



ABSCHLUSSBERICHT

Integrierte Kosten-Nutzen-Analyse -
Kooperatives Werkstattverfahren

neue bahnstadt opladen



Stadt- und Regionalplanung

Dr. Jansen GmbH



Planersocietät

Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation



Technik- und
Umweltconsulting GmbH



Bearbeitung

Stadt- und Regionalplanung Dr. Jansen GmbH

Dipl.-Geogr. Ursula Mölders

unter Mitarbeit von

Dr. Paul G. Jansen

Dipl.-Volksw. Angelina Sobotta

Dipl.-Ing. Dominik Geyer

Planersocietät

Dr. Michael Frehn

unter Mitarbeit von

Jan Diesfeld

BDO Technik. und Umweltconsulting GmbH

Dipl.-Ing. Raumplanung Stefan Thiel

Dipl.-Geol. Kai Steffens

unter Mitarbeit von

Dipl.-Geogr. Georg Trocha

Dipl.-Ing. Ralf Lehmann

Hinweis

In dem nachfolgenden Text verwenden wir eine geschlechtsneutrale Sprache. Bei der konkreten Ansprache von Personen werden sowohl die weiblichen als auch die männlichen Personen genannt, z. B. „Bewohnerinnen und Bewohner“. Sollte aus Versehen oder aus Gründen der besseren Lesbarkeit an einigen Stellen nur die männliche Form, z. B. „Akteure“ gewählt sein, meinen wir aber immer auch die weiblichen Personen, nämlich die Akteurinnen. Selbstverständlich sind für uns immer Männer und Frauen gleichzeitig, gleichgestellt und chancengleich angesprochen.

Dieses Gutachten unterliegt dem Urheberrecht. Vervielfältigungen, Weitergabe oder Veröffentlichung des Gutachtens in Teilen oder als Ganzes sind nur nach vorheriger Genehmigung und unter Angabe der Quelle erlaubt, soweit mit dem Auftraggeber nichts anderes vereinbart ist.

Inhaltsverzeichnis

1. Einstieg	7
2. Planungssituation und Varianten der Gütergleisverlegung	8
2.1 Stand der Planung auf der Ost- und Westseite	8
2.2 Planung der neuen Bahnallee auf der Westseite - Verlegung der Güterzugstrecke	8
2.3.1 Das Projekt neue bahnhstade opladen und die Entwicklungsziele für Opladen	11
2.3.2 Die regionale und strukturelle Bedeutung.....	13
2.4 Die zentralen Zielsetzungen der Gütergleisverlegung	14
2.4.1 Gewinnung wichtiger Entwicklungsflächen für das Stadtzentrum von Opladen	14
2.4.2 Brückenschlag zwischen der Opladener Innenstadt und dem östlichen Plangebiet.....	15
2.4.3 Herstellung der verkehrstechnisch erforderlichen neuen innerstädtischen Nord-Süd-Erschließung von Opladen	16
2.5 Darstellung der zu untersuchenden Varianten	16
2.6 Zusammenfassung der sich durch die Planungen ergebenden Chancen.....	17
3. Aufgabenstellung.....	23
3.1 Stadtentwicklung	24
3.2 Verkehr	25
3.3 Stadtökonomie	25
4. Methodik einer integrierten Kosten-Nutzen-Analyse	27
4.1 Integrierte und interdisziplinäre Betrachtung	27
4.2 Grenzen der Bewertung	28
4.3 Gegenstand der Kosten-Nutzen-Analyse	28
4.3.1 Nutzen unterschiedlicher Ordnungen	28
4.3.2 Volkswirtschaftliche und kommunalfiskalische Effekte.....	30
4.3.3 Untersuchte Themen und (Wechsel-)Wirkungen	30
4.4 Zeitplan und Vorgehensweise	32
5. Aspekte der Stadtentwicklung	34
5.1 Historische Entwicklung, aktuelle Situation und Zielsetzungen für die Entwicklung des Stadtbezirks Opladen	34
5.1.1 Der Blick zurück.....	34
5.1.2 Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen im Stadtbezirk Opladen	34
5.2 Analyse der städtebaulichen und stadtstrukturellen Auswirkungen der neuen bahnhstade opladen und der Varianten der Gütergleisverlagerung	37
5.2.1 Auswirkungen auf das Stadtbezirkszentrum und Handlungsempfehlungen.....	37
5.2.2 Status quo und Handlungsempfehlungen zur Gastronomie-Szene.....	43
5.2.3 Auswirkungen auf die Stadt- und Stadtbezirksentwicklung durch die Gewinnung von Entwicklungsflächen	44
5.2.4 Auswirkungen durch die Entwicklung neuer Wohnflächen im Westen der Bahnlinien....	45
5.2.5 Auswirkungen durch die Gewinnung neuer Flächen im Westen für Büro- / und Dienstleistungsnutzungen	48
5.2.6 Auswirkungen auf angrenzenden Wohnquartiere südlich des Stadtbezirkszentrums	52
5.2.7 Auswirkungen auf den Freizeitwert	53
5.2.8 Auswirkungen auf die Realisierungschancen des Wohnens auf der Ostseite	53

5.2.9 Image und Identifikation	54
6. Ergebnisse für den Verkehrsbereich	56
6.1 Methodische Grundlagen	56
6.2 Verkehrs- und Lärmwirkungen der Varianten.....	57
6.3 Nutzen und Kosten aus verkehrlicher Sicht	65
7. Ergebnisse für den Bereich Stadtökonomie.....	71
7.1 Bearbeitungsansatz, Methodik.....	71
7.2 Daten und deren Aussagesicherheit	73
7.3 Berechnungsmodell und Einzelpositionen	74
7.3.1 Basisdaten.....	75
7.3.2 Annahmen.....	75
7.3.3 Einmalige Kosten.....	78
7.3.4 Laufende Kosten p.a.	79
7.3.5 Einmalige Erlöse	79
7.3.6 Laufende Erlöse p.a.	81
7.4 Auswertung der kommunalfiskalischen Effekte im Zeitverlauf	81
7.5 Kommunalfiskalisches Ergebnis - Variantenvergleich	82
7.6 Maßgebliche Stellgrößen	87
7.7 Risiken	88
7.8 Volkswirtschaftliches Ergebnis - Variantenvergleich	88
8. Gesamtbewertung	91
8.1 Stadtökonomie	91
8.2 Verkehr	92
8.3 Stadtentwicklung	93
Quellenverzeichnis	97
Anhang A: Indikatoren Verkehrsbereich.....	99
Anhang B: Übersichtskarte	108

