

Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen-Hitdorf

Begründung zum Auslegungsbeschluss

1. Geltungsbereich

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ liegt am südwestlichen Ortsrand von Leverkusen-Hitdorf und ist grob wie folgt begrenzt:

- im Westen durch die nordwestliche Straßenbegrenzungslinie der Ringstraße,
- im Norden durch die nördliche Straßenbegrenzungslinie der Ringstraße,
- im Osten durch die westliche Begrenzung der Langenfelder Straße,
- im Süden durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Ringstraße,
- im Südwesten durch die südliche Straßenbegrenzungslinie der Hitdorfer Straße.

Der Geltungsbereich umfasst das Flurstück Nr. 692, Flur 2, Gemarkung Hitdorf, die Flurstücke Nr. 82, 313, 821, 838, 839, 867 (alle Flur 3, Gemarkung Hitdorf), das Flurstück Nr. 1041, Flur 6, Gemarkung Hitdorf, die Flurstücke Nr. 42, 44, 129, 387, 401, 553, 554, 558 (alle Flur 15, Gemarkung Hitdorf) sowie die Flurstücke Nr. 4, 64, 65, 66 (alle Flur 16, Gemarkung Hitdorf).

Die genaue Abgrenzung ist der Planzeichnung (s. Anlage 1) zu entnehmen.

Der Verlauf der Ringstraße innerhalb des Bebauungsplans lässt sich unterteilen in die Abschnitte (von Ost nach West):

- a) Langenfelder Straße – Widdauener Straße
- b) Widdauener Straße - Weinhäuserstraße
- c) Widdauener Straße - Molenstraße
- d) Molenstraße – Stöckenstraße
- e) Stöckenstraße – Borussiastraße
- f) Borussiastraße – Concordiastraße
- g) Concordiastraße – Kleingansweg
- h) Kleingansweg – Hitdorfer Straße

2. Verfahren

Die Grundlage des Verfahrens ist das Baugesetzbuch (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004. Die Aufstellung des Bebauungsplans erfolgt im Sinne des § 30 Abs. 1 BauGB.

Der Bebauungsplan unterliegt der Pflicht einer Umweltprüfung.

Der Bebauungsplan führt zur Umsetzung der im rechtswirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen dargestellten Hauptverkehrsstraße.

In der am 11.04.2011 gemeinsam durchgeführten Sitzung des Bau- und Planungsausschusses und der Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I wurde die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ beschlossen. Gleichzeitig erfolgte der Beschluss zur frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit in Form einer Bürgerversammlung.

Die Bürgerversammlung fand am 31.05.2011 in der Stadthalle Hitdorf unter dem Vorsitz von Herrn Bezirksvorsteher Gintrowski mit einer Beteiligung von ca. 110 Bürgerinnen und Bürgern statt. Neben Vertretern der Verwaltung sowie des Fachbereichs Tiefbau, die über die Ziele und Zwecke des Bebauungsplans sowie über die verkehrsplanerischen Rahmenbedingungen informierten, waren auch Mitarbeiter des Verkehrsplanungsbüros VIA anwesend, die Auskunft über die in Hitdorf durchgeführte Verkehrsuntersuchung gaben. Im Anschluss an die fachlichen Informationen wurden Fragen zum Bebauungsplan, zum Planverfahren sowie zu verkehrsplanerischen Themen beantwortet und protokolliert. Im Anschluss an die Bürgerversammlung gingen 12 schriftliche Anregungen beim Fachbereich Stadtplanung und Bauaufsicht ein. Weiterhin wurden an den Fachbereich Tiefbau Anfragen und Anregungen zum Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA gerichtet, die im Rahmen dieser Vorlage (Vorlage Nr. 1292/2011) zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ thematisch berücksichtigt werden.

Im Zusammenhang mit der vorgesehenen Realisierung des Verkehrskonzepts Hitdorf wurde am 18.10.2011 in der Sitzung des Rates der Stadt Leverkusen über die Beschlussvorlage Nr. 1293/2011 entschieden. Hierbei sollte inhaltlich der Beschluss der Bezirksvertretung I vom 10.10.2011 zur Ortsumgehung Hitdorf bekräftigt werden (Einwohnerantrag zur „Bernsteintrasse“ vom 24.09.2011) sowie über die Planung der Anbindung an die „Bernsteintrasse“ entschieden werden. Der Rat der Stadt Leverkusen hat den Beschlussantrag vertagt bis das Verkehrskonzept Hitdorf umgesetzt ist und eine einjährige Probezeit überstanden hat.

Als nächster Verfahrensschritt im Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ist die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 Baugesetzbuch vorgesehen. Hierbei erfolgt eine Auswertung der im Rahmen der frühzeitigen Bürgerbeteiligung eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen.

Stellungnahmen der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung

Die bisher im Planverfahren abgegebenen Stellungnahmen bezogen sich auf die folgenden, überwiegend der Straßenplanung zuzuordnende Themenbereiche:

- a) Bauliche Gestaltung der Ringstraße
 - Beibehaltung der Straßenhöhe der Ringstraße bei der Neubaumaßnahme
 - Anordnung von Bäumen und Querungshilfen
 - Anordnung von Parkplätzen

Die Beibehaltung des Geländenniveaus sowie die Anordnung von Bäumen, Parkplätzen und Querungshilfen entlang der Ringstraße werden im Rahmen der Straßenplanung überprüft. Die Anregungen werden weiter gegeben.

