allgemein die Verschmutzung der Umwelt, das heißt des natürlichen Lebensumfelds des Menschen, durch die Belastung der Natur mit Abfall- und Schadstoffen wie Giften, Mikroorganismen und radioaktiven Substanzen, verstanden. Auch Lärm- und Lichtemissionen gehören dazu.

Die wichtigsten Arten von Umweltverschmutzung sind:

- Gewässerverschmutzung
- Luftverschmutzung
- Bodenverschmutzung
- Lichtverschmutzung
- Akustische Verschmutzung

Das Umweltschadengesetz definiert in § 2 Abs. 1 Umweltschäden wie folgt:

1. Umweltschaden:
 - a. eine Schädigung von Arten und natürlichen Lebensräumen nach Maßgabe des § 19 des Bundesnaturschutzgesetzes
 - b. eine Schädigung der Gewässer nach Maßgabe des § 90 des Wasserhaushaltsgesetzes
 - c. eine Schädigung des Bodens durch eine Beeinträchtigung der Bodenfunktionen im Sinn des § 2 Abs. 2 des Bundes-Bodenschutzgesetzes, die durch eine direkte oder indirekte Einbringung von Stoffen, Zubereitungen, Organismen oder Mikroorganismen auf, in oder unter den Boden hervorgerufen wurde und Gefahren für die menschliche Gesundheit verursacht

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben können Verschmutzungen und Belästigungen im Zusammenhang mit dem Bau und dem Betrieb der Straße eintreten. Als Wirkpfade kommen in Frage:

- Luftverschmutzung durch Stäube (PM 10, PM 2,5) und Abgase (Stickstoffdioxid)
- Lärmemissionen durch den fließenden Verkehr
- Lichtemissionen durch Straßenbeleuchtung und Fahrzeugbeleuchtungen

Sowohl für die Luftverschmutzung als auch für die Lärmimmissionen existieren in Bezug auf den Menschen Richt- und Grenzwerte, die im Rahmen des geplanten Vorhabens zwingend einzuhalten sind. Ggf. sind bauliche Maßnahmen wie z. B. Lärmschutzwände zu errichten. In Bezug auf den Menschen sind daher keine unzulässigen Belastungen zu erwarten. Das geplante Vorhaben wird im innerstädtischen Bereich von Wiedenbrück realisiert. Die Verkehrsbelastung des geplanten Südrings

wurde mit 7.200 Kfz/24h errechnet (NTS 2012). In den Anbindungsbereichen des vorhandenen Südrings sowie des Ostrings ergibt sich eine Mehrbelastung von 3.000 Kfz/24h.

Vor dem Hintergrund der allgemeinen Vorbelastung des innerstädtischen Raumes durch Straßenverkehr und die daraus resultierenden Belastungen ist durch Lärmemissionen keine erhebliche Mehrbelastung des Umweltschutzgutes Tiere zu erwarten.

Als innerörtliche Verbindungsstraße wird insbesondere in den Nachtstunden nur wenig Verkehr auf der Straße fließen. Das Umfeld der geplanten Straße ist durch eine innerortstypische Vorbelastung durch Lichtemissionen gekennzeichnet. So ist auch der vorhandene Radweg mit einer Straßenbeleuchtung versehen. Die zu erwartenden Lichtemissionen können durch die Auswahl emissionsarmer Straßenleuchten gemindert werden. Lärmschutzwände wirken auch auf die Lichtemissionen des Fahrzeugverkehrs mindernd. In der Gesamtschau sind, bezogen auf die Lichtemissionen, keine erhebliche Belastungssteigerungen zu erwarten.

3.1.4 Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien

Von dem geplanten Vorhaben geht bau- und anlagenbedingt, mit Blick auf die verwendeten Stoffe und Technologien, kein Unfallrisiko aus. Die eingesetzten Technologien entsprechen den bei Erdbauarbeiten üblichen Techniken. Das verbleibende Unfallrisiko umfasst damit das technologiespezifische Risiko für Leckagen an Hydrauliksystemen und Unfälle (z. B. Kollisionen) beim Einsatz der Geräte während der Bauphase.

Die Betriebsphase der Straße birgt das für Verkehrswege übliche Risiko von Verkehrsunfällen. Vor dem Hintergrund der innerstädtischen Führung der Straße mit einer Maximalgeschwindigkeit von 50 km/h, einem Lkw-Anteil von 3,9 % (NTS 2012) und der Vorbelastung durch umliegende Straßen liegt das zu erwartende Unfallrisiko auf dem Niveau des allgemeinen Lebensrisikos.

