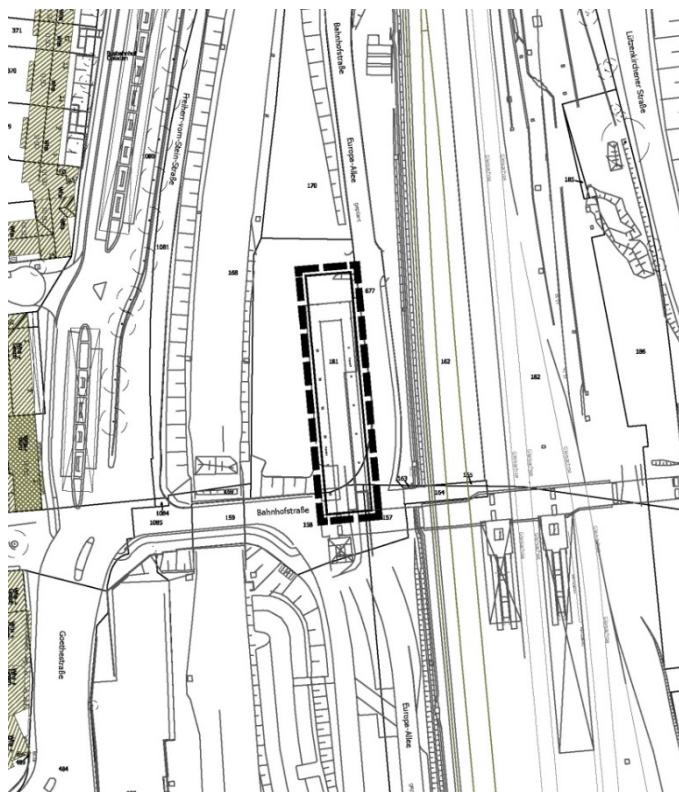




STADT LEVERKUSEN

Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“ - 3. Änderung gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB)

Begründung zur Satzung



Stand: März 2020

Bearbeitung:
Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung

in Zusammenarbeit mit

HEINZ JAHNEN PFLÜGER
Stadtplaner und Architekten Partnerschaft, Aachen
Kasinostraße 76a, 52066 Aachen



Inhaltsverzeichnis

Teil A – BEGRÜNDUNG	4
1. GELTUNGSBEREICH	4
2. ANLASS UND VERFAHREN	4
2.1 Anlass der Planung	4
2.2. Verfahren	6
3. PLANUNGSZIELE	8
4. PLANUNGSBINDUNGEN UND BESTAND	9
4.1 Regionalplan	9
4.2 Flächennutzungsplan	9
4.3 Bestehende verbindliche Bauleitpläne	9
4.4 Landschaftsplan	10
4.5 Gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept	10
4.6 Realnutzung	10
4.7 Denkmalschutz	10
4.8 Bodenbelastungen	10
5. STÄDTEBAULICHES KONZEPT	10
6. BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN	12
6.1 Fläche für Gemeinbedarf	12
6.2 Maß der baulichen Nutzung / überbaubare Grundstücksflächen	12
6.3 Überbaubare Grundstücksflächen	14
6.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung	14
6.5 Bauliche oder sonstige Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes	14
II BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN	16
1. KENNZEICHNUNGEN	17
2. HINWEISE	17
2.1 Maßnahmen zum Bodenschutz	17
2.2 Kampfmittel	17
2.3 Bodendenkmäler	17
2.4 Artenschutz	17
2.5 Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen	18
2.6 Erdbebenzone	18
2.7 Richtfunkstrecken	18
2.8 Einsichtnahme in technische Regelwerke	18
Teil C: AUSWIRKUNG DER PLANUNG, ABWÄGUNG UND UMSETZUNG	19
1. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG	19
2. BODENORDNUNG	20



3. KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG	20
4. FREISTELLUNG VON BAHNFLÄCHEN	20
5. FLÄCHENBILANZ	21
Teil B: UMWELTBELANGE	22
1. STÖRFALLBETRIEBE (SEVESO II).....	22
2. LUFTHYGIENE	22
3. SCHALL	23
4. ERSCHÜTTERUNGEN UND SEKUNDÄRLUFTSCHALL.....	24
5. BODEN.....	24
6. WASSER.....	25
7. KLIMA/LUFT	26
8. PFLANZEN UND BIOTOPE	26
9. TIERE.....	27
10. DENKMÄLER	29



Teil A – BEGRÜNDUNG

1. GELTUNGSBEREICH

Der Geltungsbereich der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ befindet sich im Stadtteil Opladen, Stadtbezirk II, östlich angrenzend an das Stadtbezirkszentrum und umfasst ca. 990 m².

Der Geltungsbereich beinhaltet die Flächen nördlich der Bahnhofsbrücke zwischen der geplanten Europa-Allee im Osten und den Flächen für das neue Bahnhofsquartier im Westen.

Das Plangebiet umfasst Teile der Flurstücke 157, 677 und 733 der Flur 8, Gemarkung Opladen. Vormalig genannte Flurstücke wurden teilweise verschmolzen.

Die genaue Abgrenzung des Geltungsbereiches ist der Planzeichnung zu entnehmen.

Dieser Bebauungsplan ist Teil des Gesamtbebauungsplanes Nr. 208/II „Opladen - nbso/Westseite“, welcher zur Steuerung der gesamten städtebaulichen Entwicklung einschließlich der Herstellung der städtischen Verkehrsinfrastruktur auf der Westseite des Projektgebietes der neuen bahnstadt opladen notwendig ist.

Die Flächen im Geltungsbereich der 3. Änderung liegen innerhalb des Geltungsbereiches des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“.

Die Festsetzungen dieses Bebauungsplanes werden durch die Festsetzungen der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II überlagert. Die Festsetzungen des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes treten im Geltungsbereich mit Rechtskraft der 3. Änderung außer Kraft.

2. ANLASS UND VERFAHREN

2.1 Anlass der Planung

2.1.1 Allgemeines

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes sind zwischenzeitlich weit fortgeschritten. Geplante Vorhaben wurden bereits entwickelt bzw. realisiert.

Die Flächen westlich der Bahnstrecken in Opladen einschließlich des Bahnhofes Leverkusen-Opladen sollen im Rahmen der Entwicklung „neue bahnstadt opladen“ städtebaulich entwickelt werden.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite wurden durch die Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Deutschen Bahn AG, die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau – Niederlahnstein im Bereich der „neuen bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-



Mülheim – Wuppertal verlegt, um hier eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch wurden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen verfügbar, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen.

Westlich angrenzend an die verlegten Gütergleise soll künftig eine in Nord-Süd-Richtung verlaufende neue Straße („Europa-Allee“) als Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung des Opladener Zentrums errichtet werden.

Durch die Verlegung der Gütergleise ergibt sich die Möglichkeit, den Zentralen Omnibusbahnhof (ZOB) in zentraler Lage in Kombination mit der 2015 errichteten Bahnhofsbrücke und dem neuen Bahnhofsbereich verkehrlich neu zu ordnen und zu gestalten. Die geplante Lage des ZOB ermöglicht kurze Wege und erleichtert die Orientierung der Fahrgäste.

Um die Umsetzung des diesem Bebauungsplan zugrunde-liegenden städtebaulichen und verkehrlichen Konzeptes zu sichern und damit eine geordnete, städtebauliche Entwicklung dieser Gesamtentwicklungsmaßnahme zu gewährleisten, wurde gemäß § 1 Abs. 3 Baugesetzbuch (BauGB) die Aufstellung eines Bebauungsplanes erforderlich. Dieser Bebauungsplan (Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“) ist rechtswirksam.

2.1.2 Anlass der 3. Änderung

Im Rahmen der Neuerrichtung des Bahnhofes Opladen wurde die Verbindung der östlich und westlich der Bahnanlagen befindlichen Stadtbereiche im nördlichen Bereich durch die Errichtung einer neuen Brückenanlage (Bahnhofsbrücke) sichergestellt. Von dieser Brücke aus wurden auch die neu errichteten Bahnsteige zugänglich gemacht.

Auf der Westseite wurde die als Fahrrad- und Fußgängerbrücke angelegte Bahnhofsbrücke mit einer Rampenanlage für eine Fahrradnutzung ausgestattet.

Im Zuge der detaillierten Rampenplanung zeigte sich, dass die Rampe in der bislang angenommenen Länge nicht in Gänze ausreicht, um geeignete Anschlüsse an die umliegenden Höhenlagen zu realisieren. Daher soll die Rampe um ein Achsmaß (8,5 m) Richtung Norden verlängert werden.

Aufgrund des Ausbaus und der Neustrukturierung des ÖPNV-Verkehrsknotens, mit dem überregionalen Bahnhof und den damit einhergehend bereits gestiegenen Fahrgastzahlen, ist auch die Anzahl der Personen gestiegen, die mit dem Fahrrad am Bahnhof anreisen oder von dort mit dem Fahrrad weiterreisen. Derzeit liegt die Pendlerzahl für die Gesamtstadt Leverkusen bei insgesamt 80.000, die meisten davon pendeln nach Köln.

Darüber hinaus ist durch die künftige Ansiedlung von ca. 500 Wohneinheiten im Bereich der nbso-Westseite davon auszugehen, dass die Anzahl der Pendler sich noch erhöhen wird. Dementsprechend gilt es, attraktive Möglichkeiten für Pendelnde vorzuhalten.

Neben dem Fahrrad als Verkehrsmittel in der Stadt muss das Fahrradfahren auch immer stärker im regionalen Kontext betrachtet werden, da sich durch Elektrofahräder (E-Bikes sowie Pedelecs (Pedal Electric Cycles)) die Reichweiten erhöhen. Das

sichere und geordnete Abstellen der Fahrräder ist neben der Infrastruktur ein wichtiges Qualitätsmerkmal.

Die Stadt Leverkusen ist bestrebt, an den Bahnhöfen Radabstellanlagen zu schaffen, um auf diese Weise die Vernetzung zum ÖPNV zu verbessern.