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Rahmenplan nbso.....	10
Abbildung 2: Variante 1	18
Abbildung 3: Variante 2	19
Abbildung 4: Variante 3	20
Abbildung 5: Variante 4	21
Abbildung 6: Nutzenordnungen	29
Abbildung 7: Übersicht Themen und Indikatoren	31
Abbildungen 8/9: Nullvariante - Verkehrsbelastung / Durchgangsverkehr über die bestehende Bahnallee	59
Abbildungen 10/11: Variante 2: Bau Bahnallee ohne Gütergleisverlegung / Variante 2 - Differenzdarstellung zur Nullvariante Verkehrsbelastungen	60
Abbildungen 12/13: Variante 3: Bau Bahnallee mit großer Gütergleisverlegung / Variante 3 - Differenzdarstellung zur Nullvariante Verkehrsbelastungen	61
Abbildungen 14/15: Variante 4: Bau Bahnallee mit kleiner Gütergleisverlegung / Variante 4 - Differenzdarstellung zur Nullvariante Verkehrsbelastungen	62
Abbildung 16: Bewertung der Varianten.....	63
Abbildung 17: Besonders betroffene Bewohner tagsüber und nachts	64
Abbildung 18: Gegenüberstellung des Nutzens und der Kosten der einzelnen Varianten gegenüber der Nullvariante	70
Abbildung 19: Kostenermittlungen nach Leistungsphasen und Aussagegenauigkeiten	73
Abbildung 20: Eingangsdaten im Vergleich.....	82
Abbildung 21: Annahmen	83
Abbildung 22: Zwischenergebnisse	84
Abbildung 23: Kosten im Vergleich	85
Abbildung 24: Erlöse und Ergebnisse im Vergleich.....	86
Abbildung 25: Projektergebnis im Vergleich.....	87
Abbildung 26: Volkswirtschaftliches Ergebnis Variante 1.....	88
Abbildung 27: Volkswirtschaftliches Ergebnis Variante 2.....	88
Abbildung 28: Volkswirtschaftliches Ergebnis Variante 3.....	89
Abbildung 29: Volkswirtschaftliches Ergebnis Variante 4.....	89
Abbildung 30: Mietspiegel Leverkusen	90

1. Einstieg

Die Stadt Leverkusen und ihre Entwicklungsgesellschaft neue bahnstadt opladen GmbH planen gemeinsam mit ihrem Kooperationspartner Deutsche Bahn AG mit der „neuen bahnstadt opladen“ (nbso) ein umfassendes Stadtentwicklungsprojekt zur Revitalisierung der ehemaligen, brach gefallenen Bahnflächen in Opladen. Auf einer Gesamtfläche von 72 ha soll ein lebendiges, durchmischtes Stadtquartier entstehen, in dem die Funktionen Wohnen, Gewerbe, Büro und Dienstleistung, Kultur und Bildung in unmittelbarer Nachbarschaft zum Zentrum und Bahnhof von Opladen untergebracht werden. Besondere Impulse werden durch den neuen Campus Leverkusen mit bis zu 2.000 Studenten erwartet, der als Dependance der Fachhochschule Köln hier gebaut wird. Auf dem Gelände werden vorhandene Strukturen und denkmalwerte Industriegebäude genau so berücksichtigt wie das gewachsene Grün mit altem Baumbestand.

Eine wesentliche Maßnahme ist eine neue Verkehrsführung mit der Bahnallee, die zum einen das neue Quartier, zum anderen das Zentrum von Opladen neu erschließen und eine deutlich verbesserte Erreichbarkeit und Struktur des gesamten Stadtzentrums erreichen soll. Denn die Verkehrsabwicklung im Stadtbezirkszentrum Opladen ist durch Defizite gekennzeichnet, die sich z.B. in Engpässen und damit einhergehend auch auf die Wohnqualität und weitere Entwicklungspotenziale negativ auswirkt. Im Rahmen der Planung sind unterschiedliche Varianten der Verkehrsführung erarbeitet und diskutiert worden, die diese Defizite aufgreifen und zu einer Lösung derer beitragen sollen. Dabei wurden Alternativen für die Verlagerung der Gütergleise und der Lage der neuen Bahnallee mit entsprechenden Auswirkungen betrachtet.

- Variante 1¹: Beibehaltung des Status quo unter Berücksichtigung von notwendigen Änderungen an den stadteinwärts und stadtauswärts gelegenen Verkehrsknoten
- Variante 2: Führung der Bahnallee durch die vorhandene Bahnbrache zwischen Güter- und Personengleis in Mittellage unter Beibehaltung der Gütergleise in der jetzigen Lage
- Variante 3: Verlegung der Gütergleise, Bau der Bahnallee auf der ehemaligen Gütergleisstrasse
- Variante 4: Verlegung der Gütergleise in Höhe der zukünftigen Brücke Mitte und Bau der Bahnallee westlich der Gütergleisstrasse

Diese vier Varianten verursachen Kosten in unterschiedlicher Höhe und haben ebenfalls unterschiedliche Potenziale, Nutzen zu generieren. Um eine fundierte Datenbasis sowie eine belastbare Entscheidungsgrundlage zu erhalten, wurde die vorliegende integrierte Kosten-Nutzen-Analyse beauftragt. Wesentliches Ziel der Analyse ist die Beantwortung der Frage, welche Variante im Vergleich das beste Verhältnis Kosten : Nutzen erwarten lässt; entscheidend hierfür ist die integrierte Bewertung im Hinblick auf monetäre und qualitative Faktoren.