- Anordnung von Parkplätzen im Bereich der Kindertagesstätten für Kindertagesstätten und Schule

Das Bauordnungsrecht regelt die Anzahl an notwendigen Stellplätzen für die Kindertagesstätten sowie für die Schule und sieht die Anordnung dieser Stellplätze auf den jeweiligen Grundstücken vor, nicht jedoch im öffentlichen Raum. Die Anordnung und Prüfung von öffentlichen Parkplätzen im Bereich der Kindertagesstätte wird mit der Straßenplanung koordiniert. Die Anregungen werden weiter gegeben.

- Fahrradfreundlicher Ausbau/Fahrradweg

Die Anordnung von Fahrradwegen und ein fahrradfreundlicher Ausbau der Ringstraße werden im Rahmen der Straßenplanung überprüft.

b) Einbahnstraßenähnliche Verkehrsführung

- Befürchtung einer Zunahme der Fahrgeschwindigkeit des Durchgangsverkehrs durch Verringerung des Verkehrsaufkommens und Umverteilung von Pkw-Verkehr von der A 59 auf Hitdorfer Straße und Ringstraße.

Die bevorzugte Fahrrichtung bedeutet, dass weiterhin Begegnungsverkehr auf der Ringstraße und der Hitdorfer Straße möglich ist, der eine angepasste und aufmerksame Fahrweise erfordert. Bauliche Engstellen, Kreisverkehre und Begegnungsverkehr sollen ein beschleunigtes Durchqueren von Ringstraße und Hitdorfer Straße verhindern und keine Alternative zur Nutzung der Autobahn A 59 darstellen.

c) Anbindung an die Straße „Fahnenacker“

- Entlastung der Ringstraße und Vermeidung von Schwerverkehr

Die Anbindung der Ringstraße an den Fahnenacker über die Weinhäuserstraße führt lt. Gutachten (Variante 6+) des Planungsbüros VIA zu keiner signifikanten Verkehrs-entlastung in Hitdorf. Stattdessen wird der größere Teil des Verkehrs von der Langenfelder Straße auf die Verbindung gezogen. Damit wird die zentrale Achse der Landesstraße L 43 entlastet und eine neue Achse im Zuge der Anbindung „Fahnenacker“ über die Weinhäuserstraße geschaffen. Ein überdurchschnittliches Verkehrsaufkommen durch Schwerverkehr auf der Ringstraße wird durch das erstellte Verkehrsgutachten nicht nachgewiesen. Eine Anbindung an die Straße „Fahnenacker“ allein kann nicht die Funktionen des Verkehrskonzeptes für Hitdorf ersetzen. Gleichzeitig würde diese Anbindung jedoch zu einer deutlichen Mehrbelastung auf der Weinhäuser Straße sowie auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße führen, so dass Aufwand und Kosten, die hinter diesen Maßnahmen stehen, nicht begründbar sind.

d) Parkplatzsituation Ringstraße

- Anordnung ausreichender Stellplätze

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst die städtisch zur Verfügung stehenden Flächen und setzt die Verkehrsfläche für den Bereich der Ringstraße fest. Innerhalb dieser Verkehrsfläche wird die Anordnung von Stellplätzen im Rahmen der Straßenplanung erfolgen.

e) Bushaltestellen Ringstraße

- Standorte der Haltestellen
- Vermeidung von Bushaltestellen südlich der Gärten (Wohnbebauung Stephan-Lochner-Straße) zwischen Stöckenstraße und Molenstraße

Der bevorzugte Richtungsverkehr führt dazu, dass Buslinien jeweils nur noch eine Fahrtrichtung nutzen werden. Erstmals werden hierdurch Haltestellen auf der Ringstraße angeordnet und verbessern die Erreichbarkeit im Einzugsgebiet der Ringstraße. Es werden auch weiterhin Haltestellen im Ortszentrum und auf der Hitdorfer Straße vorhanden sein. Im Rahmen der Straßenplanung wurde die Anordnung von Bushaltestellen nach verkehrstechnischen Kriterien vorgenommen. Zwischen der Fahrbahn und den privaten Grundstücken bestehen Abstandsflächen durch die Anordnung von Gehwegen und Aufstellflächen für Fußgänger. Die Aufstellflächen für Fußgänger grenzen nicht unmittelbar an die vorhandenen Hausgärten. Aufgrund der notwendigen Erreichbarkeit und der vorhandenen Verkehrsfläche ist es nicht gänzlich vermeidbar, dass es auch im Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Molenstraße zur Anordnung einer Haltestelle kommt.

f) Schulweg

- Maßnahmen für einen sicheren Schulweg

Durch den geplanten Ausbau wird der Verkehr auf der Ringstraße deutlich zunehmen. Mit der Ausbauplanung wird die Anordnung von Gehwegen und Querungshilfen vorgenommen, um einen sicheren Verkehrsraum für alle Fußgänger herzustellen.