Als ein hervorgehobenes Beispiel ist die Bahnhofsentwicklung Opladen zu nennen. Neben gesicherten und abschließbaren Anlagen mit Radanlehnbügeln ist an dem neuen Verkehrsknotenpunkt eine sinnvolle, geordnete und sichere Unterbringung von Fahrrädern in Form eines Fahrradparkhauses mit ergänzenden Nutzungen im unmittelbaren Bereich der Rampenanlage vorgesehen (s. Kap. 5).

Zu den ergänzenden Nutzungen gehören beispielsweise öffentliche Toiletten, die an diesem Verkehrsknotenpunkt für die vielen Fahrgäste einen ergänzenden Service bieten sollen. Des Weiteren muss für Busfahrer und Servicekräfte der Busunternehmen bei Inbetriebnahme des ZOB eine Aufenthaltsmöglichkeit für Pausen- und Wartezeiten vorhanden sein. Um in direkter Nähe des ZOB einen entsprechenden Aufenthaltsraum anbieten zu können, ist dieser im südlichen Bereich des Fahrradparkhauses im Erdgeschoss geplant.

Zur Unterbringung der o. g. Nutzungen bietet sich der ansonsten ungenutzte Raum innerhalb der Rampen, im sogenannten Rampenauge, als platzsparende Lösung an.

Im rechtswirksamen Bebauungsplan 208 B/II sind die Flächen im Geltungsbereich als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Um das Fahrradparkhaus und die ergänzenden Nutzungen planungsrechtlich zu sichern, soll eine Fläche für Gemeinbedarf mit einer überbaubaren Grundstücksfläche für das Fahrradparkhaus festgesetzt werden.

Die bereits vorhandene Fahrrad- und Fußgängerbrücke wurde 2016 als Teil der Bahnhofsbrücke zwischen der Bahnhofstraße und der Lützenkirchener Straße gemäß § 6 Straßen- und Wegegesetz NRW (StrWG) als Gemeindeweg mit Beschränkung auf den öffentlichen Fuß- und Radfahrverkehr gewidmet.

Durch die geplante Verlängerung der Rampenanlage um ein Achsmaß erfolgt in Teilen eine Änderung der Widmungsfläche. Die neuen Flächen gelten gemäß § 6 Abs. 8 StrWG mit der Verkehrsübergabe als gewidmet. Genauso gelten dauerhaft entzogene Teile nach § 7 Abs. 6 durch die Sperrung als eingezogen.

Als Grundlage für die Änderung der Widmungsfläche wird die Rampe als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrrad- und Fußgängerbrücke“ festgesetzt.

Für den rechtswirksamen Bebauungsplan ist somit eine 3. Änderung im Bereich der Bahnhofsbrücke notwendig, um die erforderlichen Flächen für die Unterbringung des geplanten Fahrradparkhauses planungsrechtlich zu sichern.

2.2. Verfahren

Für das gesamte Areal der nbso/Westseite liegt der Aufstellungsbeschluss für das Bebauungsplanverfahren Nr. 208/II „Opladen – nbso/Westseite“ aus dem Jahr 2013 vor (Vorlage Nr. 2378/2013). Aufgrund der Größe des Plangebietes, der zeitlichen Abfolgen sowie der Komplexität des gesamten Bebauungsplanverfahrens wurden hieraus verschiedene Teil-Bebauungspläne erstellt.



Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ ist einer dieser Bebauungspläne, der mit der Bekanntmachung im Amtsblatt der Stadt Leverkusen am 15.05.2017 in Kraft getreten ist.

2.2.1 Aufstellung

Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen hat in seiner Sitzung am 18.03.2019 die Aufstellung im beschleunigten Verfahren gemäß § 13a Baugesetzbuch (BauGB) zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite – Quartiere“ beschlossen (Vorlage Nr. 2019/2733).

Der vorliegende Bebauungsplan soll gemäß § 2 Abs. 1 BauGB im o. g. Verfahren aufgestellt werden.

Die für ein beschleunigtes Verfahren notwendigen Voraussetzungen

- zulässige Grundfläche weniger als 20.000 m²,
- Maßnahme der Innenentwicklung,
- keine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung und
- keine Beeinträchtigung von Schutzgebieten nach der FFH-Richtlinie oder Vogelschutzrichtlinie

sind im vorliegenden Fall gegeben.

Die zulässige Grundfläche bemisst sich gemäß § 19 Baunutzungsverordnung (BauNVO) aus dem Anteil des Baugrundstückes, das von baulichen Anlagen überdeckt wird. Neben Gebäuden gehören auch versiegelte Flächen hierzu. Die im Geltungsbereich der 3. Änderung insgesamt vorhandenen Flächen für Gemeinbedarf betragen ca. 990 m², somit weniger als 20.000 m². Darüber hinaus gelten diese Flächen auf Grundlage des rechtskräftigen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II als bereits zulässig und in Gänze versiegelbar (Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“). Zudem wurde für diesen Bebauungsplan bereits eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung (Stand 2016) durchgeführt (s. Teil B: Umweltbelange).

Die in der 3. Änderung festgesetzten Flächen für das Fahrradparkhaus und die Rampe befinden sich innerhalb der bislang im Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzten Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“. Daher wird mit diesem Bebauungsplan keine zusätzliche Versiegelung vorbereitet.

Infolgedessen kann das Verfahren gemäß § 13a BauGB durchgeführt werden.

Im beschleunigten Verfahren gelten die Vorschriften des vereinfachten Verfahrens gemäß § 13 Abs. 2 und 3 Satz 1 entsprechend.

Demnach kann auf die frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet werden.

Da die Fahrradrampe bereits errichtet worden ist und nur geringfügig geändert wird und das Fahrradparkhaus im Rahmen der Gesamtentwicklung des Quartiers auf der Westseite bereits mehrfach öffentlich thematisiert wurde, wird auf eine frühzeitige Unterrichtung und Erörterung nach § 3 Abs. 1 und § 4 Abs. 1 BauGB verzichtet.



Darüber hinaus kann gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB im beschleunigten Verfahren von der zusammenfassenden Erklärung nach § 6a Abs. 1 und § 10a Abs. 1 BauGB abgesehen werden.

2.2.2 Öffentliche Auslegung

Beschluss zur öffentlichen Auslegung

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wurde in der Sitzung des Ausschusses für Stadtentwicklung, Bauen und Planen am 25.09.2019 beschlossen.

Öffentliche Auslegung

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfes zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II einschließlich der Begründung mit integriertem Umweltbericht erfolgte im Zeitraum vom 28.11.2019 bis einschließlich 30.12.2019 durch Aushang im Verwaltungsgebäude der Stadt Leverkusen, Elberfelder Haus, Hauptstraße 101. Zusätzlich wurden die auszulegenden Unterlagen über das zentrale Internetportal des Landes zugänglich gemacht.

Des Weiteren wurden auch die umweltrelevanten und sonstigen im Rahmen des Planverfahrens eingegangenen Äußerungen sowie die Gutachten zu den Themen Lärm, Erschütterungen, Untergrundbeschaffenheit, Altlasten, Artenschutz und Seveso-II offen gelegt.

Parallel erfolgte die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 2 BauGB.

Grundsätzlich der Planung entgegenstehende Stellungnahmen sind im Rahmen der Auslegung des Bebauungsplanes nicht eingegangen.

Stellungnahmen Öffentlichkeit

Es sind keine Stellungnahmen der Öffentlichkeit eingegangen.

Stellungnahmen Behörden und Träger öffentlicher Belange

Die in der öffentlichen Auslegung eingegangenen Stellungnahmen betrafen im Wesentlichen die Höhe der baulichen Anlagen sowie einen Hinweis auf eine Richtfunkstrecke, die durch das Plangebiet verläuft.

Es wurden zudem redaktionelle Anmerkungen zu vereinzelt Formulierungen in der Begründung gemacht.

Planänderungen zum Satzungsbeschluss

Eine Änderung der Planung wurde aufgrund der eingereichten Stellungnahmen nicht vorgenommen. Eine erneute Offenlage ist aufgrund dessen nicht erforderlich.

3. PLANUNGSZIELE

Ziel dieses Bebauungsplanes ist die Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für die Umsetzung des geplanten Fahrradparkhauses auf der Westseite „neue bahnstadt opladen“.



Die im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II festgesetzte Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ soll im Rahmen der 3. Änderung im Bereich des geplanten Fahrradparkhauses in eine Fläche für Gemeinbedarf geändert werden.

In dieser Fläche wird eine entsprechende überbaubare Grundstücksfläche für die Errichtung des Fahrradparkhauses mit den ergänzenden Nutzungen (öffentliche Toiletten, Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte, Trafostation) festgesetzt. Die Rampenanlage inklusive der Verlängerung soll als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrrad- und Fußgängerbrücke“ berücksichtigt werden.

4. PLANUNGSBINDUNGEN UND BESTAND

4.1 Regionalplan

Im Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln (Stand: März 2012), Teilabschnitt Region Köln, sind die Flächen im Plangebiet als „Schienenwege unter Angabe der Haltepunkte und Betriebsflächen“ dargestellt.

Entsprechend der Verfügung der Bezirksregierung Köln vom 20.01.2015 unter Az.: 32/62.6-1.04 zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II bestehen keine landesplanerischen Bedenken.

4.2 Flächennutzungsplan

Der Bebauungsplan Nr. 208 B/II 3. Änderung führt weiterhin zur Umsetzung des wirk-samen Flächennutzungsplanes, in welchem die Flächen im Geltungsbereich als „Sondergebiet Dienstleistung“ dargestellt sind. Darüber hinaus sind östlich angren-zend „geplante, sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraßen“ sowie Bus-bahnhof und Bahnhof dargestellt.