Ein Unfallrisiko, insbesondere mit Blick auf verwendete Stoffe und Technologien, kann ausgeschlossen werden. Eine umwelterhebliche Zunahme des Unfallrisikos im Zusammenhang mit dem fließenden Verkehr ist ebenfalls nicht anzunehmen.

3.2 Standort des Vorhabens

Die ökologische Empfindlichkeit eines Gebietes, das durch das Vorhaben möglicherweise beeinträchtigt wird, ist insbesondere hinsichtlich der wesentlichen Nutzungs- und Schutzkriterien und unter Berücksichtigung der Kumulierung mit anderen Vorhaben in ihrem gemeinsamen Einwirkungsbereich zu beurteilen.

3.2.1 Bestehende Nutzungen des Gebietes

Der Trassenbereich des geplanten Südrings wird derzeit durch die folgenden Nutzungen eingenommen:

- Verkehrsflächen (Straßen, Radwege)
- Innerstädtische Grünflächen mit Rasen- und Gehölzflächen
- Grünland- und Grünlandbrachflächen
- Brach- und Sukzessionsflächen

Im Umfeld des Vorhabens kommen hinzu:

- Hausgärten
- Bereiche öffentlicher Schul-, Sport- und Erholungseinrichtungen

3.2.2 Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit von Wasser, Boden, Natur und Landschaft

Wasser

Im Untersuchungsgebiet fließen mit der Ems und dem Hamelbach zwei Gewässer. Die Ems bildet den Hauptvorfluter der Region. Sie hat im Untersuchungsgebiet eine Breite von etwa 10 m bei einer Mittelwassertiefe von 40 bis 80 cm. Ihre Fließgeschwindigkeit ist entsprechend dem geringen Gefälle nur schwach. Die Ems ist ausgebaut mit weitgehend einheitlichem Trapezprofil sowie Steinschüttungen und Faschinen als Ufersicherung. Ufergehölze kommen nur punktuell vor.

Der Hamelbach tangiert das westliche Ausbauende des geplanten Südrings und fließt damit von Süden der Ems zu. Das Gewässer ist ebenfalls begradigt und mit einheitlichem Trapezprofil hergestellt. Die Gewässersohle erreicht eine Breite von 3 m.

Für die Fließgewässer sind Überschwemmungsgebiete ausgewiesen mit i. d. R. 100 m Breite am Hamelbach und 200 m Breite an der Ems.

Die Ems wird aktuell von einer Rad- und Fußgängerbrücke gequert. Die Brückenköpfe einer ehemaligen Bahnbrücke sind noch vorhanden. Der Hamelbach wird im Zuge der vorhandenen Straße „Südring“ durch ein Brückenbauwerk gequert.

Für das Untersuchungsgebiet sind keine Wasserschutzgebiete ausgewiesen. Die Mächtigkeit des quartären Grundwasserleiters im oberen Grundwasserstockwerk wird mit 5 bis 10 m angenommen bei mäßiger bis sehr guter Durchlässigkeit.

Boden

Die Bodenkarte weist als natürliche Böden für das Untersuchungsgebiet großflächig Graubraunen Plaggenesch auf humosem sandigem Bodenmaterial aus. Ausnahmen bilden Gleye in den Auen von Hamelbach und Ems sowie ein Niedermoorbereich direkt nördlich der Ems. Die Gleye der Emsaue gehen nach Nordosten in eine Gley-Braunerde über. Dieser Boden steht damit im Bereich des Trassenabschnittes nördlich der Ems an.

Bedingt durch die anthropogene Überprägung des Untersuchungsgebietes durch die ehemalige Eisenbahntrasse, den Gewässerausbau an Ems und Hamelbach, die Siedlungstätigkeit und den Straßenbau ist davon auszugehen, dass die natürlichen Böden nur noch in Teilbereichen insbesondere im westlichen Trassenbereich vorkommen. In den weitaus größten Bereichen der geplanten Straßen-trasse sind die ehemals vorkommenden Böden zerstört oder zumindest stark überprägt.

Natur und Landschaft

Natur und Landschaft werden geprägt durch die anthropogenen Nutzungen im Untersuchungsgebiet. Die geplante Straßen-trasse verläuft in Teilen auf vorhandenen Straßen und in Teilen auf einem ehemaligen Bahndamm. Lediglich im Westen der Trasse liegen kleinflächig Grünland- und Grünlandbrachflächen. Parallel zu einem ehemaligen Bahndamm verläuft der heutige Radweg. In den Randbereichen des Radweges finden sich Baumreihen, Einzelbäume, Sträucher, Gebüsche und Grünlandbrachen.