h) Umgehungsstraße Hitdorf

Die als Umgehungsstraße Hitdorf bezeichnete Verkehrsführung über die Bernsteinstraße wird im Landesstraßenbedarfsplan NRW (Stand 12.12.2006) als Ortsumgehung Leverkusen-Hitdorf als Bauabschnitt L 43 – A 59 (früher L 293) aufgeführt. Für Planung, Finanzierung, Bau und Unterhaltung ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW zuständig. Die Auswirkungen einer Umgehungsstraße auf das innerörtliche Straßennetz Hitdorfs wurden im Verkehrsgutachten untersucht. Ermittelt wurde die Verkehrssituation in Hitdorf bei einem Neubau der L 43n (Bernsteintrasse) zwischen Langenfelder Straße und der Yitzhak-Rabin-Straße. Eine entlastende Wirkung konnte hierbei für die östlich der Langenfelder Straße liegenden Straßenabschnitte der Ringstraße und der Hitdorfer Straße (Abnahme um 1.740 Kfz/24h) ermittelt werden. Der westliche Teil der Hitdorfer Straße, für den die Verringerung des Kfz-Verkehrs von entscheidender Bedeutung ist, wird kaum entlastet (-10 bis – 100 Kfz/24h). Gleichzeitig verlagert sich Verkehr von der Autobahn auf die Bernsteinstraße. Der alleinige Bau einer Umgehungsstraße ohne Umsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf würde daher nicht zu der notwendigen Entlastung beitragen und kann somit das Verkehrskonzept Hitdorf nicht ersetzen.

Ebenfalls im Verkehrsgutachten wurden die Auswirkungen auf das innerörtliche Verkehrsnetz bei einer Kombination von Verkehrskonzept und Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ untersucht. Maximal wird hierbei eine zusätzliche Entlastung von ca. 5 % auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße und eine Entlastung von ca. 10 %

auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße prognostiziert. Auf der östlichen Ringstraße ergibt sich eine deutliche Entlastung von bis zu 32 %, während auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße ein höheres Verkehrsaufkommen von bis zu 19 % prognostiziert wird.

Als Kombination von Verkehrskonzept und Umgehungsstraße L 43n (Bernsteinstraße) würden sich, mit Ausnahme des westlichen Abschnitts der Ringstraße, Entlastungseffekte im Hitdorfer Ortsbereich ergeben. In diesem Zusammenhang wurde dem Rat am 18.10.2011 die Ratsvorlage Nr. 1293/2011 vorgelegt. Hierbei sollte inhaltlich der Beschluss der Bezirksvertretung I vom 10.10.2011 zur Ortsumgehung Hitdorf bekräftigt werden (Einwohnerantrag zur „Bernsteintrasse“ vom 24.09.2011) sowie über die Planung der Anbindung an die „Bernsteintrasse“ entschieden werden. Der Rat der Stadt Leverkusen hat den Beschlussantrag vertagt bis das Verkehrskonzept Hitdorf umgesetzt ist und eine einjährige Probezeit überstanden hat.

Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich hierdurch nicht.

e) Kritik am Gutachten VIA

- Angeregt werden Erläuterungen zu den verwendeten Ermittlungsgrundlagen der Verkehrsuntersuchung

Das Gutachten zum Verkehrskonzept Hitdorf baut auf Daten aus der „Erfassung der Schwerverkehrsbelastung in Leverkusen-Hitdorf“ aus dem Jahr 2010 auf. Es besteht aus zwei Teilen und einem sehr umfangreichen Anhang. Im Quellenverzeichnis sind die verwendeten Regelwerke aufgelistet. Sind im Text Berechnungsfaktoren angegeben, so wird in der Regel per Fußnote darauf verwiesen. In der Untersuchung zu Hitdorf sind also die meisten Annahmen mit Quellenangaben belegt. Neben den gebräuchlichen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen und Verkehrswesen (FGSV) wurde auch Sekundärliteratur von dem Verfasser der „Hinweise zur Schätzung des Verkehrsaufkommens von Gebietstypen“ (Prof. Bosserhoff) herangezogen, die differenziertere Angaben enthalten. Die Kennwerte aus den Regelwerken der FGSV sind anzuwenden, wenn keine lokalen oder aktuelleren Werte vorliegen. Dort, wo aktuellere Daten oder räumlich spezifischere Daten vorliegen, wurden diese vom Verkehrsplanungsbüro VIA verwendet. Dies sind insbesondere der Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen (2005) und der Ergebnisbericht zur Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD 2008). Die Verwendung dieser spezifischeren Werte wurde durch Fußnoten belegt. Eine Besonderheit der Untersuchung zu Hitdorf sind die zahlreichen aktuellen Zählwerte, die auch die Erfassung von Tagesgängen durch Langzeitzählungen umfassen. Es war also nicht erforderlich Hochrechnungswerte nach HBS zu greifen. Die Hochrechnungswerte nach HBS wurden den tatsächlich ermittelten Tagesgängen zugeordnet.

Die Umlegung des berechneten zukünftigen Verkehrs und die Wirkungen der verschiedenen Maßnahmen wurden mit dem Leverkusener Verkehrsmodell im Programm VISUM vorgenommen. Dieses umfasst das gesamte Stadtgebiet und basiert auf dem Verkehrsmodell, das im Rahmen des Verkehrsentwicklungsplanes Leverkusen vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr der RWTH Aachen erstellt wurde. Dieses Verkehrsmodell wird seit Jahren vom Planungsbüro Via gepflegt und durch aktuelle Zählungen geeicht.