Es wird dabei abgewogen, ob bzw. welcher Mitteleinsatz seitens des Fördermittelgebers und seitens der Stadt Leverkusen unter den gegebenen Rahmenbedingungen zu rechtfertigen ist. Das Ziel der Kosten-Nutzen-Analyse ist demnach eine möglichst umfassende Darstellung der Wirkungen auf die Bereiche Verkehr, Stadtentwicklung sowie Stadtökonomie und -soweit es die vorhandene Datenlage ermöglicht- eine belastbare Prognose der zu entsprechenden zukünftigen Effekte für das Plangebiet,

¹ In Kapitel 6 wird für den Bereich Verkehr zudem die „Nullvariante“ betrachtet, die keine Änderungen der Verkehrsknoten vorsieht.

den Stadtteil Opladen, die Kommunalfinanzen der Stadt Leverkusen sowie die Volkswirtschaft aufzuzeigen.

2. Planungssituation und Varianten der Gütergleisverlegung

2.1 Stand der Planung auf der Ost- und Westseite

Bereits im Mai 2000 wurde eine vom Land geförderte und von der DB AG mitfinanzierte Perspektivenwerkstatt zur neuen bahnstadt opladen mit intensiver Bürgerbeteiligung durch geführt. Deren Ergebnisse wurden in den Jahren 2001 und 2002 für die Ost- und Westseite mit Machbarkeitsstudien zur Gütergleisverlegung und zum Städtebau überprüft und konkretisiert, damals noch unter der Prämisse, dass das Ausbesserungswerk erhalten bleibt.

Nachdem das Ausbesserungswerk Ende 2003 geschlossen wurde, entstand auf der Ostseite des Projektgebiets die Notwendigkeit, für die zusammenhängenden Flächen eine neue Perspektive zu entwickeln. Um ein tragfähiges räumliches Entwicklungs- und Strukturkonzept für den östlich der Haupteisenbahnlinie gelegenen Teilbereich der neuen bahnstadt opladen zu erhalten, ist 2006 gemeinsam von DB AG und Stadt Leverkusen in Kooperation mit der Regionale 2010 Agentur ein kooperativer städtebaulicher Wettbewerb ausgelobt worden, der die vergleichende Beurteilung von sieben Entwürfen ermöglichte. Der Beitrag der ARGE B.A.S. Kopperschmidt + Moczala, WGF Landschaftsplanung und Ingenieurbüro Kühnert ist aus diesem Wettbewerb als erster Preisträger hervorgegangen. Dieser Entwurf wurde zur Grundlage der weiteren Planungen.

Der Beschluss des Rates für das Stadtumbaugebiet wurde am 26.09.2005 gefasst (siehe Abbildung 1).

2.2 Planung der neuen Bahnallee auf der Westseite - Verlegung der Güterzugstrecke

Wesentlicher Baustein der Stadtumbaumaßnahme ist die Gewinnung neuer Entwicklungsflächen auf der Westseite.

Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Leverkusen verfolgen gemeinsam das Ziel der Nutzung von für Eisenbahnzwecke nicht mehr benötigte Bahnflächen auf der Westseite für die städtebauliche Entwicklung des Stadtteils Opladen.

Im Vordergrund steht dabei der Neubau der Bahnallee als integraler Bestandteil der verkehrlichen Neuordnung der Opladener Innenstadt. Durch den Neubau der Bahnallee - teilweise auf der Trasse der heutigen Güterzugstrecke (Strecke 2324) - besteht erstmalig die Möglichkeit des Ringschlusses der die Innenstadt umgebenden übergeordneten Straßen mit dem Ziel der nachhaltigen Verkehrs-entlastung im zentralen Innenstadtbereich.

Die Deutsche Bahn AG und die Stadt Leverkusen haben in Abstimmung mit dem Land NRW als Fördermittelgeber 2001/2002 eine Machbarkeitsstudie erstellt, die Grundlage der weiteren Planungen für die Westseite ist. Die Studie hat zu dem Ergebnis geführt, dass die verschiedenen Teilmaßnahmen nur dann eine Realisierungschance aufweisen, wenn sie wirtschaftlich und planungsrechtlich als Einheit betrachtet werden. Die Machbarkeitsstudie des Büros DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH -kurz DEC- (heute DB International) aus dem Jahr 2001 im Auftrag der Deutschen

Bahn AG hat auf Grundlage der Ergebnisse der Perspektivenwerkstatt aus dem Jahr 2000 nachgewiesen, dass die Befreiung der von der Güterzugstrecke 2324 und der Personenverkehrsstrecke 2730 eingeschlossenen Flächen aus eisenbahntechnischer Sicht machbar ist.

Auf Grundlage der bahntechnischen Voruntersuchungen aus dem Jahr 2001 wurde vom Büro DEC im Jahr 2005 im Auftrag der Stadt Leverkusen und der Deutschen Bahn AG eine Vorplanung für die Umlegung der Güterzugstrecke auf Grundlage der vorhandenen Leit- und Sicherungstechnik (LST) in Alttechnik durchgeführt.

Die DB Netz AG plant parallel zum Projekt „neue bahnstadt opladen“ den Bau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) Solingen 1. Baustufe.

Der Bereich des künftigen ESTW Solingen 1. Baustufe umfasst die hoch belasteten Hauptstrecke Köln - Gruiten (VzG 2730) - (Wuppertal) und weiter nach Berlin beziehungsweise Norddeutschland sowie die ETCS-Strecke (Korridor 4G, Holland - Norditalien) Mülheim (Ruhr)-Speldorf - Niederlahnstein (VzG 2324 „Wedau“). Somit auch die hier durch das Projekt „neue bahnstadt opladen“ betroffenen Streckenabschnitte im Bf Opladen, Strecke 2324 (Duisburg-Wedau - Niederlahnstein) von ca. km 45,535 bis ca. km 54,3+146, Strecke 2674 (Abzw Werkstätte, W 118 - Opladen W 23) von ca. km 0,0+0 bis ca. km 2,190, sowie Strecke 2730 (Gruiten - Köln Neurather Ring) von ca. km 15,185 bis ca. km 19,900.