Das geplante Fahrradparkhaus sowie die umliegende Rampe gehören zu der insge-samt neu strukturierten und in Teilen bereits neu errichteten verkehrlichen Infrastruk-tur. Um den Bau des Parkhauses in dem kleinen Teilbereich zwischen der Europa-Allee, der Bahnhofsbrücke und dem geplanten ZOB zu ermöglichen, wird hier eine Fläche für Gemeinbedarf ausgewiesen. Die geplante Mobilität unterstützende Nut-zung ist Teil des Verkehrsknotenpunktes, der als Busbahnhof und Bahnhof darge-stellt ist und entspricht somit den Darstellungen des wirksamen Flächennutzungspla-nes.

Demnach ist eine Anpassung des Flächennutzungsplanes nicht erforderlich.

4.3 Bestehende verbindliche Bauleitpläne

Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“

Im Bereich des Plangebietes besteht der Bebauungsplan Nr. 208 B/II „Opladen – nbso/Westseite - Quartiere“. Dieser Bebauungsplan wurde mit Bekanntmachung vom 05.05.2017 rechtskräftig.

Die Flächen im Geltungsbereich sind hier im rechtswirksamen Bebauungsplan als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt.

Bebauungsplan Nr. 240 B/II "Opladen - nbso/Quartier westlich des Bahnhofs"

Für den nördlichen Bereich der nbso-Westseite befindet sich zur Umsetzung des Wettbewerbsergebnisses der Bebauungsplan Nr. 240/II "Opladen - nbso/Quartier westlich des Bahnhofs" in Aufstellung.



4.4 Landschaftsplan

Die Flächen im Plangebiet der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II liegen außerhalb des Geltungsbereiches des Landschaftsplanes.

4.5 Gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept

Die Stadt Leverkusen hat für die im Stadtgebiet ansässigen Störfallbetriebe durch einen nach § 29 b Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) anerkannten Sachverständigen ein gesamtstädtisches Seveso-II-Konzept erarbeiten lassen. Dieses wurde am 14.09.2015 durch den Rat der Stadt als gemeindliches Entwicklungskonzept beschlossen (Vorlage Nr. 2015/0666). Der technische Gutachtenteil hat die Ermittlung der angemessenen Sicherheitsabstände zu den Störfallbetrieben bzw. den Betriebsbereichen zum Inhalt.

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes bzw. Betriebsbereiches i. S. d. Störfall-Verordnung (12. BImSchV). Für diesen Störfallbetrieb wird im technischen Gutachtenteil des gesamtstädtischen Seveso-II-Konzeptes ein angemessener Sicherheitsabstand von 60 m (ausgehend von der Betriebsbereichsgrenze) ermittelt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II liegt außerhalb dieses angemessenen Sicherheitsabstandes. Daher sind im Hinblick auf „Seveso“ keine weiteren Maßnahmen erforderlich (s. Teil B Kap. 1).

4.6 Realnutzung

Die Flächen im Plangebiet beinhalten die bereits erstellte Fußgänger- und Fahrradrampe sowie eine provisorische Fahrradabstellanlage.

4.7 Denkmalschutz

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmäler.

Bodendenkmäler sind für das Plangebiet nicht bekannt (s. Teil B Kap. 10).

Nordöstlich der Freiherr-vom-Stein-Straße, außerhalb des Geltungsbereiches, befindet sich die Einfriedungsmauer des historischen Friedhofes An St. Remigius/Rennbaumstraße (Denkmal Nr. 283).

4.8 Bodenbelastungen

Alle Bodenbelastungen für den Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes Nr. 208 B/II wurden umfassend im Rahmen dieses Verfahrens ermittelt.

Für das Plangebiet der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II sind daher eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren (s. Teil B Kap. 5).

Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen inkl. B-008181-0.

5. STÄDTEBAULICHES KONZEPT

Im Vorfeld der Planung wurden alternative Standorte für das Fahrradparkhaus geprüft. Auf der Ostseite der Bahngleise ist bereits eine bewirtschaftete Fahrradabstellanlage als eingezäunter Bereich mit überdachten Stellplätzen realisiert worden.

Diese Fahrradabstellanlage befindet sich in direkter Anbindung an die Bahnhofsbrücke. Weitere, für ein Fahrradparkhaus geeignete Flächen, sind auf der Ostseite nicht verfügbar.

Die ansonsten nicht nutzbaren Flächen innerhalb des Rampeneyes der bestehenden Fahrrad- und Fußgängerrampe auf der nbso-Westseite bieten sich für die Nutzung als Fahrradparkhaus an, da sie auf der Seite des Zentrums in direkter Anbindung an den Bahnhof und den Busbahnhof liegen.

Alternative Flächen mit den gleichen optimalen Voraussetzungen sind auf der Westseite nicht vorhanden. Demzufolge soll das geplante Fahrradparkhaus im Innenbereich der bereits bestehenden Fahrradrampe mit Anbindung an die Bahnhofsbrücke errichtet werden.

Innerhalb des Rampeneyes soll das geplante Parkhaus in zweigeschossiger Bauweise mit Nutzung der Dachfläche für die Unterbringung von ca. 400 Fahrradstellplätzen gebaut werden. Die Zugänglichkeit des Fahrradparkhauses soll von drei Ebenen erfolgen, ebenerdig vom Bahnhofplatz vor Beginn der Rampe bahnseitig, in der ersten Ebene im nördlichen Bereich über das Podest der Rampe und in der dritten Ebene (auf dem Dach des Fahrradparkhauses) von der Bahnhofsbrücke. Innerhalb des Parkhauses sind die Ebenen über eine Treppenanlage zu erreichen.

Demzufolge ist eine schnelle und komfortable Erreichbarkeit der Ebenen zur Bahnhofsbrücke und hier weiter zu den Bahnsteigen gewährleistet.

Die Planung sieht vor, in der Erdgeschosebene und der 1. OG-Ebene des Fahrradparkhauses sogenannte „Doppelstockparker“ zu errichten, durch die eine platzsparende Aufstellung der Räder gewährleistet wird. Neben diesen „Doppelstockparkern“ befinden sich in beiden Ebenen zusätzlich ebenengleiche Aufstellmöglichkeiten für Räder, speziell auch für Lastenräder, Kinderräder und Anhänger. In der Abstellenebene auf der Dachfläche des Parkhauses erfolgt die Aufstellung der Fahrräder ausschließlich ebenengleich an Fahrradbügeln.

Der Zugang zu den Ebenen EG und 1. OG wird kontrolliert und ist somit gesichert. Entsprechende Systeme wie „Zugangs-Code“ oder „Zugangs-App“ sind erprobt und auf der Ostseite des Bahnhofes Opladen bei den hier befindlichen Fahrradabstellanlagen in Gebrauch. Die Abstellenebene auf dem Dach des Fahrradparkhauses bleibt frei zugänglich. Somit werden unterschiedliche Nutzerinteressen hinsichtlich Sicherheit und Wirtschaftlichkeit berücksichtigt.

Im südlichen Bereich, angrenzend an den Treppenturm der Bahnhofsbrücke, sind im Erdgeschoss des geplanten Fahrradparkhauses öffentliche Toiletten und ein Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte sowie ein Raum für eine Trafostation des örtlichen Energieversorgers vorgesehen.

Die Planung sieht vor, das Fahrradparkhaus in Stahlbauweise zu errichten. Die Fassaden sollen mit luftdurchlässigen Stahlgitterrosten verkleidet werden, die nach Osten hin zum geplanten Bahnhofsviertel begrünt werden sollen.

Aus Gründen des Brandschutzes werden die im Erdgeschoss geplanten Aufenthaltsräume sowie der Raum für die Trafostation in Massivbauweise ausgeführt.



Das Fahrradparkhaus wird von der neuen bahnstadt opladen GmbH (nbso) errichtet. Der Baubeginn ist für Frühjahr 2020 vorgesehen. Wer das Fahrradparkhaus betreiben soll, ist derzeit noch in der Abstimmung.

6. BEGRÜNDUNG DER FESTSETZUNGEN

6.1 Fläche für Gemeinbedarf

Flächen für den Gemeinbedarf im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 5 BauGB sind Flächen für Anlagen und Einrichtungen, die der Allgemeinheit dienen und in denen eine öffentliche Aufgabe wahrgenommen wird.

In Baugebieten nach der Baunutzungsverordnung (BauNVO) sind zwar nach den jeweiligen Vorschriften zumeist auch Anlagen und Einrichtungen des Gemeinbedarfes allgemein zulässig oder zumindest ausnahmsweise zulässig. Die entsprechende Zweckbestimmung für eine bestimmte Fläche lässt sich damit jedoch nicht erreichen. Dies ist nur durch die Festsetzung einer Fläche für Gemeinbedarf möglich.

Innerhalb der Fläche für Gemeinbedarf sind entsprechend den bestehenden bzw. vorgesehenen Nutzungen ein Fahrradparkhaus, Einrichtungen für soziale Zwecke sowie eine Trafostation für den örtlichen Energieversorger zulässig.

Mit den als zulässig festgesetzten Einrichtungen für soziale Zwecke wird der erforderliche Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte in direkter Nähe zum geplanten ZOB sowie die öffentlichen Toiletten planungsrechtlich gesichert.

Mit den vorgenannten Nutzungen werden öffentliche Aufgaben wahrgenommen, bei denen ein etwaiges privatwirtschaftliches Gewinnstreben eindeutig in den Hintergrund tritt.

Um die oben beschriebenen Nutzungen für die Öffentlichkeit zu sichern, werden die Flächen für das Fahrradparkhaus im Geltungsbereich der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II als Fläche für Gemeinbedarf mit der Zweckbestimmung „Fahrradparkhaus“ festgesetzt.

6.2 Maß der baulichen Nutzung, überbaubare Grundstücksflächen

Bei Flächen für den Gemeinbedarf bedarf es – anders als bei anderen Baugebieten – nicht der Festsetzung des Maßes der baulichen Nutzung und der überbaubaren Grundstücksflächen.

Gleichwohl werden in diesem Bebauungsplan im Bereich des Fahrradparkhauses im Hinblick auf die Unterschreitung der erforderlichen Abstandsflächen überbaubare Grundstücksflächen durch Baulinien und Baugrenzen festgeschrieben sowie Festsetzungen zu Höhen der baulichen Anlagen (Oberkante baulicher Anlagen, Gebäudehöhen) festgesetzt. Damit kann die städtebauliche Ordnung, im Hinblick auf notwendige Belichtung und Belüftung des künftigen Nachbargebäudes im Westen, für den Bereich des geplanten Fahrradparkhauses sichergestellt werden.

