

Lückenschluss Balkantrasse
zwischen „Am Wasserturm“ und „Zenshäuschen“
in der Stadt Wermelskirchen

**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls
gemäß § 7 Abs. 1 UVPG**

Auftraggeber

Stadt Wermelskirchen

Februar 2019

Lückenschluss Balkantrasse
zwischen „Am Wasserturm“ und „Zenshäuschen“
in der Stadt Wermelskirchen

**Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls
gemäß § 7 Abs. 1 UVPG**

Auftraggeber:

Stadt Wermelskirchen
Amt für Stadtentwicklung
Telegrafstraße 29 - 33
42929 Wermelskirchen

Auftragnehmer /
Bearbeitung:

Sven Berkey
PAESAGGISTA
LANDSCHAFTSARCHITEKT

Dipl.-Ing. Sven Berkey
Grünwald 61
42929 Wermelskirchen

Datum /
Unterschrift:

Dipl.-Ing. U. Melzer
Dipl.-Ing S. Berkey
18.02.2019



Allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls gem. § 7 Abs. 1 UVPG (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung)

Die Rechtsgrundlage dieser UVP Vorprüfung begründet sich nach § 38 Abs. 2 Satz 1 StrWG NRW (Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen) in Verbindung mit Anlage 1 Nr. 8 zu § 1 UVPG NW (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung im Lande Nordrhein-Westfalen (UVPG NW)) in Verbindung mit §§ 3 Abs. 1 Nr. 3 und Abs. 4 Nr. 3 StrWG NRW.

Die vorliegende Vorprüfung wird anhand des Kriterienkataloges der Anlage 3 UVPG bzw. des Anhang III der UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU erstellt, da der Kriterienkatalog der Anlage 2 UVPG NW noch nicht an die UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU angepasst worden ist. Dementsprechend ist bis zum Zeitpunkt des Inkrafttretens die UVP-Änderungsrichtlinie 2014/52/EU bzw. dessen Anhang III unmittelbar anzuwenden. Das UVPG ist an die UVP Änderungs-Richtlinie bereits angepasst worden. Anlage 3 des UVPG entspricht im Wesentlichen Anhang III der UVP Änderungsrichtlinie 2014, so dass die vorgenommene Orientierung an der Anlage 3 vorzugswürdig gegenüber der Orientierung an der Anlage 2 des UVPG NRW ist.

Bezeichnung des Vorhabens: Lückenschluss Balkantrasse zwischen „Am Wasserturm“ und „Zenshäuschen“

Vorhabensträger: Stadt Wermelskirchen

Nähere Erläuterungen zur überschlägigen Prüfung auf UVP-Pflicht:

1. Merkmale des Vorhabens	
1.1 Größe und Ausgestaltung des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, der Abrissarbeiten	<p>Gegenstand der vorliegenden Allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls ist der geplante Lückenschluss des Radweges Balkantrasse zwischen den Straßen „Am Wasserturm“ und der Straße „Zenshäuschen“. Die Neuanlage des kombinierten Rad- und Gehwegs ist durchgehend in Asphaltbauweise vorgesehen. Die Gesamtlänge des kombinierten Rad- und Gehwegs beträgt im Bereich des geplanten Lückenschlusses ca. 400 m. Das Vorhaben ordnet sich in die zwischen Remscheid und Leverkusen-Opladen verlaufende Gesamtstrecke der regional bedeutsamen Radwegestrecke ein.</p> <p>Wesentliches Ziel der geplanten Baumaßnahme ist die Verbesserung der Verkehrssicherheit des Fußgänger- und Radverkehrs im Rahmen der Nahmobilität. Diese soll durch eine Verlängerung des auto- und kreuzungsfreien Trassenverlaufs gewährleistet werden. Durch die geplante Radwegestrecke entfallen zahlreiche Gefahrenstellen für alle Verkehrsteilnehmer der bisherigen Führung über die Berliner-, Thomas-Mann- und Pfarrstraße in „Richtung Innenstadt / Burscheid“, als auch von der Innenstadt kommend in „Richtung Remscheid / Bergisch Born“.</p> <p>Die Balkantrasse ist durch eine zunehmende Frequentierung sowohl durch Fahrradfahrer, als auch Spaziergänger und Jogger gekennzeichnet. Seit Installation der Fahrrad-Dauerzählstelle Balkantrasse in Hilgen (Burscheid) im Juni 2015 wurden auf der Wegetrasse bis Ende September 2016 insgesamt über 135.000</p>

	<p>Menschen in 16 Monaten erfasst. Im Sommerhalbjahr wurden dabei an Spitzentagen 1.200 - 1.500 Personen / Tag registriert. Als durchschnittliche Werte wurden in den entsprechenden Monaten 12.000 - 15.000 Personen / Monat gemessen. Als bislang maximaler Wert wurden im Juli 2018 mehr als 20.000 Personen / Monat festgestellt. Für die Wintermonate zwischen Januar und März wurde dabei eine deutlich geringere Nutzung in einer Größenordnung von rd. 3.200 Personen / Monat festgestellt.</p> <p>Zu einer Schließung der Lücke zwischen den Straßen „Am Wasserturm“ und der Straße „Zenshäuschen“ wurden im Zuge der Vorplanung durch das Tiefbauamt der Stadt Wermelskirchen Varianten aufgestellt und betrachtet. Alle im Zuge des Planungsvorhabens untersuchten Planungsvarianten sind durch eine Wegeföhrung parallel zur B 51 und eine Umföhrung des Lidl-Marktes im Süden gekennzeichnet. In diesem Zusammenhang wurde neben dem vollständigen RÖckbau eines vorhandenen Garagengebäudes am nordöstlichen Ende der Straße „Zenshäuschen“ (Variante 1.3a), auch ein teilweiser RÖckbau des Gebäudes (Variante 1.2a) bzw. eine Umföhrung auf der Gebäudenordseite (Varianten 1.2, 1.4, 1.5) geprüft. Die, der zu betrachtenden Planung, zugrunde liegende Vorzugsvariante (Variante 1.1) schließt zwischen der Hausnummer 2 und dem gegenüberliegenden Garagengebäude an die Straße „Zenshäuschen“ an.</p> <p>Der geplante Wegeverlauf weist eine Regelbreite von 4,00 m mit begleitenden Banketten von beidseitig 0,5 m auf. Im Bereich „Zenshäuschen“ sieht die Planung, aufgrund einer hier vorhandenen Engstelle, zwischen der Hausnummer 2 und einer gegenüberliegenden Garage, eine sich auf 3,00 m verjüngende Wegeföhrung vor. Für Randbereiche des Weges, im Bereich von Hausnummer 2 in Zenshäuschen, ist das Anlegen eines Sicherheitstrennstreifens vorgesehen. Der Sicherheitstrennstreifen hat an der Engstelle eine Breite von ca. 0,56 m um die Verkehrssicherheit und die Qualität des Verkehrsablaufes zu gewährleisten und dient als Abstandsfläche zum Gebäude. Zum nächstgelegenen Fenster besteht gemäß einer schalltechnischen Stellungnahme (PEUTZ, 2018) ein Abstand von ca. 0,90 m zum geplanten Fahrbahnrand.</p> <p>Der betrachtete Wegeabschnitt ist ausgehend von der Straße „Am Wasserturm“ auf einer Länge von rund 280 m im Randbereich einer ehemaligen Bahnbrache angeordnet (Flurstück 903). Hier folgt die geplante Wegestrecke einem bereits vorhandenen Schotterweg mit einer Breite von ca. 1,2 m, parallel zur Dellmannstraße (B51). Im westlichen Drittel der Bahnbrache schwenkt der Wegeverlauf, innerhalb der hier teils befestigten Brachfläche, nach Süden (Flurstück 903 und 846).</p> <p>Im weiteren Verlauf setzt sich die Wegestrecke überwiegend auf asphaltierten Betriebsflächen des Autohauses Hildebrandt und Lidl Marktes fort (Länge ca. 45 m, Flurstück 730). Von hier folgt die geplante Wegetrasse einer seitlich mit Stützmauern eingefassten, gepflasterten Rampe (Länge ca. 40 m). Diese verbindet den</p>
--	---