Diese Bereiche werden derzeit über veraltete, teilweise mit Auflagen belastete LST-Anlagen gesteuert. Die Planung für das ESTW ist abgeschlossen.

Es wird erwartet, dass durch die gemeinsame und zeitlich abgestimmte Realisierung der Maßnahmen „Umlegung der Güterzugstrecke“ einerseits und „ESTW Solingen 1. Baustufe“ gemäß der Untersuchung Vorplanung neue bahnstadt opladen -Gütergleisverlegung- Harmonisierung mit der Vorplanung ESTW Solingen, 1. Baustufe, 2. Variante „Gütergleisverlegung nach der Inbetriebnahme des ESTW Solingen, 1. Baustufe“ vom 30.07.2008 andererseits erhebliche Synergien für das städtebauliche Projekt, hier „Umlegung der Güterzugstrecke“ entstehen.

Abbildung 1: Rahmenplan nbso [32]



2.3 Die Bedeutung der neuen bahnstadt opladen

Die neue bahnstadt opladen ist nicht nur für die Stadt Leverkusen ein Projekt von strategischem Rang, sondern für die gesamte Region. Als Projekt der Kategorie A der Regionale 2010 steht die neue bahnstadt opladen exemplarisch für ein zentrales Thema der Stadtentwicklung in der Region und darüber hinaus - für die Reaktivierung innerstädtischer Bahnflächen.

2.3.1 Das Projekt neue bahnstadt opladen und die Entwicklungsziele für Opladen

Das wichtigste Projekt für den gesamten Stadtbezirk ist daher derzeit die urbane und funktionale Reaktivierung der Ausbesserungswerksflächen, auf denen die neue bahnstadt opladen entwickelt wird. Auf dem Gelände und auf den durch die geplante Gleisverlegung gewonnenen Flächen beabsichtigt die neue bahnstadt opladen GmbH (nbso) folgende Nutzungen:

- Ausweisung umfassender Flächen für die Neuansiedlung von Gewerbe und Bildung, die den Wirtschaftsstandort Opladen stärken und neue Entwicklungsimpulse schaffen, auch zur Kompensation der Arbeitsverluste der Vergangenheit.
- Erhalt und Umnutzung historischer und denkmalrelevanter Gebäude und Belegung mit attraktiven Kultur- und Freizeitnutzungen.
- Qualitativ hochwertiger und innovativer Wohnungsbaubau für Familien, Baugruppen und Individualisten sowie Studenten.
- Erstellung von durchgehenden Grün- und Wegebeziehungen zur Öffnung und Vernetzung der Stadtteile durch den Bau von Brücken über die Gleise, u. a. mit dem direkten Zugang zu den Bahnsteigen.

Eine besondere Bedeutung für die Entwicklung des Standorts übernimmt dabei der Campus Leverkusen, der als Dependance der Fachhochschule Köln angesiedelt wird. Diese Entscheidung wurde im Jahr 2008 getroffen; vorhergehende erste Überlegungen sahen für dieses Teilareal Wohnungsbau vor. Am Campus Leverkusen werden mit den Studiengängen Technische Chemie, Pharmazeutische Chemie und Physikalische Technik (optional Logistik) bis zu 1.000 Studienplätze geschaffen, was einer Studierendenzahl von ca. 1.600-2.000 gleichzusetzen ist. Der Campus Leverkusen wird in einem Neubau untergebracht, für den im September 2010 ein Wettbewerb ausgelobt wurde. In den angrenzenden Bestandsgebäuden sollen fachhochschulaffine Entwicklungs-, Gewerbe- und Produktionsunternehmen auf einer Fläche von 15.000 qm BGF angesiedelt werden.

Vor allem die Ansiedlung der Fachhochschule, aber auch die Ansiedlung neuer Arbeitsplätze sowie innovativer und individueller Wohnformen in einem qualitativ hochwertigen Wohnumfeld sollen dazu dienen, den Bildungs- und Wissenschaftsstandort Leverkusen zu stärken und Fachkräfte wie Akademiker an die Stadt zu binden. Entscheidend für die Auswahl Leverkusens waren die Studienschwerpunkte, die zum vorhandenen Wirtschafts- und Chemiestandort Leverkusen passen, die attraktive Brachflächenreaktivierung mit den unterschiedlichen Entwicklungsmöglichkeiten auf dem Gesamtgelände sowie eine gute Anbindung an den ÖPNV und die Nähe zu Köln.

Die Verbindung zum Stadtbezirkszentrum soll durch zwei verschiedene Brücken hergestellt werden. Die Brücke Nord wird die direkte Anbindung an die Bahnsteige per Aufzüge, Rollstreppen und Treppen und für den Fahrradverkehr sichern. Durch die Verlegung der Gütergleise im Westen wird ein

ca. 17 ha großes Grundstück - bisher zwischen den Gleisanlagen gelegen - für eine neue Entwicklung erschlossen. Auf der Westseite wird nach möglicher verlegter Gütergleisstrecke der Anschluss an die vorgesehene neue Bebauung mit einem Nutzungsmix aus Einzelhandel, Freizeit und Dienstleistungen erfolgen. Sofern die Gütergleise nicht verlagert werden, wird die Brücke im Bereich des heutigen Bahnhofs enden.

Die Brücke Mitte wird als Fuß- und Radwegebrücke in das bestehende Radwegenetz der Stadt Leverkusen eingebunden. Die neue Brücke verbindet die grüne Mitte der neuen bahnhstade opladen mit dem Zentrum von Opladen.

Eine dritte Brücke im Süden wird als Option offen gehalten.