Für den neuen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt mit Anbindung an die Bahnhofsbrücke ist in Verbindung mit dem geplanten Bahnhofsquartier und der Vielfalt der dort vorgesehenen Nutzungen städtebaulich eine urbane Dichte gewünscht.

Die Fußgänger- und Fahrradrampe zur Bahnbrücke wurde an der westlichen Seite mit einem Abstand von ca. 0,65 m und im nördlichen Bereich mit einem Abstand von ca. 0,90 m zur Grundstücksgrenze bereits im Zuge des Brückenbaus errichtet.

Durch die funktional bestimmten Abmessungen der Rampe können die Abstandsflächen für das im Rampenauge geplante Fahrradparkhaus zum Nachbargrundstück (Bebauungsplan Nr. 240 B/II) im Westen nicht eingehalten werden.

Gemäß § 6 Abs. 5 Bauordnung Nordrhein-Westfalen (BauO NRW) betrüge die Abstandsfläche 0,4 H, mindestens jedoch 3 m. Demnach würde der Regelabstand für das Fahrradparkhaus an der Westseite bei einer tatsächlichen Höhe von ca. 8,1 m ca. 3,25 m betragen. Die Abstandsflächen dürfen gemäß § 6 Abs. 2 BauO NRW auch auf öffentlichen Verkehrsflächen liegen, jedoch nur bis zu deren Mitte. Die Mitte beträgt im vorliegenden Fall ca. 2,2 m. Demnach werden für das Fahrradparkhaus die erforderlichen Abstandsflächen deutlich unterschritten. Um die gewünschte städtebaulich geordnete Entwicklung zu sichern, wird diesbezüglich die Festsetzung einer Baulinie in Kombination mit Festsetzungen von fixen Höhen baulicher Anlagen erforderlich.

Mit der so planungsrechtlich gesicherten städtebaulichen Dichte finden die Abstandsflächenregelungen nach BauO NRW gemäß § 6 Abs. 5 Satz 6 keine Anwendung.

Demensprechend werden an der Baulinie für das Fahrradparkhaus die Punkte **A** und **B** (gleichbleibende Höhe) mit einer Höhe von 67,6 m über NHN festgesetzt.

Um insgesamt für das Fahrradparkhaus eine Höhe zu definieren, wird darüber hinaus eine Gebäudehöhe von max. 68,0 m über NHN festgesetzt.

Die Abstandsflächen des Fahrradparkhauses im Norden, Osten und Süden können auf den angrenzenden öffentlichen Verkehrsflächen (Europa-Allee, Bahnhofsvorplatz, Fußgängerbereich) abgetragen bzw. sichergestellt werden, so dass hier keine planungsrechtlichen Festsetzungen erforderlich sind.

Die Fahrrad- und Fußgängerrampe ist zwar nach der Begriffsdefinition gemäß BauO NRW eine bauliche Anlage, jedoch gelten die Vorschriften dieses Gesetzes nach § 1 Abs. 2 BauO NRW nicht für Anlagen des öffentlichen Verkehrs einschließlich Zubehör, Nebenanlagen etc. Die Fahrrad- und Fußgängerrampe stellt eine Anlage des öffentlichen Verkehrs dar. Somit ergibt sich aus den genannten Vorschriften, dass hinsichtlich der Rampenanlage kein Erfordernis zur Einhaltung von Abstandsflächen zum Nachbargrundstück besteht.

Im Hinblick auf die geplante Bebauung im Bereich des westlich angrenzenden Bahnhofsquartiers wurde im Rahmen des Verfahrens geprüft, ob durch die in diesem Bebauungsplan festgesetzte Unterschreitung der Abstandsflächen negative Auswirkungen auf die benachbarten künftigen Nutzungen (Bebauungsplan Nr. 240/II) entstehen könnten.

Parallel zur Rampe und dem Fahrradparkhaus ist im Bahnhofsquartier ein Gebäude vorgesehen, in dem Gastronomie, Büros und ggf. eine Hotelnutzung untergebracht werden sollen. In den von dem Parkhaus betroffenen zwei unteren Geschossen (EG und 1.OG) sollen mit Ausrichtung zur Bahn im Erdgeschoss überwiegend Nebenräume (Küche, WC, Erschließung, etc.) sowie Räume, welche als „durchgesteckte“



Räume (Büro- und Hotelräume, Gastraum) nicht ausschließlich ihre Belichtung, Besonnung und Belüftung über die zur Bahn ausgerichteten Seite sicherstellen, angeordnet werden.

Im 1. Obergeschoss sind bahnseitig Büros, ein offener Hofbereich sowie Erschließungs- und Nebenräume vorgesehen. In der weiteren Planung werden die geplanten Nutzungen und Räume so angeordnet, dass eine Beeinträchtigung sicher vermieden wird.

Nach den oben beschriebenen Ausführungen sind durch die Reduzierung der Abstandsflächen keine negativen Auswirkungen auf die geplanten Nutzungen des künftig westlich angrenzenden Gebäudes zu erwarten.

Negative Auswirkungen auf den Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte hat umgekehrt das o. g. geplante Gebäude nicht, da die Fenster des Aufenthaltsraumes zur Südseite ausgerichtet sind.

Aufgrund der für den Bereich des Bahnhofsquartieres städtebaulich gewünschten Dichte, der Vielfalt der dort vorgesehenen Nutzungen sowie der Verknüpfung der Nutzungen mit dem neuen ÖPNV-Verkehrsknotenpunkt und vor dem Hintergrund der o. g. Ausführungen kann die Unterschreitung der Abstandsflächen gemäß § 6 BauO NRW hingenommen werden.

6.3 Überbaubare Grundstücksflächen

Im Hinblick auf die künftige Wartung des Fahrradparkhauses ist es ggf. erforderlich, das Gebäude von der Fahrrad- und Fußgängerrampe abzurücken. Um ausreichend Flexibilität im Rahmen der Ausführungsplanung sicherzustellen, wird im Bebauungsplan festgesetzt, dass ein Zurückspringen von der festgesetzten Baulinie bis zu 0,7 m zulässig ist.

6.4 Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung

6.4.1 Zweckbestimmung „Fahrrad- und Fußgängerrampe“

Die gesamte Rampenanlage wird inklusive der Verlängerung um ein Achsmaß entsprechend ihrer Nutzung als Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fahrrad- und Fußgängerrampe“ festgesetzt.

6.4.2 Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“

Im Südosten des Plangebietes, im Vorbereich des geplanten Eingangs zum Fahrradparkhaus sowie umlaufend im Osten, Norden und Westen, zwischen der Außenkante der Rampe und der Grundstücksgrenze, ist im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II Verkehrsfläche besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“ festgesetzt. Diese Festsetzung wird in der 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II weiterhin beibehalten.

6.5 Bauliche oder sonstige Maßnahmen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des Bundes-Immissionsschutzgesetzes

Maßgeblicher Außenlärmpegel

Wie in Teil B Kapitel 3 beschrieben, sind aufgrund der hohen Verkehrslärmimmissionen Schallschutzmaßnahmen für den geplanten Aufenthaltsraum/Pausenraum für Busfahrer und Servicekräfte im Erdgeschoss des künftigen Fahrradparkhauses erforderlich.



Zur Festlegung von passiven Schallschutzmaßnahmen werden nach Vorgabe der DIN 4109 (2018) im Bebauungsplan die maßgeblichen Außenlärmpegel festgesetzt. Dabei unterscheiden sich die maßgeblichen Außenlärmpegel von den berechneten Beurteilungspegeln zum Tageszeitraum um einen Zuschlag von 3 dB(A).

Im vorliegenden Fall ist bei einem Aufenthaltsraum/Pausenraum von einer reinen Tagnutzung auszugehen, so dass im Bebauungsplan zum Schutz vor Verkehrslärm der maßgebliche Außenlärmpegel für den Tagzeitraum (77 dB(A)) flächenhaft festgesetzt wird.

Hieraus berechnet sich für einen Pausenraum mit $K_{\text{Raumart}} = 35 \text{ dB(A)}$ überschlägig ein erforderliches Schalldämmmaß der Außenbauteile von $R'_{\text{w,ges}} = 42 \text{ dB(A)}$.

Im Rahmen des nachfolgenden Baugenehmigungsverfahrens ist die Eignung der für die Außenbauteile der Gebäude gewählten Konstruktionen nach den Kriterien der DIN 4109 (Januar 2018) nachzuweisen.

Die Festsetzung des maßgeblichen Außenlärmpegels basiert auf dem worst-case-Ansatz. Um eine unzumutbare Härte und Benachteiligung des Bauherrn auszuschließen, können Ausnahmen von den getroffenen Festsetzungen zugelassen werden, wenn durch einen staatlich anerkannten Sachverständigen für Schallschutz nachgewiesen wird, dass geringere Maßnahmen ausreichen. Der Nachweis ist im nachfolgenden Baugenehmigungsverfahren zu erbringen.

Die wesentliche Nutzung in der Fläche für den Gemeinbedarf, das Abstellen von Fahrrädern sowie auch die weiteren Nutzungen (öffentliche Toilettenanlage, Traforaum), haben keinen Schutzanspruch vor Verkehrslärm. Aufgrund dessen sind über die o. g. Maßnahmen hinaus keine weiteren Maßnahmen erforderlich bzw. festzusetzen.



II BAUORDNUNGSRECHTLICHE FESTSETZUNGEN

1. Fassadenbegrünung

Der Rat der Stadt Leverkusen hat am 10.12.2018 beschlossen, dass jeder Bebauungsplan grundsätzlich auf die Festsetzung von Anteilen für Dach- und/oder Fassadenbegrünung zu prüfen ist (Vorlage Nr.: 2018/2495).