In zwei Fällen sind im Gutachten vom 03.02.2011 zwei Zahlendreher und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen, die korrigiert werden. Es handelt sich um textliche Fehler, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben. **Die Aussagen des Gutachtens sind daher im vollen Umfang weiterhin gültig.** Es besteht kein Anlass an den quantitativen und qualitativen Aussagen etwas zu ändern. Die redaktionellen Änderungen werden im Gutachten korrigiert. Dieses Gutachten wird als zda-Rat-Mitteilung der Stadt Leverkusen veröffentlicht werden.

3. Planungsanlass

3.1 Verkehrskonzept Hitdorf

Der Stadtteil Hitdorf liegt an der westlichen Stadtgrenze der Stadt Leverkusen. Seit Jahrzehnten besteht die Konfliktsituation, dass sowohl der Ziel- und Quellverkehr innerhalb des Ortszentrums von Hitdorf als auch der überörtliche Durchgangsverkehr zwischen Monheim und Leverkusen über die Hitdorfer Straße geführt wird. Hieraus ergibt sich eine insgesamt hohe Verkehrsbelastung, die im Zusammenhang mit den vorhandenen Straßenquerschnitten der Hitdorfer Straße zu nachteiligen Auswirkungen führt. Beeinträchtigt werden die Wohn- und Lebenssituation der direkt betroffenen Anwohner sowie im Hitdorfer Ortszentrum die Nutzungs- und Aufenthaltsqualitäten entlang der Hitdorfer Straße.

Bereits vor der Eingemeindung Hitdorfs gab es Überlegungen, die Hitdorfer Straße zu entlasten. Die neue Ringstraße sollte dieses leisten. Zu einem Ringschluss (Verbindung mit der Hitdorfer Straße) kam es allerdings nicht.

Um konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssituation in Hitdorf zu erarbeiten, wurde im Jahr 2000 eine Planungswerkstatt durchgeführt. Hierbei wurden in gemeinsamen Arbeitsgruppen mit interessierten Bürgern, Verkehrsplanern, Mitarbeitern der städtischen Fachbereiche für Stadtplanung, Straßenverkehr und Tiefbau, Vertretern aus Politik und weiteren Institutionen unterschiedliche Verkehrsvarianten für Hitdorf erarbeitet. Als Ergebnis dieser Planungswerkstatt wurde eine Verkehrsvariante entwickelt, die im weiteren als „Verkehrskonzept Hitdorf“ bezeichnet wird und bei der im Wesentlichen vorgesehen ist, die Ringstraße nach Westen zu verlängern und am Ortsausgang in Richtung Monheim an die Hitdorfer Straße anzuschließen. Dieses soll eine gleichmäßige Verteilung des Verkehrs auf die Hitdorfer Straße und die Ringstraße bewirken. Es ist hierzu vorgesehen, durch den Einbau von Engstellen jeweils eine Fahrrichtung zu bevorzugen. Auf der Ringstraße soll eine Bevorrechtigung des Verkehrs in Richtung Monheim erfolgen, auf der Hitdorfer Straße soll die Fahrspur Richtung Leverkusen einfacher zu befahren sein. Als weiteres Konzeptziel wird die Gestaltung der Ortseingänge in Form von Kreisverkehren vorgesehen und die Verbesserung der Platzsituation im Bereich der Hitdorfer Straße.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat mit Beschluss vom 25.09.2000 diesem Verkehrskonzept Hitdorf als Grundlage für zukünftige Entscheidungen von Rat und Verwaltung zugestimmt (Vorlage Nr. R 347/15. TA). Mit dem Beschluss wurde die Verwaltung beauftragt, auf der Grundlage dieses Konzeptes eine Vorplanung für die betroffenen Straßenzüge zu erstellen und bei der Umsetzung des Verkehrskonzeptes mit dem Ausbau der Ringstraße zu beginnen. Zudem wurde beschlossen, die Bürgerinnen und Bürger an der weiteren Entwicklung kontinuierlich zu beteiligen.

Mit der Aufstellung des seit dem 10.05.2006 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf West“ erfolgte erstmalig die planungsrechtliche Vorbereitung zur Umsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf, indem der Bebauungsplan die Straßenverkehrsfläche zum Netzschluss der Ringstraße zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße festsetzte.

Der Planungsbeschluss zum Neubau der innerhalb des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf West“ ausgewiesenen Verkehrsfläche erfolgte am 12.07.2010 durch den Rat der Stadt Leverkusen (Vorlage Nr. 0333/2010). Zurzeit wird durch einen Erschließungsträger diese Verkehrsfläche hergestellt und gewährleistet zunächst die Erschließung der ebenfalls durch den Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf West“ vorgesehenen Wohnbebauung nur über die Hitdorfer Straße. Die Zu- und Abfahrt über die Ringstraße und die damit verbundene Herstellung des Netzschlusses zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße ist erst mit dem Abschluss des Planverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ beabsichtigt.

Die Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ erfolgt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur Durchfahrt des allgemeinen Verkehrs über die gesamte Ringstraße herzustellen. Innerhalb des Bebauungsplanverfahrens werden insbesondere die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Anwohner der Ringstraße ermittelt und bewertet.