Um die Synergien nutzen zu können, ist das Stadtbezirkszentrum in seiner Funktion durch einen Ausbau und die Konzentration der kurz-, mittel- und auch langfristigen Sortimente zu stärken. Dem vorliegenden Handlungsprogramm Einzelhandel folgend, soll die Versorgungsfunktion und -bedeutung des Stadtbezirkszentrums Opladen umfassend gesichert und gestärkt werden. Diese Zielsetzung wird im Handlungsprogramm Einzelhandel als Vision für die Zukunft wie folgt beschrieben.

„Das Stadtbezirkszentrum Opladen ist Einkaufsort für die nördlichen Stadtteile, wird aber auch von der Einwohnerschaft der direkt angrenzenden Nachbarkommunen zum Einkauf genutzt. Die Handelslandschaft ist durch Fachhandelsketten sowie profilierten Facheinzelhandel im mittel- bis hochpreisigen Segment geprägt. Durch die städtebauliche Gestalt des Zentrums sowie komplementäre Nutzungen zum Einzelhandel besteht ein urbanes Ambiente. Insbesondere das Gastronomieangebot und auch die Dichte des Arztbesatzes erhöhen die Nutzungsvielfalt. Aber auch die regelmäßig in der Fußgängerzone statt findenden Veranstaltungen, der Wochenmarkt und der Opladener Frischemarkt sowie der Bestand an Schulen in unmittelbarer Zentrumsnähe bewirken eine große Lebendigkeit. Verbesserungsfähig sind der Branchenmix und die teilweise schwierige Verkehrssituation. Es fehlen insbesondere zugkräftige Magnetbetriebe.“ Stadt Leverkusen, Handlungsprogramm Einzelhandel 2003, S. 6

Mit der Brachflächenreaktivierung des Ausbesserungswerks, der Verlegung der Gütergleise und der dadurch möglich werdenden nachhaltigen Stärkung und Entwicklung des Stadtbezirkszentrums sind die wichtigsten Aufgaben der Stadtentwicklung für Opladen beschrieben.

Einhergehend mit diesen Zielen sind die bedarfsgerechte und zielgruppenorientierte Schaffung neuen Wohnraums, die Stärkung des Gastronomiestandorts und die Wahrung der hohen Stadtteilidentität gleichgewichtig zu bearbeiten und zu erreichen. Auch im infrastrukturellen Bereich sind Defizite auszugleichen. Dies betrifft vor allem

- die Anpassung der Kinderbetreuungsstruktur im U3-Bereich,
- die Schaffung von nicht kommerziellen Freizeitangeboten für Kinder- und Jugendliche,
- die Verbesserung des Wohnumfelds und der wohnungsnahen Naherholung.

Die Opladener Innenstadt ist zudem durch hohe Verkehrsbelastungen sowie durch Lärm- und Schadstoffimmissionen belastet. Ein großer Anteil des Verkehrs ist dabei Durchgangsverkehr (rund 8.500 Kfz/Tag) gekennzeichnet. Vor allem der Straßenzug Bahnallee, Humboldtstr., Robert-Koch-Str. ist durch den Durchgangsverkehr belastet. Folgen sind u.a. ein schleppender Verkehrsfluss, hohe Wartezeiten, eine große Trennwirkung sowie Unfallbelastungen in der Opladener Innenstadt. Zudem ist der Wohnwert an den Hauptverkehrsstraßen eingeschränkt und die Aufenthaltsqualität leidet unter

den hohen Verkehrsbelastungen. Weitere verkehrliche Defizite sind im Kapitel 0 beschrieben.

Die Stadtteilentwicklung ist in die Entwicklung des Wirtschaftsstandorts Leverkusen eingebunden. Laut aktuellen Zielsetzungen soll in Leverkusen maßgeblich der Aufbau von komplementären Wirtschaftsbereichen rund um den Nukleus Chemie und Kunststoffe entwickelt werden. Der Standort des Campus Leverkusen kann wesentliche neue Entwicklungspfade vorzeichnen und Ansatzpunkte geben. In der Stadt Leverkusen ist es Ziel der Stadtentwicklung und Wirtschaftsförderung, möglichst viel Wissen und Know-how in der Stadt zu halten. Ausgehend von den MINT-Exzellenzschulen über die hohen Ausbildungszahlen bis hin zu den Facharbeiterspezialisierungen verzeichnet die Stadt heute einen zu hohen Abfluss von Wissen und Fachkräften. Akademiker, Fachkräfte und deren Familien können aber nur durch qualifizierte Arbeitsplätze sowie attraktive weiche Standortfaktoren gehalten werden. Diese Aussage trifft sowohl für die Gesamtstadt Leverkusen als auch für den Stadtbezirk Opladen zu.

Mit der Entwicklung im Stadtbezirkszentrum und der neuen bahnstadt opladen soll Opladen nachhaltig und zukunftsweisend gestärkt werden und zur wirtschaftlichen Entwicklung der Stadt Leverkusen beitragen, da sie in die gesamtstädtischen Strategien eingebunden sind. Mit der Ansiedlung des Campus Leverkusen wird Leverkusen zum Hochschulstandort und wird dadurch einen weiteren wichtigen Entwicklungsimpuls erhalten.

Die Bewertung der aktuellen Situation und der erkennbaren Entwicklungstendenzen in vorangegangenen Abschnitten haben aufgezeigt, dass der Stadtbezirk Opladen ohne Interventionen bzw. nachhaltige Impulse auf dem Weg ist, sowohl die sozialen Kontextindikatoren als auch die städtebaulichen Kriterien für das Förderprogramm Soziale Stadt zu erfüllen. Mit dem Projekt neue bahnstadt opladen muss daher das eindeutige Ziel verbunden sein, diese negativen Entwicklungstendenzen aufzufangen und eine positive Entwicklungsdynamik zu entfalten.