Bei dem geplanten Fahrradparkhaus ist eine Dachbegrünung nicht möglich, da auf der sehr begrenzten Fläche im Rampenauge der Fahrradrampe zur Bahnhofsbrücke die Unterbringung von den erforderlichen ca. 400 Fahrradstellplätzen nur zu realisieren ist, wenn die oberste Ebene (Dachfläche) zur Benutzung herangezogen wird. Demzufolge ist eine Dachbegrünung hier nicht möglich.

Die Fassaden des Fahrradparkhauses werden in einem Abstand von der Rampe von ca. 50 – 70 cm errichtet.

Die westliche Fassade wird von dem künftigen Baukörper des neuen Bahnhofsquartiers und von der Bahnhofsbrücke verschattet, so dass davon auszugehen ist, dass eine Begrünung hier nicht funktionsfähig sein wird. Die südliche Fassade wird ebenfalls von der Brücke verschattet und soll zudem im Erdgeschoss voll verglast werden. Die Nordfassade dient ebenfalls der Erschließung, so dass eine Fassadenbegrünung lediglich an der Ostfassade möglich sein wird.

Diesbezüglich wird in diesem Bebauungsplan festgesetzt, dass die Ostfassade des Fahrradparkhauses zu mindestens 50 % zu begrünen ist. Die Begrünung ist zu entwickeln und dauerhaft zu erhalten.

Ein detailliertes Begrünungskonzept wird im Rahmen der Ausführungsplanung erstellt.

Demzufolge wird dem o. g. Ratsbeschluss mit den o. g. Festsetzungen Rechnung getragen.

Mit der Festsetzung zur Fassadenbegrünung an der östlichen Seite des Fahrradparkhauses wird ein Mindestanteil möglicher Begrünung im Plangebiet sichergestellt. Die Festsetzung erfolgt im Hinblick auf das „Gesicht zur Bahn“ aus gestalterischen Gründen.

Neben den gestalterischen Gesichtspunkten ist die Begrünung der Fassade auch aus ökologischen und klimatischen Gründen sinnvoll.

Die anderen Fassaden sollen im künstlerischen Sinne plastisch gestaltet werden. Hierbei sollen die in Stahlgitterbauweise geplanten Fassadenelemente in unterschiedliche Richtungen gekippt und gedreht werden. Durch diese „Abweichungen“ der Bauelemente aus der Fassadenebene entsteht ein sogenannter „Moiré Effekt“ durch den die Rasterfassade einen plastischen Charakter erhält.

III KENNZEICHNUNGEN UND HINWEISE

1. KENNZEICHNUNGEN

Aufgrund der vorangegangenen Nutzungen erfolgte im rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II die Kennzeichnung von Bodenbelastungen (s. Kap. 5.15), welche in der 3. Änderung übernommen wurden (s. u). Um darauf hinzuweisen, werden die Flächen im Geltungsbereich vorsorglich gemäß § 9 Abs. 5 BauGB gekennzeichnet.

Die einzelnen Abgrenzungen der in Teil B (Umweltbelange) genannten Altlastenverdachtsflächen im Plangebiet NE 2025 und NE 2063 sind in der Planzeichnung zusätzlich als Hinweise aufgenommen worden.

2. HINWEISE

Die Hinweise aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II haben auch für die 3. Änderung Bestand.

Die weiterhin gültigen Hinweise betreffen die Themen Maßnahmen zum Bodenschutz, Kampfmittel, Bodendenkmäler, Artenschutz, insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen sowie Erdbebenzone. Zudem wurde ein Hinweis zu Richtfunkstrecken in die 3. Änderung aufgenommen.

2.1 Maßnahmen zum Bodenschutz

Die vorgefundenen Bodenbelastungen sind zur Realisierung der planungsrechtlich zulässigen Nutzung, im Rahmen von Nutzungsänderungen, Tiefbaumaßnahmen und Bodeneingriffen etc. zu berücksichtigen. Sämtliche Bodeneingriffe unterliegen den geltenden umweltrechtlichen Vorschriften und sind mit der Unteren Bodenschutzbehörde und der Unteren Abfallwirtschaftsbehörde abzustimmen und ggf. durch einen Fachgutachter zu begleiten.

2.2 Kampfmittel

Erfolgen Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen, wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. wird eine Sicherheitsdetektion empfohlen. Die weitere Vorgehensweise ist dem entsprechenden Merkblatt des Kampfmittelbeseitigungsdienstes (KBD) zu entnehmen.

2.3 Bodendenkmäler

Bei Bodenbewegungen auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus urgeschichtlicher Zeit sind gemäß Gesetz zum Schutz und zur Pflege der Denkmäler im Land Nordrhein- Westfalen (Denkmalschutzgesetz DSchG NRW), dem Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege oder der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen unmittelbar zu melden. Bodendenkmal und Entdeckungsstätte sind zunächst unverändert zu erhalten. Besonders zu beachten sind die §§ 15 und 16 DSchG NRW.

2.4 Artenschutz

Um sicherzustellen, dass keine Amphibien im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zu Schaden kommen, ist eine ökologische Baubegleitung durch eine nachweislich herpetofaunistisch fachkundige Person erforderlich.

2.5 Insekten- und vogelverträgliche Beleuchtungseinrichtungen

Zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Tiere der freien Landschaft durch Lichtemissionen und damit verbundene Lockwirkungen sind zur Straßenbeleuchtung insekten- und vogelverträgliche Leuchtmittel zu verwenden.

Die Hinweise des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) über die schädliche Einwirkung von Beleuchtungsanlagen auf Tiere – insbesondere auf Vögel und Insekten – und Vorschläge zu deren Minderung sind zu beachten.

2.6 Erdbebenzone

Die Flächen im Geltungsbereich befinden sich gemäß der Karte der Erdbebenzonen und geologischen Untergrundklassen der Bundesrepublik Deutschland 1 : 350.000, Bundesland Nordrhein-Westfalen (Geologischer Dienst NRW 2006) in der Erdbebenzone 0/T. Es wird empfohlen, für Bauwerke der Bedeutungskategorien III und IV entsprechend den Regelungen nach Erdbebenzone 1 zu verfahren.

2.7 Richtfunkstrecken

Innerhalb des Plangebietes befindet sich eine Richtfunkstrecke.

Um eine Beeinflussung von Richtfunkstrecken zu vermeiden, ist bei geplanten Bauwerken ab einer Höhe über 20,0 m die Planung mit der Bundesnetzagentur (BNetzA), Referat 226 (Richtfunk), bzw. ab einer Höhe über 18,0 m die Planung mit den betroffenen Mobilfunkanbietern abzustimmen.

Hinsichtlich der im Plangebiet befindlichen Richtfunkstrecke und der Begrenzung auf eine Höhe bis 20,0 m ist festzustellen, dass die maximale Bauhöhe des Fahrradparkhauses ca. 8 m beträgt und demnach nicht von Beeinträchtigungen durch bauliche Anlagen auszugehen ist.

2.8 Einsichtnahme in technische Regelwerke

DIN-Vorschriften und sonstige technische Regelwerke, auf die in den textlichen Festsetzungen des Bebauungsplanes verwiesen wird, werden bei der Stadt Leverkusen, Fachbereich Stadtplanung, Hauptstraße 101, 51373 Leverkusen, während der Öffnungszeiten zur Einsichtnahme bereitgehalten.

2.9 Erschütterungen

Detaillierte Untersuchungen müssen im Rahmen des nachfolgenden Genehmigungsverfahrens erfolgen.

Die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 „Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden“ (Ausgabe Juni 1999) ist nachzuweisen.

Teil C: AUSWIRKUNG DER PLANUNG, ABWÄGUNG UND UMSETZUNG

1. AUSWIRKUNGEN DER PLANUNG

nbso-Westseite gesamt

Durch die Aufgabe der Bahnnutzungen des ehemaligen Ausbesserungswerkes und des Gleisbauhofes sowie die Neuordnung von Bahnstrecken innerhalb der ehemaligen Bahnflächen ist im Stadtgebiet Opladen ein Entwicklungsbereich von ca. 72 ha entstanden.

Das Gesamtprojekt „neue bahnstadt opladen“ (nbso) erstreckt sich in zentraler Lage auf die Flächen beiderseits der Bahnstrecken. Die Planungen zur Ostseite auf dem Gelände des ehemaligen Bahnausbesserungswerkes befinden sich bereits in der weitestgehenden Umsetzung.

Im Zuge der Entwicklung auf der Westseite wurden die Gleise der überwiegend für den Güterverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 Duisburg-Wedau–Niederlahnstein im Bereich „neue bahnstadt opladen“ an die parallel verlaufende Strecke 2730 Köln-Mülheim–Wuppertal verlegt, um eine Bündelung der Gleise zu erreichen. Hierdurch werden östlich der bestehenden Ortslage in erheblichem Umfang Flächen vakant, die einer städtebaulichen Entwicklung zugeführt werden sollen. So soll die Nachfrage nach zentrumsnahen Wohnbauflächen sowie Büro- und Gewerbeflächen bedient werden. Darüber hinaus sollen neue Einzelhandelsangebote zur Optimierung und Stärkung des innerstädtischen Einzelhandels angesiedelt werden. Die Planung wird durch die geplante verkehrliche Neuordnung des ÖPNV sowie den Bau der neuen Stadtstraße (Europa-Allee) abgerundet. Hierzu gehört auch die Verlegung des ZOB an den neuen Bahnhofsbereich.

Die neu zu entwickelnden Flächen auf der Westseite der Gleise werden leistungsgerecht an das örtliche und überörtliche Straßenverkehrsnetz durch den Bau der Europa-Allee angebunden und zugleich wird eine Entlastung des westlich gelegenen Straßennetzes im Bestand der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr in Nord-Süd-Richtung erzielt.

Die Brachflächennutzung entspricht dem Gebot eines nachhaltigen, flächensparenden Städtebaus und reduziert die Inanspruchnahme von bisher unbebauten Außenbereichsflächen. Diese Innenentwicklung leistet damit einen Beitrag zur „Stadt der kurzen Wege“.