	<p>Parkplatz des benachbarten Lidl-Marktes mit dem Außengelände des Autohauses. Im unteren Teil der Rampe schwenkt die geplante Wegeführung in den angrenzenden Grünstreifen (Länge ca. 30 m, Flurstück 324, 325 und 844), um dann zwischen dem Wohnhaus Zenshäuschen, Hausnr. 2 und einer gegenüberliegenden Garage an das asphaltierte, östliche Ende der Anliegerstraße „Zenshäuschen“ (Länge ca. 8 m, Flurstück 742) anzubinden.</p> <p>Der Gesamtschichtaufbau des kombinierten Rad- und Gehwegs beträgt inklusive Frostschutzschicht, Tragschicht und Wegedecke aus Asphaltbeton rund 30 cm. Die technische Planung sieht soweit erforderlich und möglich beidseitige Bankette von ca. 0,5 m Breite vor. Aufgrund der Geländemorphologie ist im westlichen Trassenabschnitt (südlich des Discounters) auf einer Länge von rund 30 m die Anlage von Stützwänden mit Höhen zwischen 0,1 - 0,8 m Höhe geplant. Daneben werden bestehende Stützmauern, im Bereich der Rampe, in die Planung einbezogen.</p> <p>Die Wegeflächen werden mit einem Quergefälle von 2,5 % ausgebildet. Eine einseitige Begrenzung mit einem Tiefbord und einer begleitenden Betonsteinzeile schließt die Wegefläche ab. Die Niederschlagsabflüsse werden über Straßenabläufe der Kanalisation zugeleitet.</p> <p>Zum Lidl-Markt bzw. den Betriebsflächen des Autohauses ist eine seitliche Einfassung und Abgrenzung des Rad- und Gehwegs mit einem halbhoher Zaun (Höhe ca. 1,2 m) vorgesehen. Der geplante Wegeabschnitt soll mit Rettungs- und Instandhaltungsfahrzeugen zu befahren sein. Diesbezüglich wird eine Wegemindestbreite von 3 m erforderlich. Die Abmessungen der geplanten Wegefläche ergeben sich aus der RASSt06 (Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen).</p> <p>Das Planungsvorhaben ist in der Gemarkung Dorfhonnschaft, Flur 24 auf den Flurstücken 324, 325, 730, 742, 844, 845, 846, 903 und 904 angeordnet. Die geplanten Flächen stehen derzeit nicht allesamt im Eigentum der Stadt Wermelskirchen und sollen durch Flächentausch erworben werden.</p>
1.2 Zusammenwirken mit anderen bestehenden oder zugelassenen Vorhaben und Tätigkeiten	<p>Ein Zusammenwirken tritt lediglich mit der bestehenden Balkantrasse auf. Für den vorhandenen Geh- und Radweg soll der hier betrachtete Lückenschluss durchgeführt werden. Dadurch entfällt ein bislang nicht autofreies und in Bezug auf Sicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Gefahrenstellen behaftetes Teilstück entlang der Berliner Straße als Haupteinfassung für den Geh- und Radverkehr.</p> <p>Im Umfeld des geplanten Lückenschlusses sind keine weiteren bestehenden oder zugelassene Vorhaben vorhanden, die mit dem geplanten Lückenschluss zusammenwirken.</p> <p><u>Hinweis zu Planungen:</u> Im westlichen Bereich, der durch die Wegeführung im Randbereich tangierten Brachfläche, ist seitens der Stadt Wermelskirchen die Anlage eines Jugendfreizeitplatzes zur Erweiterung des Freizeit- und Sportangebotes für Kinder und Jugendliche geplant.</p> <p>Für den geplanten Jugendfreizeitpark sollen „Am Wasserturm“ südlich des Lückenschlusses der Balkantrasse 12 PKW-Stellplätze</p>

	<p>entstehen.</p> <p>Darüber hinaus ist eine Erweiterung des Lidl-Marktes um ca. 20 m in östliche Richtung geplant. Dazu sollen Randflächen östlich des bestehenden Lidl Marktes erworben werden.</p>
<p>1.3 Nutzung natürlicher Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt</p>	<p>Die wesentlichen Angaben zur Nutzung und Gestaltung wurden hinsichtlich Art und Umfang bereits im vorangehenden Kapitel 1.1 dargestellt. Die nachfolgenden Darstellungen beschränken sich demnach auf ergänzende Sachverhalte zur Nutzung und zum geplanten Flächenumfang des Vorhabens.</p> <p>Die vorhabensbedingt geplanten Wegeflächen weisen auf Grundlage der vorliegenden Planung (Stand 20.07.2017, Entwurfsplanung) eine Größenordnung von rund 1.540 m² auf. Die auf einer Länge von rund 280 m beidseitig vorgesehenen Grasbankette mit einer Breite von jeweils 0,5 m haben eine Fläche von rund 280 m². Daneben sind in geringem Umfang noch sonstige Nebenflächen (Zaunanlagen, Stützmauern etc.) erforderlich. In der Summe ergibt sich eine vorhabensbedingte Gesamtflächeninanspruchnahme von rund 1.850 m². Die vorhabensbedingt beanspruchten Wegeflächen liegen in einer Größenordnung von rund 410 m² innerhalb bereits vollständig versiegelter Flächen (Asphalt, Pflaster o.ä.). Im Bereich der Bahnbrache, parallel zur B 51, ist der Verlauf des bereits geschotterten Trampelpfads im Umfang von etwa 300 m² als teilversiegelt einzuordnen. Hieraus ergibt sich eine vorhabensbedingte Neuversiegelung durch die geplanten Wegeflächen in einer Größenordnung von ca. 830 m².</p> <p>Die vorhabensbedingte Inanspruchnahme von unversiegelten Vegetationsflächen ist durch ruderale Kraut- und Grasvegetation beidseitig des vorhandenen Schotterwegs entlang der B 51 sowie kleinflächige Schlagfluren auf dem Areal der Eisenbahnbrache, Rasen und bodendeckende Gehölzpflanzungen und Schotter gekennzeichnet. Im Bereich der Schlagfluren sind als charakteristische Pionierarten beispielsweise Birken, Weiden und Brombeeren zu nennen.</p> <p>Die vorhandenen Böden im Bereich der Bahnbrache sind in Hinblick auf die Vornutzung und Überformung durch Gleistrassen / Bahnhofflächen und der hiermit verbundenen Einbringung von Schottertragschichten und Füllböden bis in die tieferen Bodenschichten als umfassend anthropogen überformt zu beurteilen. Gleiches gilt für die bereits befestigten Flächen im Bereich zwischen Autohaus Hildebrandt und der Straße „Zenshäuschen“.</p> <p>Oberflächengewässer oder Grundwasservorkommen werden durch das Vorhaben nicht tangiert.</p> <p>Hervorzuhebende ökologische Funktionen als Lebensstätte und Lebensräume für Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt sind in den unmittelbaren Vorhabensbereichen nicht zu erwarten. Eine faunistische Bedeutung ist jedoch in Verbindung mit den angrenzenden Vorhaben (vergleiche Kap. 1.2) in Summation nicht vollends auszuschließen. Zur Berücksichtigung der</p>

	<p>artenschutzrechtlichen Belange wurde im Januar 2019 eine Artenschutzprüfung zum Vorhaben ausgearbeitet. Das Plangebiet ist durch vorwiegend vegetationsarme Ruderalflächen im städtischen Umfeld, kleinere Anpflanzungen von Ziergehölzen sowie versiegelte Flächen im Plangebiet gekennzeichnet. Die stark befahrene Bundesstraße B 51 zerschneidet den städtischen Raum nördlich der geplanten Wegführung und bildet insbesondere für bodengebundene Tiere eine nur kaum zu überwindende Barriere. Mit benachbarten großflächigen Gewerbe- und Einzelhandelsflächen sowie der umgebenden Verkehrsinfrastruktur (Thomas-Mann-Straße / Berliner Straße) ergibt sich für das Plangebiet eine deutliche Insellage. Die Artenschutzprüfung erfolgt auf Grundlage einer örtlichen Begehung mit Erfassung der örtlichen Biotop- und Nutzungsstrukturen sowie der Abfrage des Fachinformationssystems „Planungsrelevante Arten in Nordrhein-Westfalen“ für das Messtischblatt 4809 (Wermelskirchen), Quadrant 3. Ergänzend wurden bei der Unteren Naturschutzbehörde des Rheinisch-Bergischen-Kreises Kenntnisse zu relevanten Artvorkommen für das Plangebiet abgefragt.</p> <p>Brutvorkommen bzw. essentielle Habitate von planungsrelevanten Vogelarten können im Sinne einer Artenschutzprüfung Stufe 1 (Voreinschätzung) für das Plangebiet ausgeschlossen werden. Relevante vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von Fledermäusen können gleichfalls ausgeschlossen werden.</p>
<p>1.4 Erzeugung von Abfällen im Sinne von § 3 Absatz 1 und 8 des Kreislaufwirtschaftsgesetzes</p>	<p>Im Zuge der Bauphase können Abfälle / Verpackungen (z.B. Baustellenpersonalbedarf, Betriebs- und Pflegemittel für die Baumaschinen) anfallen. Evtl. anfallende Stoffe werden gesammelt und ordnungsgemäß entsorgt. Es gelten hier die Vorschriften des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG). Die Entsorgung der betriebsbedingt anfallenden Abfälle wird über die kommunale Entsorgung sichergestellt.</p> <p>Im Zuge des Rückbaues können belastete Gleisschotter und Eisenbahnschwellen anfallen. Diese sind einer ordnungsgemäßen Entsorgung zuzuführen.</p>
<p>1.5 Umweltverschmutzung und Belästigungen</p>	<p>Während der Bauphase kommt es, wie bei fast jedem Bauvorhaben, zu Emissionen aus der Verbrennung von Treibstoffen und zu Geräuschemissionen durch den Betrieb von Maschinen und Baufahrzeugen.</p> <p>Zudem besteht während der Bauzeit die potentielle Gefahr, dass Schadstoffe (z.B. Maschinenbetriebsmittel) durch einen unsachgemäßen Betrieb, Betankung und Wartung oder durch Störfälle in den Boden und folglich in das Grundwasser gelangen können.</p> <p>Neben den potentiellen baubedingten (kurzzeitigen) Beeinträchtigungen sind keine relevanten anlagebedingten Umweltverschmutzungen zu prognostizieren.</p> <p>Im Hinblick auf die Anlage eines im Hinblick auf den Schadstoffausstoß emissionsarmen Geh- und Radweg sind keine betriebsbedingten Verschmutzungen zu prognostizieren.</p>