3.2 Verkehrsuntersuchung Hitdorf

Zur Aktualisierung der Verkehrszahlen wurde im Jahr 2010 das Verkehrsbüro VIA (Köln) beauftragt, die Verkehrsbelastung, den Anteil des Durchgangsverkehrs sowie den Schwerverkehrsanteil am Durchgangsverkehr in Hitdorf zu ermitteln. Im Erhebungszeitraum (Stand 30.09.2010) beträgt die Einwohnerzahl von Hitdorf 7.568 Einwohner. Dieses bedeutet eine Steigerung von 12,6 % gegenüber der Einwohnerzahl von 2010 (6.719 Ew.). Für die kommenden Jahre bis zum Jahr 2020 wird von einem weiteren Bevölkerungswachstum von 8 % ausgegangen. Dieses ergibt sich aus der Weiterführung des Trends zur Einwohnerentwicklung sowie aus den Potentialen der Bebauungspläne (ca. 524 Ew.). Über das Jahr 2020 hinaus lässt sich das Bauflächenpotential in Hitdorf aus dem rechtswirksamen Flächennutzungsplan ableiten und führt zu der Annahme von weiter steigenden Einwohnerzahlen in Hitdorf (ca. 990 Ew.).

Im Verkehrsgutachten wird die bestehende Verkehrssituation als **Analysefall 2010** dargestellt. Aufbauend auf die Bevölkerungsprognose werden im Verkehrsgutachten vom 03. Februar 2011 sowie in einer Zusatzuntersuchung vom 17. Mai 2011 Verkehrsprognosen sowie vergleichende Untersuchungen verschiedener Verkehrsmodelle dargestellt.

Der **Prognosenullfall** betrachtet die Verkehrssituation im Jahr 2020 ohne Veränderungen des Straßennetzes, bei dem die Umsetzung aller bestehenden Bebauungspläne in Hitdorf angenommen wird. Anhand dieses Prognosenullfalls werden durch das Büro VIA die drei Verkehrsmodelle Verkehrskonzept Hitdorf, Bernsteintrasse und Kombination des Verkehrskonzepts mit der Bernsteintrasse simuliert und verglichen.

Als weiterer Ausgangspunkt zur vergleichenden Beurteilung ohne Veränderung des Straßennetzes wird die zukünftige Gesamtsituation über das Jahr 2020 hinaus (**Variante 1+**) betrachtet, bei dem auch die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen (Potentialflächen), für die bisher keine Bebauungspläne vorliegen, als baulich entwickelt angenommen werden. Dieses stellte den maximal anzunehmenden Belastungsfall dar. Zur Vergleichsanalyse der Verkehrssituationen nach dem Jahr 2020 wird die Variante 1+ mit der Variante 3+ verglichen. Bei der **Variante 3+** wird die Prognose der Verkehrssituation in Hitdorf mit Umsetzung des „Verkehrskonzepts Hitdorf“ dargestellt.

Weitere Untersuchungen des Verkehrsgutachtens sowie der Zusatzuntersuchung betreffen die Situation der Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ ohne Realisierung des Verkehrskonzepts (Variante 2), die Situation der Umgehungsstraße mit Realisierung des Verkehrskonzepts (Variante 4+), die Anbindung Hitdorfs über Weinhäuserstraße und Fahnenacker an die Langenfelder Straße (Variante 6+), die Situation Verkehrskonzept mit Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ mit zusätzlichen Verkehrsverbindungen (Variante 7+) sowie die Auswirkungen bei der Ausweisung von Einbahnstraßen (Variante 8+, Variante 9+).

Folgende Tabelle stellt die werktäglichen Verkehrsbelastungszahlen westlich der Langenfelder Straße auf der **Hitdorfer Straße** für unterschiedliche Verkehrsmodelle dar.

Bezugspunkt Straßenabschnitt	Heerweg – Concordiastr.	Concordiastr. – Stöckenstr.	Stöckenstr. – Mohlenstr.	Mohlenstr. – Weinhäuserstr.	Weinhäuserstr. – Parkstraße	Parkstraße – Langenfelder Straße
2010 „Ist-Situation“ ⁽¹⁾	4580	4910	4600	6940	7200	7920
2020 Umgehungsstraße ⁽²⁾	5200	5270	5000	7290	7530	8250
2020+ (ohne Verkehrskonzept) ⁽³⁾	5070	5450	5370	7700	7950	8680
2020+ (mit Verkehrskonzept) ⁽⁴⁾	2980	3530	3810	6200	6550	7230
2020+ (mit Verkehrskonzept und Umgehungsstraße) ⁽⁵⁾	3010	3510	3620	5930	6220	6910

Tabelle 1: Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags **DTV_w (Kfz/24h)** auf der **Hitdorfer Straße** (westl. Teilabschnitt)

⁽¹⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-1; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) im Analysenet

⁽²⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-6; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 2

⁽³⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-4; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 1+

⁽⁴⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-10; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 3+

⁽⁵⁾ Quelle: Gutachten VIA, Zusatzgutachten; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 4+

Folgende Tabelle stellt die werktäglichen Verkehrsbelastungszahlen westlich der Langenfelder Straße auf der **Ringstraße** dar.