2.3.2 Die regionale und strukturelle Bedeutung

Die Entwicklung des Campus' im Rahmen der dazugehörigen Gesamtmaßnahme nbso ist nicht nur ein zentrales Element Leverkusener Stadtentwicklungspolitik, sondern auch ein wichtiges Element nordrhein-westfälischer Bildungs- und Strukturpolitik, die auch für den Leverkusener Raum die Etablierung eines starken regionalen Kerns durch Ansiedlung einer FH und ergänzender Nutzungen vorsieht. Die betreffenden Ressorts im Land NRW erwarten durch das Projekt eine Stärkung der Region.

Neben dieser übergeordneten regionalen Bedeutung kann die Errichtung des Campus' einen wichtigen Impuls für die Stadt Leverkusen darstellen, der sich sowohl auf die Wirtschafts- und Beschäftigtenentwicklung als auch auf Stadtentwicklungsprozesse in Opladen und weiteren Stadtteilen positiv auswirken kann.

2.4 Die zentralen Zielsetzungen der Gütergleisverlegung

Die Machbarkeitsstudie für das Projekt *neue bahnhstade opladen* sieht als Kernelement den Bau der neuen Bahnallee als zentrale Nord-Süd-Erschließung des Stadtteils Opladen, die Schaffung eines nutzerfreundlichen zentralen ÖPNV-Knotenpunktes und die Gewinnung wichtiger Potenzialflächen zur Stärkung und Entwicklung des Stadtteilzentrum Opladen vor. Dazu ist die Verlegung der heutigen Gütergleisstrecke erforderlich. Die drei wesentlichen Ziele dieser Maßnahme lassen sich wie folgt zusammenfassen

2.4.1 Gewinnung wichtiger Entwicklungsflächen für das Stadtzentrum von Opladen

Von der Verlegung der Gleise und der damit geschaffenen Ergänzungsflächen für die Innenstadtentwicklung sowie Überwindung zwischen den beiden Siedlungsteilen entlang der Bahnlinie werden langfristige Impulse für die Positionierung und Stärkung der Stadt Leverkusen als Hochschulstandort und den Stadtteil Opladen als Entwicklungsschwerpunkt nach der nicht verkrafteten Schließung des Ausbesserungswerkes durch die Schaffung neuer Arbeitsplätze in Handel und Dienstleistung in zentraler Lage erwartet.

Bereits eine Perspektivenwerkstatt im Mai 2000 hat die Entwicklung der Bahnflächen als die (einmalige) historische Chance zur Erweiterung des Stadtzentrums von Opladen gesehen. Diese Vorstellungen haben Eingang gefunden in die weiteren Planungen. Während die Flächen im Umfeld des Bahnhofs durch innenstadttypische Nutzungen [Handel, Dienstleistungen] zur Stärkung der Zentrumsfunktionen dienen sollen, stellen die südlichen Flächen wichtige Potenzialflächen für ergänzende gewerbliche Nutzungen, innerstädtisches Wohnen und eine verbesserte Anbindung an zentrumsnahe Grünräume dar.

Von diesen neuen Nutzungsmöglichkeiten - insbesondere im Hinblick auf die Ansiedlung eines neuen Frequenzbringers für den örtlichen Handel und weitere Funktionen sowie gleichzeitig erhöhter Kaufkraft von Angestellten wie auch Bewohnern der neu geschaffenen Siedlungsteile - wird erwartet, dass es zu einer Belebung des innerstädtischen Handels und Lebens kommt. Darüber hinaus werden wichtige Impulse im Hinblick auf zusätzliche Investitionen und andere nachfolgende Entwicklungen angestrebt. Dieses ist aktuell in zunehmendem Maße von Rückzug und Leerstand geprägt, so dass dadurch die Chance eröffnet wird, den aktuellen Tendenzen von Niedergang und Verödung im Zentrum von Opladen aktiv entgegenzuwirken.

Besonders hervorzuheben ist weiterhin die Chance, mit der Neuordnung der westlichen Flächen auch den Opladener Bahnhof aus seiner Insellage zu befreien und erstmals vollständig in die Innenstadt zu integrieren.

2.4.2 Brückenschlag zwischen der Opladener Innenstadt und dem östlichen Plangebiet

Aus dem Wunsch nach einem lebendigen neuen Stadtquartier auf der Ostseite resultiert die Forderung nach einer engen Verzahnung der östlichen Flächen sowohl mit den angrenzenden Wohnbereichen im Osten als auch mit der Opladener Innenstadt. Die zu entwickelnden Bahnflächen auf der Ostseite sind dabei im Kontext einer funktionalen Profilierung und Aufgabenteilung der verschiedenen Flächen mit ihren Arbeitsplätzen und neuen Wohnungsangeboten als Impuls zur Stärkung der Entwicklung von zentrumstypischen Dienstleistungen und Handelsangeboten im westlichen Teil der Entwicklungsfläche zu sehen. Neue Brücken über die Bahntrasse, eine Verlängerung des Fußgängertunnels sowie ein dichtes Fuß- und Radwegenetz sollen zukünftig die Verbindung zwischen dem Zentrum von Opladen, der Bahnstation, der neuen bahnstadt opladen und den angrenzenden Stadtteilen herstellen.