<p>1.6 Risiken von Störfällen, Unfällen und Katastrophen, die für das Vorhaben von Bedeutung sind, einschließlich der Störfälle, Unfälle und Katastrophen, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, insbesondere mit Blick auf:</p>	
<p>1.6.1 verwendete Stoffe und Technologien,</p>	<p>Die Bauausführung und der Betrieb erfolgen nach den anerkannten Regeln der Technik sowie zulässiger Verfahren und Auflagen.</p> <p>Durch Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen und Schutz und Sicherungsmaßnahmen wie beispielsweise eine ökologische Bauüberwachung können potentielle baubedingte Risiken weiter vermindert werden.</p> <p>Es werden keine Stoffe und Technologien eingesetzt, die o.g. Risiken bedingen.</p>
<p>1.6.2 die Anfälligkeit des Vorhabens für Störfälle im Sinne des § 2 Nummer 7 der Störfall-Verordnung, insbesondere aufgrund seiner Verwirklichung innerhalb des angemessenen Sicherheitsabstandes zu Betriebsbereichen im Sinne des § 3 Absatz 5a des Bundesimmissionsschutzgesetzes</p>	<p>Mit dem Vorhaben ist keine Ansiedlung von Unternehmen, die unter die Störfallverordnung / Seveso III Richtlinie fallen verbunden. Ebenso sind im Umfeld keine derartigen Unternehmen bekannt, von denen Gefahren auf die geplanten Nutzungen ausgehen.</p>
<p>1.7 Risiken für die menschliche Gesundheit, z.B. durch Verunreinigung von Wasser oder Luft</p>	<p>Durch das geplante Vorhaben ergeben sich keine Überschreitungen von festgelegten Immissionsgrenzwerten im Hinblick auf die Luftqualität.</p> <p>Im Gegenteil kann das Vorhaben durch Förderung des Rad- und Fußgängerverkehrs einen begrenzten Beitrag zur Verbesserung der Luftqualität leisten.</p>

2. Standort des Vorhabens	
<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>	<p><u>Regionalplan</u> Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Köln (GEP Region Köln) vom Mai 2001 stellt das Plangebiet als Allgemeinen Siedlungsbereich (ASB) dar.</p> <p><u>Flächennutzungsplan</u> Der rechtswirksame Flächennutzungsplan (FNP) der Stadt Wermelskirchen (Stand Juni 1992) stellt die Grundzüge der für das Stadtgebiet beabsichtigten städtebaulichen Entwicklung dar.</p> <p>Im derzeit noch rechtskräftigen Flächennutzungsplan wird für die beplanten Bereiche nahezu vollständig die Darstellung Gewerbliche Baufläche (G) getroffen. Im Nahbereich zur Straße „Zenshäuschen“ werden etwa die letzten 30 m der geplanten Wegeführung unter Einschluss der benachbarten Wohnbebauung hiervon abweichend als Gemischte Bauflächen (M) dargestellt.</p> <p><u>Landschaftsplan</u> Das Planungsvorhaben liegt nicht im Geltungsbereich des Landschaftsplans.</p> <p><u>Aktuelle Nutzung</u> Die aktuelle Nutzung ist weitestgehend durch eine Brachfläche mit einem randlichen Schotterweg sowie versiegelten Stellplatz- und Erschließungsflächen im Bereich des Lidl-Marktes und des Autohauses Hildebrandt gekennzeichnet. Zudem ist die geplanten Erschließung des Radweges im Westen durch eine Anliegerstraße und im Osten über den bereits ausgebauten Radweg „Am Wasserturm“ gegeben.</p>
<p>2.2 Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen, insbesondere Fläche, Boden, Landschaft, Wasser, Tiere, Pflanzen, biologische Vielfalt, des Gebietes und seines Untergrunds (Qualitätskriterien)</p>	<p><u>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</u> Der Verlauf der geplanten Streckenführung folgt, ausgehend von der Straße „Am Wasserturm“, einem vorhandenen geschotterten Schotterweg von rund 1,2 m Breite. Der Weg verläuft parallel zur B 51 (Dellmannstraße) im Randbereich einer Eisenbahnbrache. Die beplanten Wegrandbereiche werden von ruderal geprägter Kraut- und Grasvegetation eingenommen. Im weiteren Verlauf schwenkt die geplante Wegeführung nach Süden und quert hierbei vegetationsarme ehemalige Gleisbereiche, Gehölzaufwuchs geringer Höhe und eine kleinere asphaltierte Fläche innerhalb der Brache.</p> <p>Die vorhabensbedingt beanspruchten Flächen sind als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, die Biotopfunktion und die biologische Vielfalt von überwiegend geringer bis mittlerer bzw. kleinflächig (Asphalt) auch ohne relevante schutzgutspezifische Bedeutung. Im Rahmen einer Ortsbegehung vom September 2018 wurde das Gelände in Augenschein genommen um die örtlichen Biotopstrukturen aufzunehmen und in ihrer Bedeutung für planungsrelevante Arten einschätzen zu können. In diesem Zusammenhang konnten Horst- und Höhlenbäume für das Plangebiet ausgeschlossen werden. Gleichfalls sind keine relevanten</p>

	<p>Gehölze mit Bedeutung für baumbewohnende Fledermausarten in den Vorhabensbereichen vorhanden. Eine Betroffenheit von planungsrelevanten Arten liegt nicht vor.</p> <p>Die Brachfläche wurde im Frühjahr 2018 von vorhandener Gehölzsukzession geringen bis mittleren Alters freigestellt. Aktuell ist diese durch Gehölzneuaustriebe geringer Höhe, ruderale Krautvegetation bzw. weitgehend vegetationslose Gleisschotter gekennzeichnet. Daneben wird die offene Brachfläche aktuell durch abgelagerte Haufen von Eisenbahnschwellen, Gehölzschnitt und verbliebene Gebäudfundamente eingenommen.</p> <p>Zur B 51 hin wird der vorhandene Schotterweg teils von einer einreihigen Baumpflanzung geringen Alters flankiert. Die Bäume werden durch das Planungsvorhaben nicht beansprucht.</p> <p>Im weiteren Wegeverlauf wird das asphaltierte Außengeländes des Autohauses Hildebrandt und eine hieran anschließende gepflasterte Rampe zum Lidl-Markt durch das Planungsvorhaben in Anspruch genommen. Die befestigten Flächen sind ohne relevante Bedeutung als Lebensraum für Tiere und Pflanzen, die Biotopfunktion und die biologische Vielfalt.</p> <p>Im westlichen Endabschnitt des geplanten Wegeverlaufs werden zwischen dem Parkplatz des Lidl-Marktes und der Anbindung an die Straße „Zenshäuschen“ in geringem Umfang gestaltete Vegetationsflächen in einer Größenordnung von rund 80 m² durch die Planung berührt. Hierbei handelt es sich um kleinflächige Rasenvegetation, bodendeckende Ziergehölze (<i>Cotoneaster spec.</i>) und einige aufgelockerte Strauchgehölze mit Wuchshöhen von ca. 4 - 5 m. Markante Baumbestände oder Einzelbäume sind innerhalb der beplanten Flächen nicht vorhanden. Den gestalteten Grünflächen geringer Ausdehnung kann eine geringe Bedeutung für die Biotopfunktion und die biologische Vielfalt beigemessen werden.</p> <p>Als Lebensraum für häufige und allgemein verbreitete Vogelarten der Siedlungsbereiche kommt den Vegetationsstrukturen innerhalb der beplanten Flächen eine geringe Bedeutung zu.</p> <p>Außerhalb der vorhabensbedingt beplanten Flächen, jedoch in unmittelbarer Benachbarung, sind als potentielle Lebensräume allgemeiner Bedeutung - für häufige und verbreitete Vogelarten - insbesondere benachbarte Holz- und Reisighaufen in Verbindung mit ruderalen Freiflächen und jungem Gehölzaufwuchs sowie Einzelbäume geringen Alters zu nennen. Weiterhin stellt die großflächig mit Efeu bewachsene Stirnseite einer Garage gegenüber „Zenshäuschen“, Hausnummer 2 ein Sonderbiotop mit potentieller Bedeutung, speziell für die Vogelwelt, dar.</p> <p>Der Brachfläche, aber auch den angrenzende Siedlungsflächen kann eine beschränkte Bedeutung als Jagdhabitat für häufige Fledermausarten wie der Zwergfledermaus zukommen. Auf Grundlage der vorhandenen Biotopstrukturen sind darüber hinaus</p>
--	---