Bezugspunkt Straßenabschnitt	Heerweg – Kleingans- weg	Kleingans- weg – Stöckenstr.	Stöcken- str. – Mohlenstr.	Mohlen- straße – Weinhäuser str.	Weinhäu- serstr. – Widdauener Straße	Widdauener Straße – Langenfelder Straße
2010 „Ist-Situation“ ⁽¹⁾	-	200	630	1150	1920	3820
2020 Umge- hungsstraße ⁽²⁾	-	450	970	1610	2420	4500
2020+ (ohne Verkehrskon- zept) ⁽³⁾	660	780	1110	1740	2550	4650
2020+ (mit Ver- kehrskonzept) ⁽⁴⁾	1810	2390	2360	2940	3700	5760
2020+ (mit Ver- kehrskonzept und Umge- hungsstraße ⁽⁵⁾	2020	2660	2800	3450	4260	6320

Tabelle 2: Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags **DTV_w (Kfz/24h)** auf der **Ringstraße** (westl. Teilabschnitt)

⁽¹⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-1; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) im Analysenetz

⁽²⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-6; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 2

⁽³⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-4; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 1+

⁽⁴⁾ Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-10; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 3+

⁽⁵⁾ Quelle: Gutachten VIA, Zusatzgutachten; Kfz-Tagesbelastung (DTV_w) in Variante 4+

Insgesamt wurde durch das Büro VIA ermittelt, dass die im Verkehrskonzept Hitdorf mit Verkehrseinbauten vorgesehene Ortsdurchfahrt zu einer Verteilung des Verkehrs auf die Ringstraße und Hitdorfer Straße führt. Durch die Maßnahmen des Verkehrskonzepts werden 20 % des Durchgangsverkehrs von der Hitdorfer Straße auf die Ringstraße umverteilt. Der weitaus meiste Verkehr auf der Hitdorfer Straße entsteht durch den Ziel- und Quellverkehr der in Hitdorf lebenden Bevölkerung.

Das Gutachten empfiehlt, die Vorschläge des Verkehrsgutachtens mit der richtungsbezogenen Führung und den auf die Hauptfahrtrichtung bezogenen Einengungen umzusetzen. Dies würde bereits erhebliche Handlungsspielräume in den Straßenräumen ermöglichen.

Der Durchgangsverkehrsanteil in Hitdorf beträgt ca. 10 % und kann in einzelnen Abschnitten über 20 % liegen. Der überwiegende Verkehr in Hitdorf ist jedoch dem innerörtlichen Quell- und Zielverkehr zuzuordnen. Der Schwerverkehrsanteil am gesamten Durchgangsverkehr beträgt 14 %.

Das komplette Gutachten wurde als Anhang dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ (Vorlage Nr. 0900/2011) beigefügt und in zusammenfassender Form auf der Bürgerversammlung am 30.05.2011 (frühzeitige Bürgerversammlung) in der Stadthalle Hitdorf vorgestellt. Aufgrund redaktioneller Änderun-

gen sowie als Bestandteil der Vorlage zum Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr.192/I „Ringstraße“ befinden sich die Berichte der Verkehrsuntersuchung vom 03.02.2011 sowie vom 17.05.2011 im Anhang dieser Vorlage (Nr. 1252/2011).

3.3 Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf

Auf Grundlage der vom Büro VIA ermittelten Verkehrszahlen auf der Ringstraße erfolgte durch das Ingenieurbüro Stöcker im März 2011 die Untersuchung der Immissionssituation. Hierbei wurde die zu erwartende Immissionsbelastung auf der Ringstraße nach Umsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf im Jahr 2020+ ermittelt und der heutigen Situation auf der Ringstraße gegenübergestellt. Die Auswertung der Begutachtung weist erwartungsgemäß die deutliche Steigerung des Verkehrslärms infolge der Verkehrszunahme auf der Ringstraße nach, so dass hierdurch der grundsätzliche Anspruch der Anwohner auf Lärmschutz nachgewiesen wird. Die Öffentlichkeit wurde über dieses Ergebnis auf der Bürgerversammlung am 30.05.2011 informiert.

Für Lärmschutzmaßnahmen nach § 1 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 und S. 2 der 16. BImSchV ist es erforderlich, dass der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweges ausgehenden Lärms um mindestens 3 db(A) erhöht wird. Die Erhöhung des Beurteilungspegels ist von Bedeutung, wenn sie auf den erheblichen baulichen Eingriff zurückzuführen ist, d. h. die Lärmsteigerung muss ihre Ursache ausschließlich in der baulichen Maßnahme haben. Der zu erwartende Beurteilungspegel ist somit jeweils für denselben Prognosezeitpunkt für den Zustand mit und für den Zustand ohne baulichen Eingriff zu bestimmen. Für die lärmtechnische Berechnung ist die der Straßenplanung zugrunde gelegte Prognose heranzuziehen. Die Differenz der beiden Beurteilungspegel ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff. Hieraus ergibt sich, dass es für die Ermittlung der Lärmsteigerung auf einen Vergleich der Varianten 1+ und 3+ der Verkehrsuntersuchung ankommt. Diese Situation wird im Immissionsgutachten des Ingenieurbüros Stöcker vom Oktober 2011 untersucht und bewertet.

Variante 1+ der Verkehrsuntersuchung beschreibt die Situation im Jahr 2020+, bei der die heute bekannten potentiellen Baugebiete in Hitdorf vollständig entwickelt sind und bei der die Ringstraße nicht an die Hitdorfer Straße angebunden ist. Hierbei wird eine an die unausgebaute Wohnstraße angepasste Geschwindigkeit von 30 km/h (geringste Belastungssituation) angenommen.