Durch die Revitalisierung der innerstädtischen Industriebrache erfolgt eine Reduzierung des Siedlungswachstums und damit des Landschafts- und Naturraumverlustes am Stadtrand. Die Entwicklung des Gesamtprojektes ist damit grundsätzlich aus Sicht des Landschafts- und Naturschutzes positiv zu bewerten.

Die planerische Vorbereitung der neuen Nutzungen erfolgt entsprechend dem Grundsatz der vorrangigen Innenentwicklung und innerstädtischen Verdichtung und wirkt so indirekt der Zersiedelung des Landschaftsraumes entgegen. Größtenteils werden bereits versiegelte bzw. verdichtete und vegetationsfreie Flächen in Anspruch genommen und damit keine neuen Flächen im Außenbereich.

Fahrradparkhaus

Mit dem Bau des Fahrradparkhauses kann ein positiver Beitrag, insbesondere bei Pendlern, zum Umstieg auf das Fahrrad als umweltfreundliches Verkehrsmittel ge-



leistet werden und so der MIV-Anteil gesenkt werden. Dies hat folglich eine Reduzierung der Verkehrsmengen zur Folge und bewirkt damit auch gleichzeitig eine Reduzierung der verkehrlichen Emissionen (Schall, Luftschadstoffe).

Durch die geplante Lage des Fahrradparkhauses an der „Verkehrsschnittstelle“ Bus-Bahn einerseits und dem in unmittelbarer Nachbarschaft geplanten Bahnhofsquartier mit den hier geplanten Versorgungs- und Dienstleistungsangeboten entstehen zusätzliche Synergien, die eine starke Nutzung des Fahrradparkhauses erwarten lassen.

Durch das geplante Fahrradparkhaus werden zudem keine zusätzlichen Flächen versiegelt, da die Flächen im Rampenauge bereits versiegelt sind.

In Gänze ist der Bau des Fahrradparkhauses als positiv zu bewerten.

2. BODENORDNUNG

Bezüglich der Flächen der „neuen bahnstadt opladen“ und der städtebaulichen Entwicklung dieses Standortes nach Verlegung der Güterzugstrecke wurden zwischen der Stadt Leverkusen und der DB AG vertragliche Vereinbarungen getroffen. Die Flächen wurden im Wesentlichen durch einen entsprechenden Kaufvertrag (Urkunden-Nr.: 1315/2012) durch die Stadt Leverkusen von der DB AG in 2012 erworben. Der Besitzübergang an die Stadt Leverkusen/nbso erfolgte nach Inbetriebnahme der neuen Güterzugtrasse.

3. KOSTEN UND DURCHFÜHRUNG DER PLANUNG

Die Baukosten werden auf ca. 2 Mio. Euro geschätzt. Bis Ende März 2019 wurde ein Förderantrag beim Nahverkehr Rheinland (NVR) eingereicht. Für Juli 2019 ist die Einreichung eines Vorsorgeantrages beim NVR vorgesehen. Der Förderantrag wird in Kürze eingereicht.

Der Baubeginn ist für Frühjahr 2020 vorgesehen. Bauherr ist die Stadt Leverkusen.

4. FREISTELLUNG VON BAHNFLÄCHEN

Das Verfahren zur Freistellung von Bahnbetriebszwecken gemäß § 23 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) ist für die Flächen im Plangebiet eingeleitet worden.

Mit Freistellungsbescheid gemäß § 23 AEG vom 31.07.2019 sind die Flächen, die bislang noch dem Fachplanungsrecht (Fachplanungsvorbehalt nach § 38 Satz 1 BauGB) unterlagen, von den Bahnbetriebszwecken freigestellt.

Somit unterliegen die Flächen im Plangebiet in Gänze der Planungshoheit der Stadt Leverkusen.



5. FLÄCHENBILANZ

Flächen	
Fläche für Gemeinbedarf	ca. 400 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fahrrad- und Fußgängerrampe“	ca. 400 m ²
Verkehrsflächen besonderer Zweckbestimmung „Fußgängerbereich“	ca. 190 m ²
Gesamt	ca. 990 m ²

Teil B: UMWELTBELANGE

Das Änderungsverfahren wird gemäß § 13a BauGB „Bebauungspläne der Innenentwicklung“ im beschleunigten Verfahren durchgeführt. Die gesetzlichen Rahmenbedingungen für ein Erfordernis zur Durchführung einer Vorprüfung des Einzelfalles auf erhebliche Umweltauswirkungen bzw. einer Umweltverträglichkeitsprüfung werden nicht erreicht, auch können Beeinträchtigungen von Gebieten gemeinschaftlicher Bedeutung (FFH-Gebiete und Europäische Vogelschutzgebiete) im vorliegenden Fall ausgeschlossen werden. Damit sind die Anforderungen an die Rahmenbedingungen zur Berücksichtigung der Umweltbelange bei verbindlichen Bauleitplanverfahren nach § 13a BauGB erfüllt.

Gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 1 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 Satz 1 BauGB kann im beschleunigten Verfahren von einer Umweltprüfung nach § 2 Abs. 4 BauGB, von einem Umweltbericht nach § 2a BauGB, von der Angabe nach § 3 Abs. 2 Satz 2, welche Arten umweltbezogener Informationen verfügbar sind, abgesehen werden.

Zudem wurde im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II eine umfangreiche Umweltprüfung durchgeführt.

Darüber hinaus gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB Eingriffe, die aufgrund der Aufstellung des Bebauungsplanes zu erwarten sind, im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig und sind damit nicht ausgleichspflichtig.

Gleichwohl ist es im Interesse eines sach- und fachgerechten bauleitplanerischen Abwägungsprozesses und im Sinne einer nachhaltigen, umweltverträglichen Planung erforderlich, Umweltstandards zu berücksichtigen.

Dementsprechend erfolgt im Weiteren eine schutzgutbezogene Betrachtung der mit der angestrebten Planänderung einhergehenden möglichen Auswirkungen auf die Umweltbelange.

1. STÖRFALLBETRIEBE (SEVESO II)

Im Gewerbegebiet Fixheide, östlich der Bahnstrecke gelegen, befindet sich an der Dieselstraße der Produktionsbereich eines Störfallbetriebes bzw. Betriebsbereiches i. S. d. Störfall-Verordnung (12. BImSchV).

Im gesamtstädtischen Seveso-II-Konzept¹ wird für diesen Störfallbetrieb ein angemessener Sicherheitsabstand von 60 m (ausgehend von der Betriebsbereichsgrenze) ermittelt. Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II liegt außerhalb dieses angemessenen Sicherheitsabstandes. Daher sind im Hinblick auf „Seveso“ keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

2. LUFTHYGIENE

Hinsichtlich der Lufthygiene wurde im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II bereits festgestellt, dass im Umfeld des Plangebietes mehrere Belastungsquellen existieren. Die regionalen Verbindungsstraßen mit hohem Verkehrsaufkommen im Umfeld sorgen für eine gewisse, für Ballungsräume bzw. innerstädtische Standorte in verkehrsgünstiger Lage typische Vorbelastung. Zu-

¹ Hinweis: Zwischenzeitlich ist die Seveso-III-Richtlinie in Kraft getreten und in deutsches Recht umgesetzt worden.

dem ist die mit dem angrenzenden Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III ermöglichte Europa-Allee als wichtige Erschließung des neuen Quartiers einzubeziehen. Hinzu kommen verschiedene Industrie-, Gewerbe- und Logistikunternehmen im weiteren Umfeld, die Emissionen verursachen, beispielsweise die Firma SKF Sealing Solutions GmbH an der Düsseldorfer Straße (Vulkanisierung von Kautschuk) und die Firma Reisgies Schaumstoffe GmbH (Herstellung von Basiskunststoffen) an der Dieselstraße.

Mit der Schaffung des neuen Stadtquartiers (Bebauungsplan Nr. 208 B/II) und der einhergehenden Belebung des angrenzenden Stadtteilkerns Opladen ist langfristig zwar mit einem höheren Verkehrsaufkommen und entsprechend mit einer Zunahme der Schadstoffimmissionen durch Abgase und Stäube im unmittelbaren Plangebiet zu rechnen, das vorgesehene Erschließungsnetz ist jedoch robust genug für den zu erwartenden motorisierten Individualverkehr ausgelegt.

Insgesamt geht mit der Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II 3. Änderung zum Fahrradparkhaus und der Rampen keine Verschlechterung der lufthygienischen Verhältnisse einher. Vielmehr werden derzeit belastete Siedlungsbereiche künftig durch die vermehrte Nutzung von Fahrrädern in Zusammenhang mit dem ÖPNV-Angebot und der angestrebten Neuordnung des Verkehrs (Europa-Allee) lufthygienisch entlastet.

3. SCHALL

Innerhalb der Flächen für den Gemeinbedarf sind u. a. Einrichtungen für soziale Zwecke in der Erdgeschossenebene zulässig. Wie in Teil A Kapitel 5 beschrieben, soll hier u. a. ein Aufenthaltsraum für Busfahrer und Servicekräfte errichtet werden. Bei diesem Aufenthaltsraum/Pausenraum ist von einer reinen Tagnutzung auszugehen.

Auf das Plangebiet wirken insbesondere Verkehrslärmimmissionen der östlich verlaufenden Güterzug- und Personenzugstrecke der Deutschen Bahn sowie der umliegenden vorhandenen Straßen und der neuen Europa-Allee ein.

Des Weiteren ist im Zuge der Entwicklung der nbso-Westseite die Verlegung des ZOB an die Bahnhofsbrücke und den neu zu gestaltenden Bahnhofsbereich geplant.

Um die schalltechnischen Auswirkungen beurteilen zu können, wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B /II eine schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 04.04.2016) erstellt.