	<p>keine essentiellen Lebensräume planungsrelevanter Arten für die beplanten Vorhabensbereiche und unmittelbar anschließende Bereiche zu bemerken.</p> <p><u>Wasser</u></p> <p>Gemäß den Angaben der Bestandsaufnahme zur Europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) wird das Plangebiet dem Grundwasserkörper "Rechtsrheinisches Schiefergebirge" (GWK: 273_07) zugeordnet (Quelle: ELWAS). Die Grundwasserverhältnisse vor Ort sind demnach von wenig ergiebigen Kluftgrundwasserleitern, mit sehr geringer bis geringer Durchlässigkeit, aus devonischen Tonsteinen, Tonschiefern, Schluffsteinen, Sandsteinen und Grauwacken gekennzeichnet. Eine relevante wasserwirtschaftliche Bedeutung ist nicht gegeben.</p> <p>Zur detaillierten Untersuchung der hydrologischen und baugrundtechnischen Gegebenheiten wurden vor Ort 8 Kleinrammbohrungen (KRB) bis in Tiefen von 2,5 m niedergebracht. Hiervon liegen die drei westlichen KRB unmittelbar innerhalb der geplanten Wegführung. Die anderen Untersuchungspunkte weisen Abstände von wenigen Metern zur geplanten Wegestrecke auf. Darüber hinaus erfolgten ergänzend zwei örtliche Baggerschürfe (vgl. Slach & Partner, 2017a).</p> <p>Freies Untergrundwasser wurde im Rahmen der angesetzten Bohrungen nicht angetroffen. Oberflächengewässer oder Quellbereiche sind innerhalb der beplanten Streckenführung bzw. im näheren Umfeld nicht vorhanden.</p> <p>In Hinblick auf die geringen Mächtigkeiten der oberflächlich anstehenden Auffüllungs- und Mutterböden und des vorherrschenden Untergrunds aus Verwitterungsschutt und Schluffstein werden die örtlichen Bodenverhältnisse als ungeeignet für eine Versickerung beurteilt (vgl. Slach & Partner, 2017a).</p> <p>Den unversiegelten Freiflächen im Plangebiet kann folglich eine untergeordnete Bedeutung für die Grundwasserneubildung beigemessen werden. Die befestigten Flächen sind in Hinblick auf eine weitestgehende Entwässerung über die Kanalisation ohne Bedeutung für die Grundwasserneubildung. Sonstige wesentliche schutzgutspezifische Funktionen für den Wasserhaushalt sind nicht gegeben.</p> <p><u>Boden</u></p> <p>Die Bodenverhältnisse im gesamt Vorhabensbereich sind als umfassend anthropogen überformt zu beurteilen.</p> <p>Gemäß Angaben der Bodenkarte BK 50 sind die ursprünglichen Bodenverhältnisse im Bereich des Planungsvorhabens durch den Bodentyp Braunerde (Code L4908_B331) gekennzeichnet. Hierbei handelt es sich um schluffige bis teils steinig-grusige Lehme mit Mächtigkeiten von 0,4 - 1,0 m aus junpleistozänen Solifluktionbildungen. Darunter stehen nach Angaben der Bodenkarte Festgesteine aus Tonstein, Schluffstein oder Grauwacke an.</p>
--	---

	<p>Die natürliche Bodenfruchtbarkeit wird als gering eingestuft. Grund- oder Stauwassereinflüsse werden nicht angegeben. Die Schutzwürdigkeit des Bodens wird im Kontext des geschlossenen Siedlungszusammenhangs in der BK 50 nicht bewertet.</p> <p>Zur Erfassung und Beurteilung der Bodenverhältnisse und Bodenbelastungen wurden im Frühjahr 2017 hydrogeologische und baugrundtechnische Bodenanalysen (vgl. Slach & Partner, 2017a), eine umweltgeologische Beurteilung (vgl. Slach & Partner, 2017b) sowie eine ergänzende chemisch-analytische Untersuchung (vgl. Slach & Partner, 2017c) durchgeführt.</p> <p>Hierzu wurden innerhalb der geplanten Wegeführung sowie in unmittelbar benachbarten Bereichen im Rahmen der unterschiedlichen Fachgutachten insgesamt 25 KRB durchgeführt. Im Rahmen der hydrogeologischen und baugrundtechnischen Bodenanalysen erfolgten drei KRB unmittelbar innerhalb der geplanten Wegeführung. Die anderen Untersuchungspunkte weisen Abstände von wenigen Metern zur geplanten Wegestrecke auf und verteilen sich über die gesamte Fläche der Bahnbrache.</p> <p>In den erfolgten Sondierungen wurde ein mehrschichtiger Bodenaufbau aus vorwiegend umgelagertem Mutterboden und sonstigen Auffüllungen über gewachsenem Verwitterungsschutt und Grundgebirge aus Schluffstein festgestellt. Im Bereich vorhandener Pflasterdecken liegen ungebundene Tragschichten aus Kiesen und Sanden vor. Innerhalb der Brachfläche sind großflächig Gleis- schotter vorhanden (vgl. Slach & Partner, 2017a). Diese reichen teils bis ca. 0,5 m unterhalb Geländeoberkante.</p> <p>Im Zuge des umweltgeologischen Bodengutachtens wurde eine nutzungsorientierte Gefährdungsabschätzung für die Flächen der Eisenbahnbrache erstellt. Dabei wurden überwiegend nur geringe Konzentrationen an Schadstoffen ermittelt. Im Bereich des geplanten Jugendfreizeitplatzes wurden lediglich geringfügige Prüfwertüberschreitungen der Parameter Arsen und Nickel festgestellt. Weiterhin wurden abseits der geplanten Wegeführungen und nur punktuell (KRB 8) als hoch einzustufende Schadstoffgehalte von Benz(a)pyren nachgewiesen (vgl. Slach & Partner, 2017b).</p> <p>Für die geplanten Randbereiche der Eisenbahnbrache zwischen der Straße „Am Wasserturm“ und der Umfahrung des Lidl-Marktes liegen infolge der ehemaligen Nutzung durch Gleiskörper und Gleisnebenflächen sowie Bahnhofsgebäude etc., die aktuell teils vorhandene Nutzung als geschotterter Trampelpfad sowie die gleichfalls überformten Böschungen der unmittelbar benachbarten B 51, umfassende anthropogene Überformungen der Bodenverhältnisse vor. Gleiches gilt für die asphaltierten Betriebsflächen des Autohauses Hildebrandt und die gepflasterte Rampe auf dem anschließenden Gelände des Lidl-Marktes. Im Randbereich des Discounters sind gleichfalls modellierte Böschungen mit Aufschüttungsböden für den Anschluss der geplanten Wegeführung</p>
--	---