Die Variante 3+ beschreibt die Situation der Ringstraße im Jahr 2020+, bei der die heute bekannten potentiellen Baugebiete voll entwickelt sind und der Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße hergestellt ist. Zusätzlich wird der hier vorgesehene Linienbusverkehr berücksichtigt. Zur Ermittlung der Immissionsbelastung nach Umsetzung des Bebauungsplans wird von einer innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen (maximale Belastungssituation).

Das Gutachten stellt die ermittelten Immissionswerte in Lärmkarten für die Betrachtungszeiträume Tag (6.00 – 22.00 Uhr) und die Nacht (22.00 – 6.00 Uhr) dar sowie die hieraus resultierenden Pegeldifferenzen zwischen der Variante 1+ ohne bauliche Veränderung und der Variante 3+, die den Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße berücksichtigt.

Die schalltechnische Untersuchung der Ringstraße weist nach, dass bei Umsetzung des Bebauungsplans die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) in der Tageszeit bzw. 49 dB(A) in der Nachtzeit überschritten werden. Die Überschreitung an den Fassaden der bestehenden Wohnbebauung beträgt bis zu 6 dB(A) tags und bis zu 8 dB (A) nachts. Durch die veränderte Verkehrssituation ergeben sich in allen Bereichen der Ringstraße Pegeldifferenzen zwischen 3 dB(A) und 12 dB(A). Für sämtliche Wohn- und Aufenthaltsräume entlang der Ringstraße besteht somit vom Grunde her ein Anspruch auf Lärmschutz. Pegel, die die kritische Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreichen oder überschreiten, sind nicht zu erwarten.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden können passive Schallschutzmaßnahmen, die die Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen für schutzbedürftige Nutzungen erfüllen, vorgesehen werden. Entsprechend der DIN 4109 „Schallschutz im Hochbau“ werden im Schallgutachten entlang der Ringstraße Lärmpegelbereiche dargestellt, aus denen sich die schallschutztechnischen Anforderungen an den passiven Schallschutz herleiten lassen. Demnach entspricht die Immissionssituation an den Wohnhäusern zwischen Langenfelder Straße und Widdauener Straße dem Lärmpegelbereich IV und erfordert Fenster der Schallschutzklasse 3. Der übrige Verlauf der Ringstraße wird als Lärmpegelbereich III eingeordnet und erfordert Fenster der Schallschutzklasse 2.

Der Lärmschutz für die Wohnbebauung zwischen Antoniushof und Kleingansweg wurde bereits im Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ verbindlich festgesetzt, so dass in diesem Bereich eine Regelung zum Schallschutz abschließend erfolgt ist.

4. Planungsziele

Generelles Ziel der Planung ist es, die planungsrechtlichen Voraussetzungen für die verkehrliche Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu schaffen.

Folgende konkrete Planungsziele werden durch den Bebauungsplan angestrebt:

- Netzschluss Ringstraße/Umsetzung Verkehrskonzept Hitdorf,
- Verkehrslenkung über die Ringstraße,
- Verkehrsverteilung über Ringstraße und Hitdorfer Straße,
- Ausbau der Ringstraße,
- Verkehrsentlastung auf der Hitdorfer Straße,
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität auf der Hitdorfer Straße,
- Verbesserung der Luftqualität an der Hitdorfer Straße,
- Schaffung der Voraussetzungen zur städtebaulichen Entwicklung im Hitdorfer Ortszentrum.

Die Zielsetzungen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ korrespondieren direkt mit den Zielsetzungen des Verkehrskonzepts Hitdorf für die Hitdorfer Straße.

5. Planungsbindungen

5.1 Landesentwicklungsplan

Im Landesentwicklungsplan sind Aussagen, die das gesamte Plangebiet konkret und unmittelbar berühren, nicht enthalten. Im Bereich der Hitdorfer Straße stellt der Landesentwicklungsplan die Uferzone des Rheins dar.

5.2 Regionalplan

Im überwiegenden Geltungsbereich des Bebauungsplans stellt der Regionalplan (Teilabschnitt Köln) einen allgemeinen Siedlungsbereich dar. Das Gebiet im westlichen Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ wird im Regionalplan als Regionaler Grünzug mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung dargestellt. Daran angrenzend ist die Trasse der BAB 542 als Trasse für den vorwiegend großräumigen Verkehr/Bedarfsplanmaßnahmen dargestellt. Die für diese Trasse dargestellte Linie hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit Erlass vom 17.12.2009 (Az.: Stb 21/72131.10/0542-1025319) aufgehoben, so dass diese Darstellung nicht mehr bindend ist.

5.3 Landschaftsplan

Der Landschaftsplan der Stadt Leverkusen stellt auf der Nordseite der Ringstraße eine Baumreihe mit Winterlinden dar und belegt die Flächen im Abschnitt zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße mit dem Entwicklungsziel für die Landschaft 2 „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“. Der Rat der Stadt Leverkusen hat die Neuaufstellung des Landschaftsplans am 12.07.2010 beschlossen (Vorlage Nr. 0458/2010).

5.4 Flächennutzungsplan

Der rechtswirksame Flächennutzungsplan stellt den Verlauf der im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I liegende Ringstraße als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dar sowie den westlichen Abschnitt (Netzschluss Ringstraße) als „geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“.