Das Umfeld der geplanten Straßen-verbinding wird auf der Südseite überwiegend durch Wohnsiedlungsflächen mit einer Einfamilienhausbebauung und Hausgärten geprägt. Die Nordseite nehmen Hallenbad-, Schul-, Sportplatz-, Kleingarten- und Parkplatzflächen ein.



Abb. 2 Geplanter Trassenverlauf des Südrings (rote Linie) auf Basis des Luftbildes.

3.2.3 Schutzgebiete und naturschutzrechtlich besonders geschützte Bereiche

Durch das Vorhaben sind keine Schutzgebiete und naturschutzrechtlich besonders geschützte Bereiche (Natura 2000-Gebiete, Naturschutzgebiete, Nationalparke, Biosphärenreservate, Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmäler, Alleen, geschützte Landschaftsbestandteile) sowie Wasserschutzgebiete im Sinne der Anlage 2 Nr. 2.3.1 bis 2.3.6 UVPG-NW betroffen. Das Vorhaben liegt nicht in einem Gebiet, in dem die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind. Weiterhin sind die im Raumordnungsgesetz festgelegten Grundsätze der Raumordnung von dem geplanten Vorhaben nicht betroffen.

Am nördlichen Ausbaugebiet, und damit außerhalb des geplanten Trassenbereiches des Südrings, verläuft die Rietberger Straße. Entlang der Rietberger Straße findet sich eine einfache Allee, die im Alleenkataster unter der Nr. AL-GT-0101 geführt wird. Die Allee hat eine Gesamtlänge von 897 m, weist wenige Lücken auf, ist streckenweise einseitig und unterbrochen. Der Allee kommt ein Schutzstatus gemäß § 47a Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NRW) zu.

Die Ems wird im Biotopkataster Nordrhein-Westfalen unter der Kennziffer BK-4115-210 als schutzwürdiges Biotop geführt. Der Bereich wird im Biotopkataster wie folgt charakterisiert:

„Die Ems ist auch östlich (flussaufwärts) von Wiedenbrück bis zur ehem. Flammemühle an der Stadtgrenze ein vollkommen begradigtes und technisch ausgebautes Fließgewässer. Der Abschnitt ist dennoch durch das wertgebende Vorkommen üppiger Wasserpflanzenbestände gekennzeichnet.

Beide Uferstreifen sind recht schmal und überwiegend ohne Ufergehölze ausgeprägt, so dass viel Licht in den Fluss fallen kann. So zeigt der Ems-Abschnitt durchgehend ein üppiges Wasserpflanzen-Wachstum (dominant Gelbe Teichrose und verschiedene Laichkräuter), darüber hinaus fast überall Pfeilkraut- und Rohrglanzgras-Röhrichte sowie üppige Uferhochstaudenfluren.

Die Sohle wird mit mehreren Sohlgleiten gestützt, so dass der kleine Fluss gemächlich dahinströmt. Insgesamt ist der Fließgewässer-Vegetationskomplex trotz des Ausbauzustandes recht naturnah entwickelt, so dass der etwa 5 km lange Ems-Abschnitt die Lebensraumsprüche zahlreicher Fließgewässerarten sowie wesentliche Biotopverbundfunktionen erfüllen kann.

Das Fließgewässer bietet sich hier für die Durchführung von Initialmaßnahmen zur eigendynamischen Regeneration an, da naturnahe Sohl- und Uferstrukturen fehlen“.

Östlich der Emsquerung des geplanten Südrings erstreckt sich das Gebiet für den Schutz der Natur (BSN) „Obere Emsaue und Nebenbäche“.