	<p>an die Straße „Zenshäuschen“ vorhanden.</p> <p>In Hinblick auf die nachhaltig gestörten Bodenverhältnisse im Bereich der versiegelten Flächen sind diesbezüglich keine hervorhebenden Bodenfunktionen zu erwarten. Hinsichtlich der ebenfalls umfassend überformten Bodenverhältnisse, innerhalb von Vegetationsflächen im Bereich des Planungsvorhabens ist eine nur geringe Bedeutung bezüglich der Bodenfunktionen (Filter- und Pufferfunktion, Lebensraumfunktion, Grundwasserneubildung etc.) gegeben.</p> <p><u>Klima und Luft</u></p> <p>Der Naturraum weist ein Übergangsklima zwischen dem vorwiegend ozeanisch bestimmten nordwestdeutschen Klima und dem Kontinentalklima auf. Die Jahresmitteltemperatur beträgt im westlichen Randbereich des Gemeindegebiets rund 10°C. Die mittleren jährlichen Niederschläge vor Ort liegen bei ca. 1.275 mm im Jahr.</p> <p>Vegetationselemente von relevanter klimatischer und lufthygienischer Bedeutung sind im Verlauf der geplanten Wegestrecke nicht vorhanden.</p> <p>Lufthygienische Belastungen können verkehrsbedingt mit dem angrenzenden Verlauf der B 51 (Dellmannstraße) verbunden sein. Demgegenüber ist von einer guten Durchlüftungssituation der weitestgehend ungegliederten, offenen Freifläche auszugehen.</p> <p>Dem Plangebiet ist in Hinblick auf seine geringe Gesamtgröße, den begrenzten Umfang niedrigwüchsiger, krautiger Vegetation bzw. das weitestgehende Fehlen von Gehölzen in den beplanten Wegebereichen sowie größeren Anteilen versiegelter bzw. teilversiegelter Flächen innerhalb des geplanten Wegeverlaufs eine allenfalls geringe klimatische und lufthygienische Funktion zuzuordnen. Klimatisch signifikante Aufheizungseffekte sind mit der kleinflächigen Neuversiegelung nicht verbunden.</p> <p><u>Landschafts- und Ortsbild</u></p> <p>Der geplante Lückenschluss der Balkantrasse ist östlich der Wermelskirchener Innenstadt, unmittelbar südlich der B 51 (Dellmannstraße) angeordnet. Der östliche Teil der geplanten Wegeführung ist überwiegend auf einer Brachfläche zwischen der Bundesstraße und südlich davon anschließenden Gewerbe- und Einzelhandelsunternehmen angeordnet (ca. 300 m Länge). Die ungegliederten, rückwärtigen Fassaden der angrenzenden, großvolumigen Gewerbehallen bzw. der nur unzureichend eingegrünte Verlauf der B 51 rahmen die Brachfläche ohne relevante gestalterische Wirkungen ein.</p> <p>Die Brache ist, nach erfolgter Fällung des vorangehend teils zusammenhängend mit jungen Gehölzbeständen bewachsenen Geländes, als weitestgehend offene Freifläche mit ablesbaren baulichen Relikten der vormaligen Nutzungen (Gleisschotter,</p>
--	---

versiegelte Flächen, Fundamente etc.) zu charakterisieren. Durch umgebende hohe Bebauung und den Verlauf der B 51 bildet die Brache einen weitestgehend abgeschlossenen Sichraum mit nur eingeschränkten Möglichkeiten für Ein- und Ausblicke. Diese sind insbesondere von und auf die angrenzende, tiefer gelegene Bundesstraße 51 bzw. entlang des parallel verlaufenden Trampelpfads gegeben.

Durch den aktuell ungeordneten Charakter der ungenutzten Brachfläche und das Fehlen markanter Vegetationselemente mit gliedernder und belebender Wirkung, in Verbindung mit den Gebäuderückseiten der angrenzenden Gewerbehallen ergibt sich der Eindruck einer vernachlässigten städtischen Restfläche ohne hervorzuhobende Bedeutung für das Landschafts- und Ortsbild.

Der vorhandene Schotterweg stellt eine regelmäßig von Anwohnern frequentierte, unregelmäßige Wegeverbindung zwischen der Straße „Am Wasserturm“ und dem Lidl Markt dar.

Der westliche Abschnitt der geplanten Wegeführung (ca. 100 m Länge) verläuft zu großen Teilen über bereits versiegelte Betriebs- und Parkplatzflächen, entlang angrenzender Gartenflächen und mit Baumbestand und Sträuchern bewachsenen Böschungen. Der letzte Teilabschnitt der geplanten Wegeanbindung an die Straße „Zenshäuschen“ verläuft auf einer Länge von etwa 30 m innerhalb einer mit bodendeckenden Ziergehölzen bepflanzten Böschung und setzt sich auf den letzten Metern als Rasenstreifen bis zur asphaltierten baulichen Lücke zwischen dem Gebäude Zenshäuschen Hausnummer 2 und der gegenüberliegenden Garage fort. Hier schließt dieser an die asphaltierte Fahrbahn im Bereich „Zenshäuschen“ an.

Dem entsprechenden Teil des westlichen Abschnitts des geplanten Lückenschlusses der Balkantrasse kommt in Hinblick auf die angestrebte Nutzung von überwiegend bereits versiegelten Flächen gleichfalls eine geringe Bedeutung für das Landschafts- und Ortsbild zu. Prägende oder markante Vegetationsstrukturen mit hervorzuhobender schutzgutspezifischer Bedeutung sind innerhalb der geplanten Trassenführung nicht vorhanden.

Sowohl den bereits versiegelten Flächen im Bereich des Planungsvorhabens, als auch den kleinflächigen Grünstrukturen, kommt eine untergeordnete Bedeutung für das Landschafts- und Ortsbild zu.

Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Die geplante Streckenführung des kombinierten Fuß- und Radweges zum angestrebten Lückenschluss der Balkantrasse zwischen den Straßen „Am Wasserturm“ und der Straße „Zenshäuschen“ tangiert Bereiche mit Bedeutung für die Wohnfunktion ausschließlich punktuell im Bereich der Zenshäuschen Hausnummer 2. Hierbei handelt es sich um ein zweigeschossiges Einfamilienhaus mit rückwärtigen Terrassen- und Gartenflächen auf der Ostseite. Die

	<p>Erschließung des Gebäudes orientiert sich nach Westen zum angrenzenden Straßenraum, unmittelbar angrenzend an die Einmündung zur geplanten Radwegführung.</p> <p>Die auf der Nordseite des Gebäudes vorhandene Straßenfläche endet derzeit als kurzer asphaltierter Stichweg, etwa auf Höhe des hinteren Drittels des Gebäudes. Auf der dem geplanten Radweg zugewandten Gebäudeseite sind zwei Fenster vorhanden. Aktuell besteht für den hier endenden Straßenbereich keinerlei Durchgangsfunktion. Die Fläche wird gelegentlich als ungeordneter Parkplatz von Anwohnern genutzt.</p> <p>Vorbelastungen der Wohnumfeldfunktion können während der Geschäftszeiten des Lebensmittelmarktes mit begrenzten Schallimmissionen infolge der Nutzung des unmittelbar nördlich anschließenden Parkplatzes des Lidl-Marktes verbunden sein. Davon abgesehen ist die Straße „Zenshäuschen“ derzeit als „ruhige Anliegerstraße“ zu charakterisieren.</p> <p>Der geplante Radweg soll hier auf der Nordseite des Hauses im Minimum bis auf ca. 0,56 m an das entsprechende Wohngebäude heran bzw. wird hier auf einer Länge von rund 15 m mit ähnlichen Abständen unmittelbar entlang rückwärtiger Anbauten, Terrassen- und Gartenflächen geführt.</p> <p>Davon abgesehen werden innerhalb des geplanten Trassenverlaufs keine Bereiche mit Bedeutung für die Wohnfunktion berührt. Eine Bedeutung der in Randbereichen beplanten Brache für die Wohnumfeldfunktion / Feierabenderholung oder als erholungsrelevante Grünfläche (Freizeit- und Erholungsfunktion) ist derzeit mit Ausnahme der Nutzung des Schotterweges als informelle / ungeordnete Wegeverbindung nicht gegeben.</p> <p><u>Sach- und Kulturgüter und Fläche</u></p> <p>Bau- oder Bodendenkmäler sind für das Plangebiet in der Denkmalliste der Stadt Wermelskirchen nicht aufgeführt.</p> <p>Die Vorhabensflächen werden im Bereich der städtischen Brache bereits in größerem Umfang als informelle Wegeverbindung zwischen der Straße „Am Wasserturm“ und dem westlich anschließenden Discounter genutzt.</p> <p>Als Sachgüter sind die asphaltierten bzw. gepflasterten Erschließungs- und Parkplatzflächen auf dem Gelände der Firma Hildebrandt bzw. des Lidl-Marktes zu nennen. Darüber hinaus sind keine Sachgüter für die beplanten Vorhabensbereiche bekannt.</p> <p>Durch die geplante Linienführung über bereits befestigte Flächen und vorhandene Wegeverbindungen wird der vorhabensbedingte Flächenverbrauch auf den unabdingbar erforderlichen Umfang minimiert.</p> <p>Durch das geplante Vorhaben wird überwiegend eine bisher</p>
--	---

	ungenutzte städtische Brachfläche und ehemals als Bahnfläche genutzte Trasse reaktiviert.
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	keine Ausweisung
2.3.2 Naturschutzgebiete nach § 23 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst	keine Ausweisung
2.3.3 Nationalparke und Nationale Naturmonumente nach § 24 des Bundesnaturschutzgesetzes, soweit nicht bereits von Nummer 2.3.1 erfasst	keine Ausweisung
2.3.4 Biosphärenreservate und Landschaftsschutzgebiete gemäß den §§ 25 und 26 des Bundesnaturschutzgesetzes	keine Ausweisung
2.3.5 Naturdenkmäler nach § 28 des Bundesnaturschutzgesetzes	keine Ausweisung
2.3.6 Geschützte Landschaftsbestandteile, einschließlich Alleen, nach § 29 des Bundesnaturschutzgesetzes	keine Ausweisung
2.3.7 gesetzlich geschützte Biotope nach § 30 des Bundesnaturschutzgesetzes	keine Ausweisung

<p>2.3.8 Wasserschutzgebiete nach § 51 des Wasserhaushaltsgesetzes, Heilquellenschutzgebiete nach § 53 des Wasserhaushaltsgesetzes, Risikogebiete nach § 73 Absatz 1 des Wasserhaushaltsgesetzes sowie Überschwemmungsgebiete nach § 76 Wasserhaushaltsgesetz</p>	keine Ausweisung
<p>2.3.9 Gebiete, in denen die in Vorschriften der Europäischen Union festgelegten Umweltqualitätsnormen bereits überschritten sind</p>	nicht bekannt.
<p>2.3.10 Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte, insbesondere Zentrale Orte im Sinne des § 2 Absatz 2 Nummer 2 des Raumordnungsgesetzes</p>	Im Zuge des Vorhabens werden keine Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte beansprucht bzw. verändert. Zudem werden keine Entwicklungsmöglichkeiten eingeschränkt.
<p>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.</p>	Bau- oder Bodendenkmäler sind für das Plangebiet in der Denkmalliste der Stadt Wermelskirchen nicht aufgeführt und aufgrund der Nutzungsstruktur / Vornutzung auch nicht zu erwarten.