Auf Grundlage eines bereits durchgeführten Wettbewerbes wird derzeit für den nördlichen Bereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes parallel zur 3. Änderung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II ein neuer Bebauungsplan (Nr. 240 B/II) aufgestellt. Auf Grund der unmittelbaren Nähe beider o. g. Bebauungspläne und der vergleichbaren schalltechnischen Situation wurde eine gemeinsame schalltechnische Untersuchung (Peutz Consult, 16.07.2019) erstellt, bei der die aktuellen Prognosedaten der Deutschen Bahn (2030) sowie die aktuellen Verkehrszählungen berücksichtigt wurden.

Im Rahmen dieser Untersuchung wurden für das geplante Fahrradparkhaus die maßgeblichen Außenlärmpegel gemäß DIN 4109 (2018) ermittelt. Hierbei wurde die reflektierende Wirkung der in zweiter Reihe zur Bahntrasse hinter dem geplanten Fahrradparkhaus vorgesehenen Bebauung mitberücksichtigt.



Aus diesen Berechnungen ergibt sich an den zur Bahn ausgerichteten Seite ein maßgeblicher Außenlärmpegel von 77 dB(A) tagsüber.

Dementsprechend werden zum Schutz vor Verkehrslärm Mindestanforderungen an die Außenbauteile des Gebäudes festgesetzt (s. Teil A Kap. 6.5).

4. ERSCHÜTTERUNGEN UND SEKUNDÄRLUFTSCHALL

Im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B /II wurde für das Gesamtareal der nbso-Westseite eine erschütterungstechnische Untersuchung (Peutz Consult, 11.01.2017) erstellt. Hier wurden im Hinblick auf die geplante Wohnnutzung im Gesamtquartier die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 für reine und allgemeine Wohngebiete den Berechnungen zu Grunde gelegt. Diese werden bzgl. der Erschütterungsimmissionen bei Betondecken mit 20, 25 und 31,5 Hz tags eingehalten.

Das vorliegende Plangebiet der 3. Änderung liegt angrenzend an dem Bereich des festgesetzten Sondergebietes mit kerngebietstypischen Nutzungen. Diesbezüglich gelten hier die höheren Anhaltswerte der DIN 4150 für Misch- und Kerngebiete. Da im Fahrradparkhaus in dem geplanten Aufenthaltsraum für die Busfahrer von einer Tagnutzung auszugehen ist, ist sicher von einer Unterschreitung der dort anzusetzenden höheren Anhaltswerte auszugehen. Darüber hinaus ist die Bodenplatte, nicht wie bei den Berechnungen zugrunde gelegt, freischwingend aufgelagert, sondern sie wird direkt als Fundamentplatte mit einer Dicke von ca. 70 cm im Bereich des Aufenthaltsraumes auf dem Gelände aufgebracht.

Im Falle der Sekundärluftschallimmissionen werden bei Betondecken mit 16 bis 31,5 Hz die Vorgaben der 24. BImSchV von 40 dB(A) tags (abgeleiteter mittlerer Innenraumpegel für Wohnräume) eingehalten bzw. unterschritten. Demzufolge ist auch insbesondere unter Berücksichtigung der o. g. Fundamentplatte von einer Einhaltung bzw. Unterschreitung der Vorgaben der 24. BImSchV auszugehen.

5. BODEN

Für das Plangebiet sind eine Reihe von Vorbelastungen im Boden bekannt. Dies wurde bereits im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II im Zuge der Umweltprüfung geprüft.

Kampfmittel

Zum einen befindet sich das Plangebiet in einem Bombenabwurfgebiet des Zweiten Weltkrieges. Es ist somit von einer potentiellen Kampfmittelbelastung auszugehen. Nach aktueller Auskunft des Kampfmittelbeseitigungsdienstes sind im Bereich des Fahrradparkhauses keine bekannten Verdachtspunkte mehr vorhanden (Verdachtspunktekarte des Kampfmittelbeseitigungsdienstes der Bezirksregierung Düsseldorf). Darüber hinaus wurden die Flächen für das Fahrradparkhaus bereits im Zuge des Baus der Bahnbrücke (2015) untersucht.

Es wird jedoch vorsorglich darauf hingewiesen, dass im Falle von Bodenarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen eine Sicherheitsdetektion empfohlen wird.

Bodenbelastungen

Des Weiteren sind auf dem gesamten Gelände der nbso verschiedene Bodenbelastungen bekannt bzw. zu vermuten, die aus den vorangegangenen Nutzungen resultieren. Bei diversen Untersuchungen des nbso-Geländes auf Altlasten wurden verschiedene Bodenverunreinigungen festgestellt. Teilweise datieren diese Belastungen

bereits aus der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Im Zuge von historischen Erkundungen, orientierenden Untersuchungen und Detailuntersuchungen wurden verschiedene bekannte Altlastenverdachtsflächen (ALVF) begutachtet, die mindestens am Rand des Geltungsbereiches des vorliegenden Bebauungsplanes erfasst werden.

Es handelt sich um folgende flächige ALVF des Bodenschutz- und Altlastenkatasters (BAK) der Stadt Leverkusen:

- NE2025 Busbahnhof,
- NE2063 Eisenbahnstandort Opladen inkl. B-008181-0.

Die Belastungen der gesamten nbso-Fläche auf dem Eisenbahnstandort Opladen (NE2063) entstanden im Laufe der jahrzehntelangen bahnbezogenen Nutzung. Die hiesigen, flächigen Aufschüttungen unterschiedlicher Zusammensetzung und Mächtigkeit weisen Schadstoffgehalte auf, die an die Auffüllungen gekoppelt sind.

Die Belastungen NE2025 werden aus Gründen im Bodenschutz- und Altlastenkataster geführt, die nicht unmittelbar mit der Eisenbahnnutzung des Standortes zusammenhängen.

Bei Bodenuntersuchungen in Vorbereitung des Busbahnhofsneubaus (NE2025 Busbahnhof) wurden seinerzeit Kohlenwasserstoffbelastungen festgestellt, welche jedoch im Rahmen der 1992 durchgeführten Tiefbaumaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung der heutigen Trasse der Bahnhofstraße und des P+R-Parkplatzes fachgutachterlich begleitet und im Zuge der Aushubentsorgung weitestgehend behoben wurden. Nachfolgend konnten lediglich unbedenkliche Restbelastungen festgestellt werden und die Fläche kann nunmehr als sanierte Altlast gelten. Sollten bei der Geländemodellierung nicht alle Auffüllungen im Bereich des neuen ZOB entfernt werden, ist im Rahmen der Ausführungsplanung die weitere Vorgehensweise mit der Unteren Abfallbehörde abzustimmen.

Abschließend kann für das Schutzgut Boden festgehalten werden, dass die Beeinträchtigung der Bodenhaushaltsfunktionen, hervorgerufen durch die Flächeninanspruchnahme, angesichts der erwähnten Vorbelastungen und Nutzungen des Plangebietes sowie der Vorsorgemaßnahmen nicht als erheblich einzustufen ist.

6. WASSER

Grundwasser

Das Plangebiet befindet sich nicht in einer Wasserschutzzone.

Der Grundwasserflurabstand beträgt im Plangebiet zwischen 6 und 15 m unter GOK, zumeist 7 - 10 m; bei Baugrunduntersuchungen im Zuge der Gütergleisverlegung wurde bis in Tiefen von 8 m kein Grundwasser angetroffen. Es wird hingegen saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme vermutet.

Es ist von einem recht gut vor Schadstoffeinträgen geschützten Grundwasserkörper auszugehen, wenngleich saisonales Stau- bzw. Schichtenwasser oberhalb der lokal anzutreffenden Hochflutlehme in geringerer Tiefe auftreten kann. Die punktuell kritischen Bodenbelastungen werden saniert und die belasteten Aufschüttungsböden vor Umsetzung der Bebauungsplanung ausgetauscht. Das Risiko eines baubedingten Schadstoffeintrages ins Grundwasser wird demnach als äußerst gering eingeschätzt.



Im Plangebiet besteht keine Pflicht zur Versickerung nach § 44 Landeswassergesetz (LWG) i. V. m. § 55 Wasserhaushaltsgesetz (WHG). Das auf versiegelten Oberflächen anfallende Niederschlagswasser wird in das örtliche Mischwasserkanalssystem abgeführt. Im Regelfall gilt gemäß der Entwässerungssatzung der Stadt Leverkusen eine Anschlusspflicht an die Kanalisation.

Es ist anlagebedingt mit einer Reduzierung der Grundwasserspense zu rechnen, welche jedoch angesichts der bereits bestehenden Versiegelungen sowie der vorgesehenen anteiligen Entsiegelungen im Gesamtplangebiet der nbso-Westseite keine nennenswerten Auswirkungen auf den Wasserhaushalt haben wird. Insgesamt ist weder bau- oder anlagebedingt noch im Zusammenhang mit der vorgesehenen Nutzung mit erheblichen negativen Auswirkungen auf das Grundwasser zu rechnen.

Oberflächenwasser

Innerhalb des Plangebietes selbst sind keine Oberflächengewässer vorhanden.

7. KLIMA/LUFT

Der Geltungsbereich selbst umfasst keine Flächen, die eine über das Mikroklima hinausgehende Bedeutung für die Kalt- bzw. Frischluftproduktion aufweisen. Derartige Flächen mit Austausch- und Entlastungsfunktionen für angrenzende Siedlungsbereiche befinden sich mit dem Wiembachtal sowie dem Wupperverlauf mit Auenstrukturen und Grünlandflächen nördlich bzw. nordwestlich sowie südlich des Plangebietes mit dem Bürgerbusch. Dieser ist als größtes zusammenhängendes Waldgebiet Leverkusens für die Siedlungsflächen der angrenzenden Stadtteile aufgrund seiner klimatischen Ausgleichsfunktionen besonders bedeutsam.

Mit der festgesetzten Fassadenbegrünung (s. Kap. II 1.) wird durch

- die Aufnahme von CO² und Säuberung der Luft von (Fein-) Staubpartikeln und Schadstoffen,
- Temperatenausgleich bei der Gebäudeklimatisierung -> Wärmedämmung im Winter/Kühlung im Sommer (Evapotranspiration) sowie
- eine Verbesserung des Wasserhaushaltes durch hohes Wasserrückhaltevermögen

ein Beitrag zur Verbesserung des Stadtklimas geleistet.