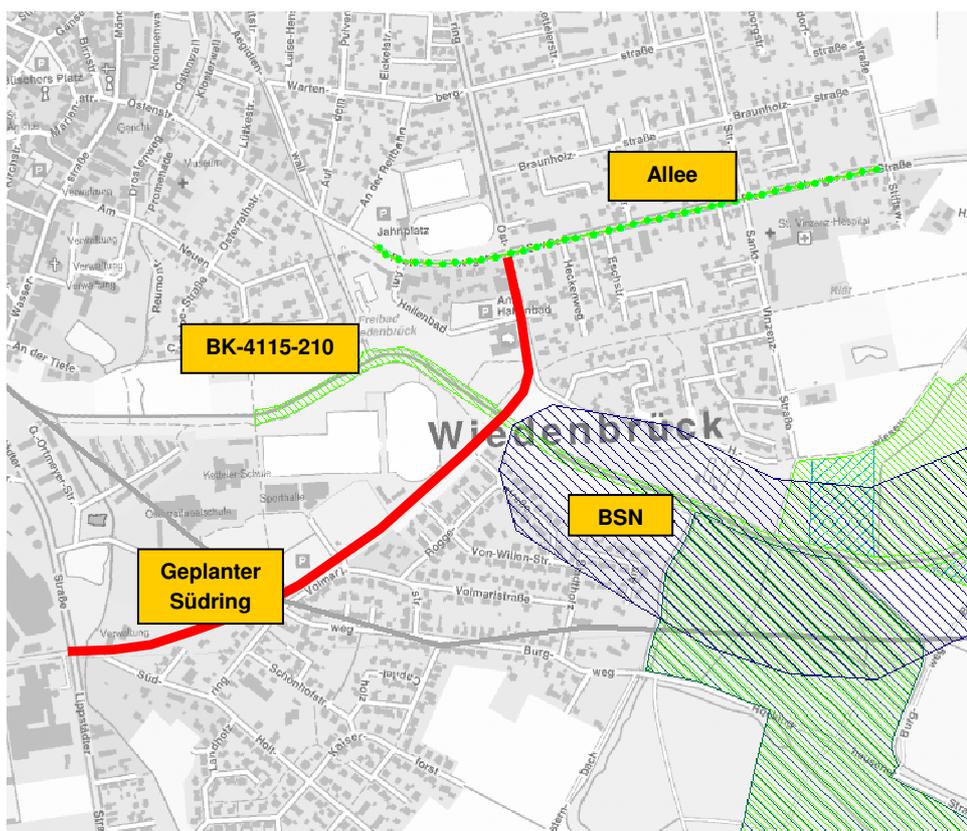


Abb. 3 Lage des Vorhabens in Bezug zu Schutzgebieten und schutzwürdigen Bereichen (Quelle: LINFOS 2012).

3.3 Merkmale möglicher Auswirkungen

3.3.1 Ausmaß der Auswirkungen und grenzüberschreitender Charakter

Die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Belastungen können wirkungsspezifisch in Wirkungen im direkten Trassenbereich und Wirkungen darüber hinaus differenziert werden. Im Trassenbereich selbst wirken primär die baulichen Maßnahmen und die anlagenbedingten Einrichtungen sowie die daraus resultierende Flächeninanspruchnahme. In den Randbereichen wirken begrenzt die baubedingten (Emissionen aus dem Baubetrieb), primär aber die betriebsbedingten Auswirkungen.

Tab. 2 Wirkungsspezifische Differenzierung der belastenden Wirkungen des geplanten Vorhabens.

Belasteter Bereich	Wirkungspfad	betroffene Schutzgüter
Trassenbereich	Entfernung von Vegetation	Tiere Pflanzen
	Umlagerung von Boden	Tiere Pflanzen Boden
	Versiegelung von Bodenflächen	Tiere Pflanzen Wasser
Umgebung	Barrierewirkung	Tiere
	Lärmemissionen	Tiere Menschen
	Lichtemissionen	Tiere Menschen
	Emission von Stäuben	Tiere Menschen
	Emission von Gasen	Tiere Menschen

Auswirkungen von grenzüberschreitendem Charakter sind nicht zu erwarten.

3.3.2 Schwere und Komplexität der Auswirkungen

Trassenbereiche

Der Trassenbereich ist durch die vorhandenen anthropogenen Nutzungen geprägt und stark vorbelastet. So wird sich das Vorhaben in den derzeit versiegelten Flächen nicht auswirken. Auch die aktuell nicht überbauten Flächen unterliegen den für einen innerstädtischen Bereich üblichen Vorbelastungen.

Im Zuge des Vorhabens sind die Überbauung von bisherigen Freiflächen, der damit verbundene Vegetationsverlust und die Errichtung eines neuen Brückenbauwerkes über die Ems die primären Auswirkungen. Die genannten Auswirkungen sind im Rahmen der Eingriffsregelung zu mindern und die verbleibenden Wirkungen sind durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen.