3. Art und Merkmale der möglichen Auswirkungen	
<p>3.1 der Art und dem Ausmaß der Auswirkungen, insbesondere, welches geographische Gebiet betroffen ist und wie viele Personen von den Auswirkungen voraussichtlich betroffen sind</p>	<p>Durch das Vorhaben können bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen gegeben sein.</p> <p><u>Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt</u></p> <p>Mit der vorhabensbedingten Anlage eines kombinierten Fuß- und Radweges in einer Größenordnung von rund 400 m Länge (1.540 m²) wird abzüglich der bereits versiegelten (410 m²) und teilversiegelten Flächen (300 m²) eine anlagebedingte Neuversiegelung von Vegetationsflächen im Umfang von ca. 830 m² verbunden sein. Darüber hinaus wird in geringem Umfang Vegetation durch die Anlage begleitender Grasbankette (280 m²) überformt.</p> <p>Baubedingt kann die temporäre Flächeninanspruchnahme für das Baufeld und erforderliche Materiallager und Baueinrichtungsflächen voraussichtlich im Wesentlichen auf die Vorhabensflächen bzw. sonstige zukünftig baulich beanspruchte Flächen (z.B. je nach Baufortschritt: Lidl Erweiterung, Freizeitpark etc.) begrenzt werden. Hiermit werden allenfalls vernachlässigbare zusätzliche schutzgutspezifische Eingriffe verbunden sein.</p> <p>In Hinblick auf die geringe bis sehr geringe Bedeutung der vorhabensbedingt beanspruchten Vegetationsflächen aus wegbegleitender ruderaler Grasvegetation, Gehölzaufwuchs geringen Alters und bodendeckenden Gehölze für Biotopfunktion und die biologische Vielfalt, als auch den beschränkten Flächenumfang des Eingriffs ist dem Vorhaben eine diesbezüglich geringe Eingriffsintensität zuzuordnen.</p> <p>Relevante bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf die Tierwelt durch Flächeninanspruchnahme und -versiegelung sind in Hinblick auf die überwiegend sehr geringe bis geringe Lebensraumeignung nicht zu prognostizieren. Betriebsbedingte Störwirkungen sind in Hinblick auf ein für das Umfeld des Wegeverlaufs zu erwartendes Artenspektrum häufiger und verbreiteter Arten und gegebener Vorbelastungen durch die bereits vorhandene Wegenutzung voraussichtlich nicht relevant. Brutvorkommen bzw. essentielle Habitate von planungsrelevanten Vogelarten können im Sinne einer Artenschutzprüfung Stufe 1 (Voreinschätzung) für das Plangebiet ausgeschlossen werden. Relevante vorhabensbedingte Beeinträchtigungen von Fledermäusen können gleichfalls ausgeschlossen werden. Zusammenfassend ergibt sich keine artenschutzrechtliche Betroffenheit potentiell vorkommender planungsrelevanter Arten in Folge des geplanten Bauvorhabens. Ein Zutreffen der Verbotstatbestände gem. § 44 Abs. 1 BNatSchG kann für das Planungsvorhaben ausgeschlossen werden.</p> <p><u>Boden</u></p> <p>Im Zusammenhang mit dem geplanten Abschnitt des Wegeverlaufs werden bereits umfassend bzw. vollständig durch Versiegelung, Bodenauf- und -abtrag sowie sonstige anthropogene Eingriffe über-</p>

prägte Böden bau- und anlagebedingt beansprucht. Die Gesamtfläche der geplanten Wegefläche beträgt rund 1.540 m². Davon sind 410 m² vollumfänglich versiegelt und ohne relevante Bodenfunktionen. Weitere 300 m² im Bereich des bestehenden Trampelpfades sind als teilversiegelte Wegeflächen mit umfassend überformten Bodenverhältnisse anzusprechen. Die hieraus abgeleitete wegebedingte Neuversiegelung betrifft demnach rund 830 m² aktuell unversiegelte Böden. Auf Grundlage der vorliegenden Bodenuntersuchungen handelt es sich dabei gleichfalls um großflächig anthropogen überformte Aufschüttungsböden. Gleiches gilt für abschnittsweise geplante Grasbankette beidseitig des Weges.

Baubedingt kann die temporäre Flächeninanspruchnahme für das Baufeld und erforderliche Materiallager und Baueinrichtungsflächen voraussichtlich im Wesentlichen auf die Vorhabensflächen begrenzt werden. Hiermit werden allenfalls vernachlässigbare zusätzliche Eingriffe in das Schutzgut Boden verbunden sein.

Schutzwürdige Böden sind in der Bodenkarte BK 50 des Geologischen Dienstes im Bereich des Planungsvorhabens nicht vermerkt.

In Hinblick auf die überwiegend geringe bzw. teils vollständig fehlende Bedeutung der vorhabensbedingt beanspruchten Flächen für die Bodenfunktionen ist dem Vorhaben eine diesbezüglich allenfalls geringe anlagebedingte Eingriffsintensität zuzuordnen.

Relevante bau- und betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf den Boden sind nicht zu erwarten.

Klima und Luft

Grundsätzlich tragen jegliche Flächenversiegelungen zu Beeinträchtigungen des lokalen Kleinklimas bei, indem sie Wärme länger speichern und einen Temperatur- und Feuchteausgleich verhindern.

Mit der Planung geht die kleinflächige anlagebedingte Versiegelung von bisherigen Freiflächen geringer klimatischer / lufthygienischer Bedeutung im Umfang von rund 830 m² einher. Mit der zusätzlich vorgesehenen Anlage von Grasbanketten werden absehbar keine wesentlichen Eingriffe in Vegetationsbestände mit klimatischer / lufthygienischer Bedeutung verbunden sein. In Gehölzbestände mit klimatischer / lufthygienischer Bedeutung (z. B. entlang der B 51) wird vorhabensbedingt nicht eingegriffen.

Lufthygienisch bedeutsame Auswirkungen des Vorhabens sind auf den kurzfristigen bauzeitlichen Einsatz von Baumaschinen während der Bauphase beschränkt und als nicht bedeutsam einzuordnen.

Relevante betriebsbedingte Beeinträchtigungen des Schutzgutes sind im Zusammenhang mit dem Vorhaben nicht zu erwarten. Das Vorhaben dient der Förderung der nicht motorisierten Mobilität und trägt damit bedingt zur Verringerung verkehrsbedingter Emissionen bei.

Die schutzgutspezifische Eingriffsintensität kann als gering beurteilt werden.

Landschafts- und Ortsbild

Mit dem betrachteten Planungsvorhaben sind nur sehr begrenzte anlagebedingte Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild verbunden. Im Bereich der Brache wird eine vorhandene, unregelmäßige Wegeverbindung auf einer Länge von rund 250 m ausgebaut ohne das damit wesentliche Eingriffe in Vegetation und Geländetopographie verbunden sind. Im weiteren Verlauf quert die geplante Wegestrecke die Brache in südlicher Richtung und setzt sich überwiegend innerhalb bereits versiegelter Parkplatz- und Erschließungsflächen fort. Auch hier werden keine oder nur äußerst geringfügige vorhabensbedingte Eingriffe in das Landschaftsbild erforderlich.

Allein südlich des Lidl-Marktes werden im westlichen Abschnitt kleinflächige, anlagebedingte Eingriffe in das Gelände und die derzeitige Böschungsbepflanzung, durch den in die Böschung eingeschnittenen Wegeverlauf erforderlich.

Auf einer Länge von etwa 40 m, wird ergänzend die abschnittsweise Anlage niedriger, wegbegleitender Stützmauern erforderlich. In Hinblick auf den räumlichen Kontext der unmittelbar anschließenden Parkplatzflächen und der bereits vorhandenen Stützmauern, als auch der nur kleinflächigen Inanspruchnahme von Abstandsgrün geringer gestalterischer Bedeutung sind hiermit keine wesentlichen Eingriffe in das Landschafts- und Ortsbild verbunden.