Mit der bevorstehenden Eröffnung eines neuen Campus der FH Köln sowie den bereits in Bau und/oder Vorbereitung befindlichen Ansiedlungen gewerblicher Nutzer im Umfeld des geplanten Campus zeigt sich, dass diese Erwartungen realistisch waren und dass hier zahlreiche neue Arbeitsplätze und Entwicklungspotenziale zur Belebung von Opladen entstehen. In diesem Zusammenhang sind einige private Bauprojekte mit signifikanten Investitionssummen zu nennen, die sich bereits im Bau oder in konkreter Planung befinden:

Realisiert:

- Firma Plasser
- Kulturausbesserungswerk

In Planung:

- Ökologischer Handwerkerhof
- Umbau des Kesselhauses für eine Kletterhalle
- Verkauf Magazin für eine gemischte Nutzung aus Wohnen und Gewerbe
- Verkauf Wasserturm für eine bürgerorientierte Nutzung
- Studentenwohnungen
- FH-Campus, 11. Fakultät für angewandte Naturwissenschaften der Fachhochschule Köln
- Invest in nördlichen Teil der Halle 1
- Baulückenerschließung im Zentrum von Opladen für studentische Wohnungen
- Private Investitionen in Erwartung der Gütergleisverlegung

Diese neuen Nutzungen und Aktivitäten verstärken einerseits den Bedarf, die verkehrliche Erschließung neu zu regeln [vgl. Pkt. 2.3], zum anderen zeigen sie aber auch die Notwendigkeit, eine verbesserte visuelle wie auch funktionale Anbindung an die Opladener Innenstadt zu erreichen, wenn in der Folge dieser Neuansiedlungen Synergie- und Belebungseffekte für Opladen als Wohn-, Handels- und Arbeitsstandort insgesamt wirklich zur Entfaltung kommen sollen.

2.4.3 Herstellung der verkehrstechnisch erforderlichen neuen innerstädtischen Nord-Süd-Erschließung von Opladen

Derzeit verfügt die Opladener Innenstadt über keine leistungsfähige Nord-Süd-Erschließung. Der Durchgangsverkehr geht weitgehend durch die Opladener Innenstadt und belastet damit die Wohn-, Lebens- und Einkaufsqualität. Die von Norden nach Süden verlaufende Kölner Straße ist im nördlichen Abschnitt als Fußgängerzone gestaltet und im südlichen Bereich durch das hohe Verkehrsaufkommen bereits heute stark belastet. Die heutige Funktion als eine der wichtigsten Einkaufsstandorte von Opladen wird im südlichen Bereich durch den Durchgangsverkehr deutlich beeinträchtigt. Die geplanten neuen Nutzungen im Ost- und Westteil werden - wie bereits ausgeführt - zu weiteren Verkehrsaufkommen führen.

Daher wird in jedem Fall davon auszugehen sein, dass im Zuge einer erfolgreichen sukzessiven Reaktivierung der Brachflächen östlich der Bahngleise eine Neuordnung des Verkehrs und eine Stärkung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßensystems unter Einsatz beträchtlicher öffentlicher Fördermittel erforderlich wird - unbenommen von der Frage, ob durch die Verlegung der Güterstrecke die Schaffung einer neuen Entlastungsstraße [Neue Bahnallee] entlang der Gleisstrecke ermöglicht wird.

Die Verkehrsbedeutung der Neuen Bahnallee ist vor allem in der Entlastung der Opladener Innenstadt vom Durchgangsverkehr sowie in der verbesserten Erreichbarkeit der Innenstadt zu sehen. Zudem soll eine leistungsfähige Nord-Süd-Achse geschaffen werden, die wesentlich zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse beitragen sollen. Die Verkehrsauswirkungen und Entlastungswirkungen der einzelnen Varianten sind mit Hilfe von Modellrechnungen abgeschätzt worden (vgl. *via* 2010) und werden in Kap. 4.2 ausführlich dargestellt. Ohne eine Neue Bahnallee ist keine leistungsfähige Nord-Süd-Achse zu realisieren, so dass dann - wie erwähnt - erhebliche Mittel in eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes mit dann allerdings nur begrenzten Verbesserungen und teilweise nach wie vor unbefriedigenden Ergebnissen notwendig wird.

2.5 Darstellung der zu untersuchenden Varianten

Vor diesem Hintergrund erfolgt hier noch mal ein Überblick über die vier zu untersuchenden Varianten zur Gütergleisverlegung bzw. der Dimensionierung und Führung der Bahnallee:²

- Variante 1: Beibehaltung des Status quo unter Berücksichtigung von notwendigen Änderungen an den stadteinwärts und stadtauswärts gelegenen Verkehrsknoten
- Variante 2: Führung der Bahnallee durch die vorhandene Bahnbrache zwischen Güter- und Personengleis in Mittellage unter Beibehaltung der Gütergleise in der jetzigen Lage
- Variante 3: Verlegung der Gütergleise, Bau der Bahnallee auf der ehemaligen Gütergleisstrasse
- Variante 4: Verlegung der Gütergleise in Höhe der zukünftigen Brücke Mitte und Bau der Bahnallee westlich der Gütergleisstrasse

² Die jeweiligen Kosten der Varianten sind Gegenstand in Kapitel 7.

2.6 Zusammenfassung der sich durch die Planungen ergebenden Chancen

Zusammenfassend sind durch das Projekt *neue bahnhalt opladen* folgende Chancen und Möglichkeiten zu nutzen:

- Die Verlegung der überwiegend für den Güterzugverkehr genutzten Eisenbahntrasse 2324 (Bestandteil des konventionellen Transeuropäischen Netzes) im Bf Opladen ermöglicht den Bau einer Straßentrasse für eine in Nord-Südrichtung verlaufende "Neue Bahnallee". Die Umlegung der Güterzugstrecke ist dabei als Ersatzmaßnahme zur Herbeiführung der Baufeldfreiheit für die neue Bahnallee zu sehen.
- Reaktivierung einer großen zentralen Brachfläche als Impuls für eine nachhaltige Stärkung Opladens und Leverkusens in der Region
- Ansiedlung einer Fachhochschule und ergänzender Dienstleistungen und Arbeitsplätze zur Stärkung der Position und wirtschaftlichen Entwicklungsperspektiven von Opladen und der Gesamtstadt in der Region
- Neuordnung der verkehrlichen Situation zur Entlastung des innerstädtischen Straßensystems und zur Schaffung eines attraktiven ÖPNV-Knotenpunkts
- Schaffung von Raum zur Ansiedlung eines dringend benötigten Frequenzbringers als zusätzlicher Impuls zur Stärkung der Zentrumsfunktionen Opladens und zur Einleitung einer Trendwende im Hinblick auf fortdauernde Prozesse von Desinvestition und Ladenleerstandsentwicklung
- Schaffung von neuen Wohnbauflächen und Wohnungsangeboten für unterschiedliche Zielgruppen zur nachhaltigen Entwicklung und Stabilisierung des lokalen Wohnungsmarktes

2006 wurde für die städtebaulichen Planungen ein Rahmenplan für den Ostteil entwickelt worden, der Nutzungszuweisungen sowie entsprechende Baukörper mit Angaben zu Bruttogeschossfläche (BGF) vorsieht. Für den Westteil liegt bisher eine Machbarkeitsstudie vor, in der die vorläufig und grob diskutierten Nutzungen und Gebäudekubaturen dargestellt sind.