Umgebung

In den Randbereichen wirken die Barrierewirkung des Vorhabens auf die Tiere sowie die Emission von Lärm, Licht, Stäuben und Gasen. Für die Emission von Lärm, Stäuben und Gasen und die daraus resultierende Belastung von Menschen gelten Richt- und Grenzwerte, deren Einhaltung im Zusammenhang mit dem Vorhaben zwingend ist. Damit ist für diese Wirkungen keine erhebliche oder nachhaltige Betroffenheit der Umwelt zu erwarten. Die Belastungen der Umwelt durch die Barrierewirkung des Vorhabens sowie durch Lichtemissionen können durch geeignete Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen auf ein Maß reduziert werden, welches der allgemeinen Vorbelastung im Untersuchungsgebiet entspricht und eine erhebliche Betroffenheit des Schutzgutes ausschließt.

Zusammenfassende Betrachtung

Zusammenfassend wird deutlich, dass in Verbindung mit dem Vorhaben keine Wirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind, die erheblich über das Maß der ortsüblichen, standortbedingten Vorbelastung hinausgehen. Für alle Wirkungen ist die Anwendung von Minderungsmaßnahmen möglich. Überwiegend gelten rechtlich verbindliche Grenz- und Richtwerte, deren zwingende Einhaltung eine erhebliche Umweltwirkung des Vorhabens verhindern. Die Komplexität und Schwere der Belastungen ist damit unter dem Gesichtspunkt der Umweltverträglichkeit als gering einzustufen.

3.3.3 Wahrscheinlichkeit der Auswirkungen

Für die aus dem Bau und dem Betrieb der Straße resultierenden Wirkungen (Emissionen, Überbauung) ist eine sehr hohe Eintrittswahrscheinlichkeit anzunehmen.

Eine eher geringe Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt sich für mögliche Unfallfolgen des Straßenverkehrs und der damit verbundenen Freisetzung von Stoffen. Gleiches gilt für Havarien während des Baubetriebs. Das latent vorhandene Unfallrisiko bewegt sich in der Größenordnung des allgemeinen Lebensrisikos.

3.3.4 Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen

Die maßgeblichen belastenden Auswirkungen auf der Trasse treten einmalig auf (Entfernung von Vegetation, Bodenbewegungen, Versiegelung), wirken aber dauerhaft. Sie sind nicht reversibel, können aber im Zuge der Gestaltung des Straßenraums und der anschließenden Entwicklung (Pflanzung von Gehölzen, natürliche Entwicklung von Gehölzen und krautiger Vegetation) in ihrer Wirkung gemindert werden. Verbleibende Wirkungen sind im Rahmen der Eingriffsregelung auszugleichen.

Die maßgeblichen belastenden Auswirkungen des Betriebs der Straße (Fahrzeugverkehr) sind dauerhaft, in ihrer Entstehung aber an den Fahrzeugverkehr gebunden. Mit der (theoretischen) Einstellung des Verkehrs sind diese Wirkungen reversibel.

4.0 Zusammenfassende Betrachtung

Das Vorhaben ist in einem Bereich geplant, der von vielfältigen anthropogenen Nutzungen geprägt und damit, im Sinne der Umweltverträglichkeit, vorbelastet ist. Für die zu erwartenden Wirkungen gelten überwiegend Grenz- und Richtwerte sowie bau- und umwelttechnische Anforderungen. Für verbleibende Beeinträchtigungen sind im Zuge der Eingriffsregelung und des Artenschutzes Maßnahmen zur Eingriffsminderung und zum Ausgleich verbleibender Eingriffe zu ergreifen. Für die überwiegende Zahl der Wirkungen sind Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen umsetzbar. In der Folge ist davon auszugehen, dass im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die eine UVP-Pflicht auslösen.

Die vorliegende Betrachtung der Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen der UVP-Pflicht kommt mithin zu dem Ergebnis, dass sich für das geplante Vorhaben kein Erfordernis für die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung ergibt.

Warstein-Hirschberg, August 2013



Bertram Mestermann
Dipl.-Ing. Landschaftsarchitekt

Literaturverzeichnis

BMU (2003): Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit: Leitfaden zur Vorprüfung des Einzelfalls im Rahmen der Feststellung der UVP-Pflicht von Projekten. Endfassung vom 14.08.2003.

LINFOS (2012): Informationssystem @linfos des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz Nordrhein-Westfalen.

LUTTERMANN (1999): Landschaftspflegerischer Fachbeitrag (LFB) zum Bebauungsplan Nr. 346 „Südring“ im Ortsteil Weidenbrück.

NTS (2012): Ingenieurgesellschaft nts mbH: Verkehrsuntersuchung Rheda-Wiedenbrück, Teilbereich Wiedenbrück.