Wesentliche visuelle Änderungen des Status Quo sind für die Anwohner mit dem Planungsvorhaben nicht verbunden, da die angrenzende Anliegerstraße „Zenshäuschen“ bereits jetzt teilweise asphaltiert ist, die begrünten Böschungen nur teilweise einsehbar sind und gleichzeitig eine nur geringe gestalterische Wirkung aufweisen.

Baubedingte Auswirkungen des Vorhabens sind auf die Bauphase beschränkt und temporärer Natur. Diese sind hinsichtlich ihrer Eingriffsintensität als gering einzuschätzen. Relevante betriebsbedingte Auswirkungen auf das Landschafts- und Ortsbild sind mit dem Planungsvorhaben nicht verbunden.

Im Hinblick auf Stadtplanung und -entwicklung wird durch die Entwicklung der Brachflächen und den angestrebten Lückenschluss der Balkantrasse das städtebauliche Potential der Flächen ausgeschöpft woraus eine Verbesserung resultiert. Positiv hervorzuheben ist ferner, dass die Balkantrasse im hier betrachteten Lückenschluss -wie im überwiegenden bereits fertig gestellten Bereich und im Gesamtkonzept der Balkantrasse vorgesehen ist- den seinerzeit existierenden Verlauf der ehemaligen Eisenbahnlinie weitestgehend authentisch folgt.

Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit

Das betrachtete Vorhaben dient durch die Verbesserung der Verkehrssicherheit (Wegfall von Kreuzungs-, Gefahren- und Konfliktpunkten u.a. an der Berliner Straße) vornehmlich dem Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit.

	<p>Potentielle negative Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit sind in Hinblick auf das Fehlen anderweitiger Wohnnutzungen im Umfeld des Vorhabens lediglich auf das Wohngebäude „Zenshäuschen“, Hausnummer 2 beschränkt. Die vorhandene Wohnnutzung wird jedoch durch die unmittelbar entlang der Nordseite des Gebäudes vorbeigeführte Wegeverbindung nicht im Wesen berührt.</p> <p>Für die Bauphase, von voraussichtlich wenigen Wochen, werden mit dem Planungsvorhaben temporäre Beeinträchtigungen durch Baulärm verbunden sein. Die Auswirkungsintensität wird voraussehbar jedoch nicht über die üblichen (unvermeidbaren) Schallemissionen im Zuge von Bauvorhaben (u.a. Maschineneinsatz) hinausgehen und ist aufgrund des vorübergehenden Charakters als gering und vertretbar zu bewerten. Relevante baubedingte Auswirkungen auf den Menschen und die menschliche Gesundheit sind im Zusammenhang mit den temporären Baumaßnahmen augenscheinlich nicht verbunden.</p> <p>Anlagebedingt werden im rückwärtigen Bereich der bestehenden Stichstraße (nördlich „Zenshäuschen“, Hausnummer 2) kleinflächig Rasenvegetation und bodendeckende Ziergehölze durch den geplanten asphaltierten Wegeverlauf überformt. Diese sind vom angrenzenden Wohngebäude und den rückwärtigen Gartenflächen überwiegend nur eingeschränkt einsehbar bzw. von geringer visueller und gestalterischer Wirksamkeit. Für die Wohnumfeldfunktion ergeben sich durch eine Inanspruchnahme und Überformung der entsprechenden kleinflächigen Vegetationsstrukturen keine signifikanten Beeinträchtigungen für das Schutzgut. Eine dadurch bedingte und bedeutsame Nutzungseinschränkung des Grundstückes ist durch den anlagebedingten Bau des Radweges nicht absehbar.</p> <p>Betriebsbedingt wird der geplante Lückenschluss der Balkantrasse mit einer intensiven Nutzung der Wegetrasse durch Fahrradfahrer und Fußgänger verbunden sein. Aktuelle Zählungen aus dem Jahr 2018 haben für den am stärksten befahrenen Monat Juli ein maximales Verkehrsaufkommen von > 20.000 Radfahrern erfasst. Vor dem Hintergrund des städtischen Umfelds ist ergänzend auch eine Nutzung der Wegestrecke als fußläufige Verbindung zu erwarten. Dabei kommen neben Aspekten der Wohnumfeld- / Feierabenderholung (Spaziergänger, Hundebesitzer, Jogger, Inlineskater) auch die mögliche fußläufige Anbindung des benachbarten Discounters und in Richtung Wermelskirchener Innenstadt, als auch die zukünftig über die Wegeverbindung angedachte Erschließung des geplanten Jugendfreizeitplatzes (Skater) zum Tragen.</p> <p>Als wesentliche potentielle Störwirkungen sind im Zusammenhang mit der Nutzung der geplanten Wegetrasse insbesondere Schallmissionen zu nennen.</p> <p>Im Rahmen einer schalltechnischen Stellungnahme (Peutz Consult, 2018) wurden die potentiellen betriebsbedingten Auswirkungen des geplanten Fuß- und Radweges auf die Wohnlage „Zenshäuschen“ Nr. 2</p>
--	--

	<p>betrachtet. Demnach ist bei Fuß- und Radwegen generell - im Gegensatz zu Straßen nicht mit erheblichen Emissionen zu rechnen.</p> <p>Da für den Neubau von Radwegen entsprechend keine gesetzlichen Regelungen hinsichtlich des Schallschutzes bestehen, wurde im Sinne der Vorsorgeorientierung der vorliegenden UVP-VP hilfsweise auf die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht für Allgemeine Wohngebiete -strenger als beim hier ausgewiesenen Mischgebiet- zurückgegriffen. Der Anwendungsbereich ist gemäß 16. BImSchV: ausschließlich bei Straßen- und Schienenverkehr. Als ersatzweiser Emissionsansatz für relevante Geräusche vorbeifahrender Fahrräder wird dabei das in der Regel lautere Rollgeräusch von Inlineskatern herangezogen. Dieses wird seitens des Fachgutachters als grundsätzlich lauter eingeschätzt als bei Fahrrädern. Ergänzend werden - mit Blick auf eine zukünftige Nutzung des Jugendfreizeitplatzes - ebenfalls Schallimmissionen durch vorbeifahrende Skateboardfahrer (100 Stück / Tag) berechnet.</p> <p>Auf Grundlage dieses tendenziell konservativ eingeschätzten Emissionsansatzes, werden die Immissionsgrenzwerte am Tag mit Beurteilungspegeln von 58,4 dB(A) eingehalten. Da für die Nachtstunden ab 22.00 Uhr keine oder eine allenfalls nur sehr geringe Frequentierung des Fuß- und Radweges anzunehmen ist, wird hier gleichfalls keine Überschreitung von Beurteilungspegeln angenommen.</p> <p>Aufgrund der versetzten Höhenlage zwischen Quellbereich der Lärmimmissionen und Immissionsort ist nach Angaben des Schallgutachters von real geringeren Immissionen als berechnet auszugehen.</p> <p>Erhebliche Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch und seiner Gesundheit können aus der fachgutachterlichen Stellungnahme zur Bewertung der Schallimmissionen im Zusammenhang mit dem betrachteten Lückenschluss Balkantrasse nicht abgeleitet werden. Die diesbezügliche Eingriffsintensität ist demnach als vertretbar zu beurteilen.</p> <p>Abseits etwaiger Lärmimmissionen wird mit der angestrebten Wegeverbindung für die bislang eher ruhige Anliegerstraße eine Veränderung hinsichtlich der Nutzungsdichte und -intensität eingeleitet. Insbesondere an Wochenenden kann auf Grundlage der zunehmenden Nutzerzahlen der Balkantrasse in Spitzenzeiten eine markante Verdichtung des Fuß- und Radverkehrs auf der geplanten Wegestrecke und dem anschließenden Abschnitt der Straße „Zenshäuschen“ erwartet werden.</p> <p>Aus der Summe unterschiedlicher Nutzungsansprüche von Radfahrern, Fußgängern, Skatern, Anwohnern etc. können sich beispielsweise in Hinblick auf eine anzunehmende Frequentierung der Strecke in Groß- und Kleingruppen unterschiedlicher Nutzer und Geschwindigkeiten, bei hoher Nutzungsdichte und unter Berücksichtigung diverser Ein- / Ausfahrten zu Grundstücken und Garagen im anschließenden Straßenbereich (Straße „Zenshäuschen“) zwangsläufig auch subjektiv erlebte Störungen und Konfliktsituationen ergeben. Erhebliche schutzgut-</p>
--	--