Die Möglichkeit der Nutzung von Potenzialflächen auf der westlich gelegenen Bahnfläche und der großen aktuell von zwei Gleissträngen eingeschlossenen Flächen steht in starker Abhängigkeit zu einer dafür notwendigen Verlegung der Gütergleisstrecke, die bis dato einen Zugriff auf die Flächen verhindert³. In diesem Zusammenhang sind die eingangs erwähnten 4 Varianten entwickelt worden, die unter Einbeziehung einer neuen Haupteinfahrt (Bahnallee) denkbare Entwicklungen darstellen. Zu diesen Varianten liegen Kostenschätzungen bzw. Kostenermittlungen vor, die eine wichtige Basis für die Entscheidung der Fördermittelgeber im Hinblick auf eine Förderzusage liefern. Da es sich im Rahmen des Projekts ebenso sowohl um stadtentwicklungspolitische als auch um verkehrstechnische Maßnahmen handelt, sind folglich die Landesressorts der Bereiche Bauen (Städtebauförderung) und Verkehr (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz, GVGF) betroffen; die Finanzierung der Baumaßnahmen einer bestimmten Variante und der gegenüberzustellende Nutzen stellt den zentralen Aspekt bei der Entscheidungsfindung der Fördermittelgeber dar.

³ Zur Gütergleisverlegung im Detail vgl. Kapitel 2.5.

Abbildung 2: Variante 1 [32]

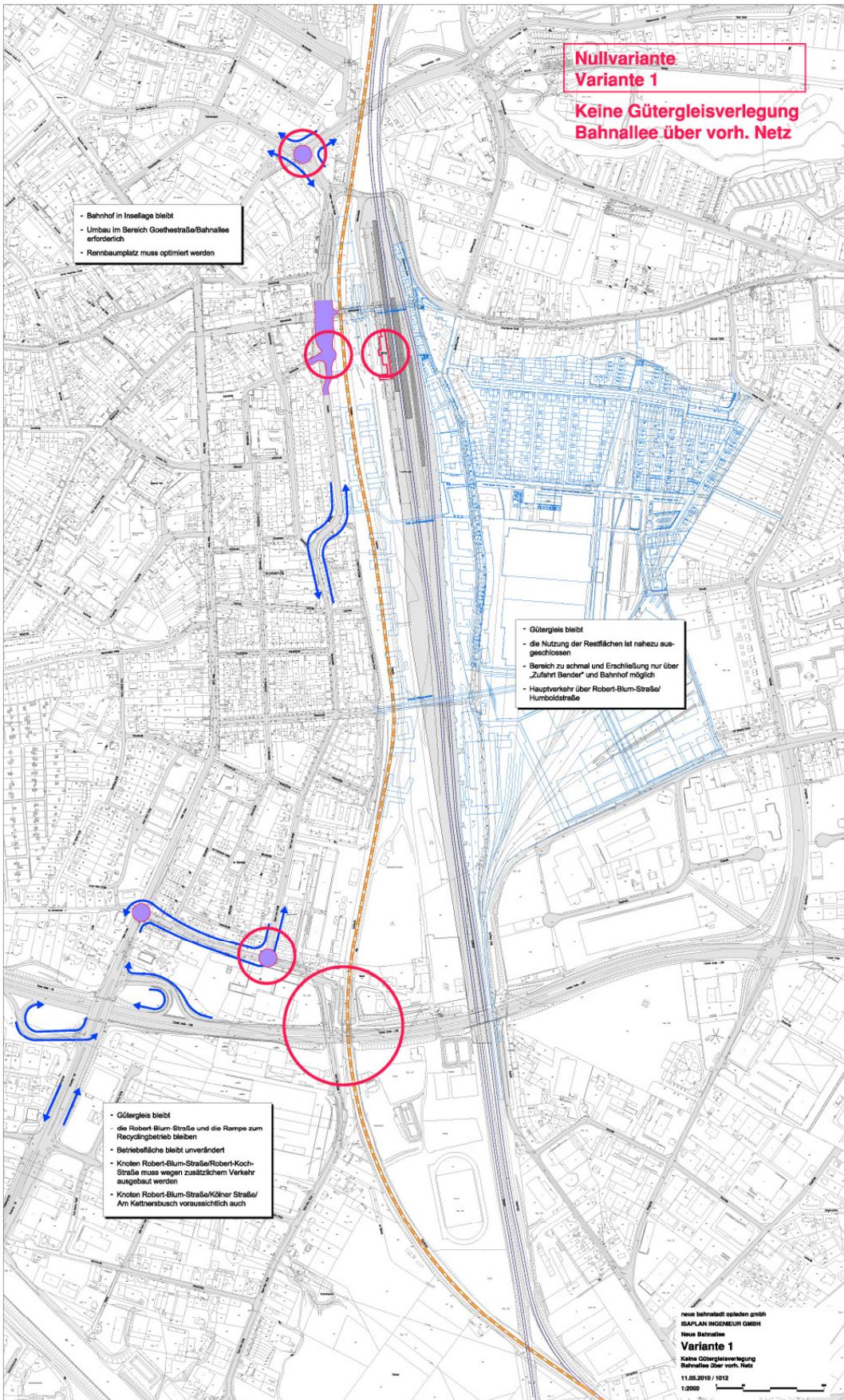


Abbildung 3: Variante 2 [32]