8. PFLANZEN UND BIOTOPE

Der Geltungsbereich des Bebauungsplanes weist nach der Verlegung der Gütergleise großflächig mehr oder weniger stark befestigte Baustellen- und Lagerflächen auf. Die Fußgänger- und Fahrradrampe wurde bereits 2013 errichtet.

Im Geltungsbereich kommen keine gesetzlich geschützten Biotop vor. Bestandsgefährdete oder besonders geschützte Pflanzenarten und -gesellschaften fehlen ebenfalls. Die Fläche liegt nicht innerhalb von Gebieten, die im Zuge des Biotopkatasters NRW als schutzwürdige Biotop aufgenommen wurden.

Eingriffe, die auf Grund der Aufstellung des Bebauungsplanes Nr. 208 B/II 3. Änderung zu erwarten sind, gelten gemäß § 13a Abs. 2 Nr. 4 BauGB im Sinne des § 1a Abs. 3 Satz 5 BauGB als vor der planerischen Entscheidung erfolgt oder zulässig (Bebauungsplan Nr. 208 B/II).

9. TIERE

Im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zur Gütergleisverlegung erfolgten mehrfach umfangreiche Untersuchungen zu den Artengruppen Vögel, Fledermäuse, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken und Tagfalter. Diese Untersuchungen decken auch den Geltungsbereich dieses Bebauungsplanes ab.

Vögel

Aufgrund des oben bereits beschriebenen, derzeitigen Zustandes nach Verlegung der Gütergleise, den vielfältigen Störungen durch Bau- und Lagertätigkeiten sowie der verkehrlichen Nutzung ist davon auszugehen, dass die Flächen im Plangebiet zurzeit keine geeigneten Habitatstrukturen für Vögel bieten.

Mit Umsetzung des Bebauungsplanes Nr. 208B/II sowie der 1. und 2. Änderung dieses Bebauungsplanes können auf der nbso-Westseite insgesamt mit dem Erhalt einiger bestehender Grünstrukturen und der Begrünungen sowie mit Pflanzung von Bäumen neue Lebensräume geschaffen werden. Es sind keine erheblichen Auswirkungen im Zusammenhang mit Lebensraumverlusten für Vögel im Gesamtgebiet der nbso-Westseite zu erwarten, somit liegen auch keine artenschutzrechtlichen Verbotsstatbestände vor.

Fledermäuse

Die Untersuchung zu den Fledermäusen im Rahmen des Verfahrens zum rechtswirksamen Bebauungsplan Nr. 208 B/II ergab, dass im Gesamtplangebiet und Umgebung sechs jagende Fledermausarten nachgewiesen wurden. Insbesondere die linearen Gehölzbestände in Nord-Süd-Ausrichtung jenseits des ehemaligen Gütergleisverlaufes erfüllen Leitfunktionen. Quartiere konnten nicht festgestellt werden.

Die o. g. Gehölzstrukturen bleiben erhalten und werden in die neuen Grünflächen, im sogenannten „grünen Band“, westlich der Quartiere integriert.

Langfristig ist ferner davon auszugehen, dass auch die entlang der Europa-Allee östlich des Geltungsbereiches geplanten begleitenden Baumreihen eine ähnliche Leitfunktion erfüllen.

Durch die Entwicklung der gesamten nbso-Westseite zum Stadtquartier werden allenfalls Jagdhabitate von Fledermäusen in Anspruch genommen, welche im räumlichen Zusammenhang mit möglichen Quartierstandorten (Waldflächen südlich der Fixheider Straße, Kleiner und Großer Silbersee) aufgrund sehr begrenzter Eignung für die Nahrungssuche von deutlich untergeordneter Bedeutung sind.

Von einer hieraus resultierenden, erheblichen Beeinträchtigung ist nicht auszugehen, da die Flächen keine essentiellen Nahrungshabitate darstellen und vorwiegend als Verbindungsflächen zwischen den bekannten Fledermausvorkommen in Fixheide und Bürgerbusch bzw. den Gehölzbeständen des Kleinen und Großen Silbersees und der Wiembachau dienen.

Eingriffstatbestände für die Fledermausfauna sowie die Einschlägigkeit artenschutzrechtlicher Verbotstatbestände können bei Beachtung der Vorsorge- bzw. Vermeidungsmaßnahmen für das Gesamtgebiet ausgeschlossen werden.

Amphibien

Nach Umsetzung der Gütergleisverlegung, dem Bau der westlich parallel zu den Gleisen verlaufenden Lärm- und Sichtschutzwand und der ebenfalls parallel verlaufenden Neuen Bahnallee gemäß Bebauungsplan Nr. 208 A/II, III ist nicht von Amphibienvorkommen im Geltungsbereich auszugehen. Im Zuge dieser Baumaßnahmen

wird durch ein entsprechendes Schutzkonzept gewährleistet, dass es nach Umsetzung der Teilpopulation der Westseite in das Ersatzhabitat in Schlebuschrath nicht zu Rückwanderungen auf die Eingriffsflächen kommt. Sicherheitshalber bleibt die im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 208 A/II, III vorgesehene Schutzzäunung entlang der Bauflächen bestehen, bis die Entwicklung der nbso-Westseite abgeschlossen ist. Es ist außerdem zu berücksichtigen, dass nach Verlegung der Gütergleise und vor Errichtung der Straße Neue Bahnallee, westlich begleitend zur Bahntrasse, eine Lärmschutzwand errichtet wird. Eine Wiederbesiedelung des durchaus während der Bauphase weiterhin für Kreuzkröten potentiell attraktiven Lebensraumes des Gesamtgebietes von der Ostseite der nbso ist angesichts dieser Barrieren als höchst unwahrscheinlich einzustufen. Um jegliches Risiko einer baubedingten Tötung auszuschließen, wird zudem eine ökologische Baubegleitung vorgesehen. Beeinträchtigungen von Amphibien sind somit nicht zu befürchten.

Reptilien

Die Artengruppe der Reptilien wurde ebenfalls umfassend untersucht; trotz der in Teilen vorhandenen Habitateignung, z. B. für Zauneidechsen (*Lacerta agilis*), gelangen jedoch keine entsprechenden Nachweise im Plangebiet Opladen und seiner Umgebung. Daher ist festzustellen, dass nicht mit Konflikten für Reptilien zu rechnen ist und Eingriffstatbestände ausgeschlossen werden können.

Wirbellosenfauna einschließlich Insekten

Für die Lebensraumeignung des Plangebietes für die Wirbellosenfauna einschließlich Insekten sind die Artzusammensetzung der Krautschicht und der Gehölzbestände sowie jeweils Gehölzalter und -zustand entscheidend. Von der Bebauungsplanung sind keine Gehölze betroffen, die aufgrund ihres Alters und Totholzanteiles Lebensstätten für streng geschützte Arten bieten könnten.

Bei der nächtlichen Beleuchtung von Straßen und innerhalb der Bauflächen wird durch die Verwendung von Leuchtmitteln mit überwiegend langwelliger Strahlung eine Lockwirkung auf flugfähige Insekten weitestgehend vermieden. Diesbezüglich wurde ein entsprechender Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen.

Das unmittelbare Kollisionsrisiko für flugfähige Insekten im Zuge der verkehrlichen Nutzung der Straßen ist angesichts der prognostizierten Verkehrszahlen und der innerorts üblicherweise zulässigen Fahrgeschwindigkeit vergleichsweise gering und somit als unerheblich zu bezeichnen.

Insgesamt lassen sich keine erheblichen Auswirkungen auf Vertreter der wirbellosen Tierartengruppen ableiten.

In Gänze ist festzustellen, dass erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere im Sinne des allgemeinen Artenschutzes nicht zu erwarten sind. Hinsichtlich des besonderen Artenschutzes ist festzustellen, dass bei Umsetzung der Planung unter Beachtung der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahmen keine populationsrelevanten Beeinträchtigungen europäischer Vogelarten oder des lokalen Fledermausbestandes sowie anderer streng geschützter Arten durch das Gesamtvorhaben zu befürchten sind. Mit der Einschlägigkeit von Verbotstatbeständen nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 i. V. m. Abs. 5 BNatSchG ist somit nicht zu rechnen.



10. DENKMÄLER

Baudenkmäler

Im Plangebiet befinden sich keine Baudenkmäler.

In der Umgebung des Plangebietes sind mehrere Denkmäler vorhanden (Denkmalbereich der Eisenbahnersiedlung (Denkmal Nr. 269), Evangelische Kirche in der Humboldtstraße 65/67 (Denkmal Nr. 346), Baudenkmal des ehemaligen Friedhofes An St. Remigius/Rennbaumstraße bis zu seiner zum Denkmal gehörenden Einfriedungsmauer (Denkmal Nr. 283), Kesselhaus und Einmannbunker des ehemaligen Ausbesserungswerkes (Denkmal Nr. 342 und Nr. 351), Ledigenheim und die Eisenbahnerwohnhäuser an der Werkstättenstraße (Denkmal Nr. 355 und Nr. 356)). Durch die Umsetzung dieses Bebauungsplanes sind keine erheblichen baubedingten Auswirkungen auf die Denkmäler zu erwarten.

Bodendenkmäler

Bodendenkmäler sind für das Plangebiet nicht bekannt.

Vorsorglich wird ein Hinweis aus dem rechtswirksamen Bebauungsplan übernommen, dass im Zusammenhang mit Bodenarbeiten auftretende archäologische Bodenfunde und Befunde oder Zeugnisse tierischen und pflanzlichen Lebens aus urgeschichtlicher Zeit unmittelbar beim Rheinischen Amt für Bodendenkmalpflege oder der Unteren Denkmalbehörde der Stadt Leverkusen zu melden sind und die §§ 15 und 16 Denkmalschutzgesetz (DSchG NRW) zu beachten sind.

Leverkusen,

Stefan Karl
Stadt Leverkusen
Fachbereich Stadtplanung