		<p>spezifische Beeinträchtigungen sind hiermit dennoch erkennbar nicht verbunden.</p> <p>Nichtsdestotrotz sind hier seitens des Vorhabensträgers i.d.R. Regelungen und bauliche Maßnahmen (Beschilderung, Beleuchtung, Ausstattungs- und Leitelemente, Bepflanzung, Parkplatzsituation etc.) für ein verträgliches Miteinander der unterschiedlichen Akteure zu ergreifen und in ihrer Effizienz regelmäßig zu überprüfen.</p> <p>In der Gesamtschau sind mit dem betrachteten Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch, einschließlich der menschlichen Gesundheit verbunden. Im Gegenteil entstehen für die Allgemeinheit Verbesserungen durch den Wegfall von Gefahrenstellen im Verlauf der bisherigen Radwegetrasse und die Aufwertung einer bisher ungeordneten Brachfläche.</p> <p><u>Sach- und Kulturgüter und Fläche</u></p> <p>Beeinträchtigungen des Schutzgutes Kultur- und Sachgüter sowie Fläche, die über die dauerhafte Inanspruchnahme von gestalteten Grünflächen geringer Ausdehnung und Erschließungsflächen in den geplanten Wegeverlauf hinausgehen sind nicht bekannt.</p> <p>Der Ausbau der Verkehrsfläche findet nach den allgemein gültigen Regelwerken und dem Stand der Technik statt.</p>
3.2	dem etwaigen grenzüberschreitenden Charakter der Auswirkungen	nicht vorhanden.
3.3	der Schwere und der Komplexität der Auswirkungen	Die Durchführung der Maßnahme geht mit begrenzten und kleinflächigen Veränderungen und einer baulichen Überformung von Natur und Landschaft, Boden und Fläche einher. Die Schwere und Komplexität der Auswirkungen werden als gering eingeschätzt.
3.4	der Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen	Die genannten Auswirkungen werden mit der Realisierung der geplanten Wegeverbindung eintreten.
3.5	dem voraussichtlichen Zeitpunkt des Eintretens sowie der Dauer, Häufigkeit und Umkehrbarkeit der Auswirkungen	Es ist von einer langfristigen Nutzungsdauer des geplanten Wegeabschnitts auszugehen. Die vorhabensbedingten Auswirkungen werden mit der Fertigstellung und Freigabe des Weges für die Nutzung eintreten. Ein Rückbau der Wegeverbindung ist grundsätzlich möglich.
3.6	dem Zusammenwirken der Auswirkungen mit den Auswirkungen anderer bestehender oder zugelassener Vorhaben	Das Vorhaben ist als Lückenschluss (2. Bauabschnitt) der Balkantrasse und somit mit dieser in seiner Gesamtheit zu betrachten. Durch den Lückenschluss wird ein bislang nicht autofreies und in Bezug auf Sicherheit für Verkehrsteilnehmer mit Gefahrenstellen behaftetes Teilstück entlang der Berliner Straße zukünftig entfallen. Der Lückenschluss trägt durch die Verlagerung von Fußgängern und Radverkehr in einen autofreien Abschnitt zur Entlastung und Reduzierung von Gefahrenquellen auf der Berliner Straße bei.

3.7 der Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermindern	<p>Als Möglichkeiten zur wirksamen Verminderung vorhabensbedingter Auswirkungen ist insbesondere die Begrenzung der Baumaßnahmen auf das zwingend erforderliche Baufeld und der Schutz angrenzender Gehölzbestände zu nennen. Kleinflächig anfallende Oberböden sind soweit möglich vor Ort wiederzuverwenden oder einer Verwendung andernorts zukommen zu lassen.</p> <p>Weiterhin sind Maßnahmen zur verträglichen Lenkung des Verkehrs (z.B. durch Ausschilderung, Leitsysteme etc.) im Bereich der Anliegerstraße „Zenshäuschen“ regelmäßig zu prüfen.</p>
4. Gutachterliches Fazit	
	<p>Aus gutachterlicher Sicht ist festzustellen, dass keine erheblichen Beeinträchtigungen für die Schutzgüter Boden, Wasser, Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Klima / Luft, Landschaft, Menschen, einschließlich der menschlichen Gesundheit, Kulturgüter und sonstige Sachgüter sowie Fläche zu verzeichnen sind.</p> <p>Es werden keine wesentlichen Qualitäts- oder Schutzkriterien durch das Vorhaben erheblich und nachhaltig beeinträchtigt.</p> <p>Im Hinblick auf die hier vorliegenden Prüfungsergebnisse wird eine weitergehende Prüfung der Umweltverträglichkeit vor diesem Hintergrund nicht für erforderlich gehalten.</p>

Wermelskirchen, den 18.02.2019

.....
(Unterschrift)

Diese Vorprüfung gem. § 7 UVPG wurde von dem Unterzeichner nach bestem Wissen und Gewissen erstellt.

Anlagen:

- 1.) Varianten zum geplanten Lückenschluss Radweg Balkantrasse
- 2.) Schalltechnischen Stellungnahme zur Bewertung des geplanten Fuß- und Radweg Balkantrasse (PEUTZ; 10.10.2018)
- 3.) Lageplan Ausbau Rad-/Gehweg auf der ehemal. Bahntrasse "Balkantrasse" Bauabschnitt 2 - Entwurfsplanung (OSTERHAMMEL, 20.07.2017)
- 4.) Artenschutzprüfung Stufe I „Lückenschluss Balkantrasse“ zwischen „Am Wasserturm“ und „Zenshäuschen“ in der Stadt Wermelskirchen, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen (BERKEY 17.01.2019)

Quellen- und Literaturangaben (Auszug)

BEZIRKSREGIERUNG DÜSSELDORF (BZR, 2015): Gebietsentwicklungsplan 1999 (GEP).

BÜRO FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR – PAESAGGISTA (BERKEY, 2019): Artenschutzprüfung Stufe I „Lückenschluss Balkantrasse“ zwischen „Am Wasserturm“ und „Zenshäuschen“ in der Stadt Wermelskirchen, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen.

GEOLOGISCHER DIENST NRW (GD NRW, 2018): Online-Dienste / Web Map Service zur Bodenkarte 1 : 50.000 (BK 50) – Angaben zu Bodentypen und schutzwürdigen Böden.

INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL (OSTERHAMMEL, 2017a): Ausbau Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Balkantrasse im Stadtgebiet Wermelskirchen - Bauabschnitt 2, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 9 Seiten.

INGENIEURBÜRO OSTERHAMMEL (OSTERHAMMEL, 2017b): Ausbau Radweg auf der ehemaligen Bahntrasse Balkantrasse im Stadtgebiet Wermelskirchen - Bauabschnitt 2 – Entwurfsplanung / Lageplan im Maßstab 1 : 250 (Stand 20.07.2017).

INGENIEURBÜRO SLACH & PARTNER (SLACH, 2017a): Bericht zu hydrogeologischen und baugrundtechnischen Untersuchungen zum Bauvorhaben „Jugendfreizeitplatz“ vom Januar / Februar 2017, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 9 Seiten und Karten / Anhänge.

INGENIEURBÜRO SLACH & PARTNER (SLACH, 2017b): Bericht zur nutzungsorientierten Gefährdungsabschätzung für ein Grundstück (u.a. Jugendfreizeitplatz) in Wermelskirchen vom Februar / März 2017, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 12 Seiten und Karten / Anhänge.

INGENIEURBÜRO SLACH & PARTNER (SLACH, 2017c): Bericht zu ergänzenden chemisch-analytischen Untersuchungen von Bodenmaterial für das Bauvorhaben Jugendfreizeitpark in Wermelskirchen vom Februar 2017, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 5 Seiten und Karten / Anhänge.

INGENIEURBÜRO STÖCKER (STÖCKER, 2018): Schalltechnische Prognose zur geplanten Skate- und Multifläche des Jugendfreizeitparks in Wermelskirchen vom Oktober 2018, Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 14 Seiten und Anhänge.

INGENIEURBÜRO PEUTZ CONSULT (PEUTZ CONSULT, 2018): Schalltechnischen Stellungnahme zur Bewertung des geplanten Fuß- und Radweg Balkantrasse vom 10.10.2018. Auftraggeber Stadt Wermelskirchen, 3 Seiten.

LNDSKT Planungsbüro für Skateparks (ZWICKLER, 2018) Erläuterungsbericht zum Entwurfsstand zur Planung eines Jugendfreizeitparks in Wermelskirchen vom 20.09.2018; Auftraggeber Stadt Wermelskirchen 2 Seiten.

STADT WERMELSKIRCHEN (STADT WERMELSKIRCHEN, 1992): Auszug Flächennutzungsplan.

STADT WERMELSKIRCHEN (STADT WERMELSKIRCHEN, 2017): Fahrrad Dauerzählstellen Balkantrasse – Auswertung 06.2015 bis 08.2017, Anlage 1 und 2.

TOPOGRAPHISCHES INNFORMATIONSMANAGEMENT NORDRHEIN-WESTFALEN (TIM-ONLINE, 2018): Verwendung Digitaler Orthophotos (DOP), Amtlicher Liegenschaftskarten (ALKIS) und Grundkarte (DGK5).