5.5 Bestehende Bebauungspläne

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ überlagert sich zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße, einschließlich des Teilabschnitts der Hitdorfer Straße, mit dem seit dem 10.05.2006 rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf West“, der in diesem Teilbereich Straßenverkehrsfläche festsetzt.

Der Bebauungsplan Nr. H 5/69 „Spitzwegstraße“ (rechtsgültig seit dem 09.12.1972), grenzt südlich der Ringstraße an den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ an und überschneidet sich geringfügig mit einer im Bereich der Stöckenstraße festgesetzten Wohnbaufläche sowie einer im Bereich Mohlenstraße festgesetzten Straßenverkehrsfläche.

Der Bebauungsplan Nr. 109/I „Hitdorf Nord (rechtsgültig seit dem 02.09.1998) grenzt nördlich der Ringstraße an den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ an und über-

schneidet sich geringfügig mit einer im Bereich der Weinhäuserstraße festgesetzten Straßenverkehrsfläche.

Der Bebauungsplan Nr. 113/I „Lohrstraße“ (rechtsgültig seit dem 06.11.1990) grenzt südlich der Ringstraße an den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ an und überschneidet sich geringfügig mit einer im Bereich der Langenfelder Straße festgesetzten Straßenverkehrsfläche.

5.6 Angrenzende Bebauungspläne

Südlich der Ringstraße grenzen die Bebauungspläne Nr. 106/I „Weinhäuserstraße“ (rechtsgültig seit dem 30.04.1990) und Nr. 106/I „Weinhäuserstraße 1. Änderung“ (rechtsverbindlich seit dem 14.01.2008) sowie der Bebauungsplan Nr. 119/I „Widdauener Straße“ (rechtsgültig seit dem 12.12.1988) an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ an, ohne sich mit diesem zu überschneiden.

5.7 Verkehrskonzept Hitdorf

Das vom Rat der Stadt Leverkusen am 25.09.2000 beschlossene Verkehrskonzept Hitdorf (Vorlage Nr. R 347/15. TA) ist als Ergebnis eines gem. § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossenen städtebaulichen Entwicklungskonzeptes zu beachten.

6. Bestand und Nutzung

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ umfasst den bestehenden Bereich der Ringstraße zwischen der Langenfelder Straße bis zum Übergang in den Kleingangsweg und führt weiter bis zur Hitdorfer Straße.

Die Bebauung zwischen Langenfelder Straße und Stöckenstraße besteht vorwiegend aus Einfamilienhäusern in offener Bauweise. Zwischen Widdauener Straße und Weinhäuserstraße befinden sich zudem als soziale Einrichtungen zwei Kindertagesstätten.

Die Fahrbahn der Ringstraße weist eine durchgängige, teils löchrige und unebene Asphaltdecke auf und dient der Erschließung der Gebäude an der Ringstraße. Die an die Ringstraße anbindenden Straßen führen nach Norden und Süden zu den dortigen Wohngebieten. Die Randbereiche der Fahrbahn sind größtenteils mit einer Schotteroberfläche bedeckt und werden zu Parkzwecken genutzt. Der Querschnitt ist mit ca. 10 – 14 Metern sehr großzügig dimensioniert, da die Ringstraße funktional immer als Wohnsammelstraße bzw. „dörfliche“ Hauptverkehrsstraße konzipiert war.

Im Streckenabschnitt zwischen Stöckenstraße und der Bestandsbebauung am Kleingangsweg besteht Wohnbebauung (Mehrfamilienhäuser) nur auf der südlichen Seite der Ringstraße. Nördlich der Ringstraße befinden sich landwirtschaftlich genutzte Flächen, die sich in die offene Landschaft fortsetzen. Eine Baumreihe markiert hier den Übergang in den Landschaftsraum.

Der westliche Planbereich zwischen Kleingangsweg und Hitdorfer Straße weist eine noch unbebaute, ehem. als Wiese genutzte Fläche auf, jedoch erfolgt hier zurzeit die

Baumaßnahme zur Erstellung der Erschließungsstraße im Rahmen der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf-West“, der hier Wohnbebauung festsetzt.

7. Planung

Der Vorentwurf des Bebauungsplans weist das Plangebiet als Straßenverkehrsfläche aus. Innerhalb dieser Fläche erfolgt die Gestaltung der Ringstraße. Die Verkehrsfläche weist abschnittsbezogen unterschiedliche Querschnitte auf und unterteilt sich entsprechend der Querschnittsbreite in Gehweg, Parkstreifen und Fahrbahn.

Für den Abschnitt zwischen Hitdorfer Straße und Kleingansweg besteht bereits eine Planung, die durch den Erschließungsvertrag im Zusammenhang der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf West“ verbindlich geregelt ist. Die Ringstraße wird in diesem ca. 700 m langen Abschnitt mit einer 7,5 m breiten Fahrbahn und Gehwegen zwischen 2,0 m und 3,0 m Breite ausgebaut. Innerhalb der Fahrbahn werden alternierend Parkplätze markiert.

Der Bebauungsplan selbst wird die konkrete Ausgestaltung des Straßenbaus nicht festsetzen. Dies obliegt den Planungs- und Baubeschlüssen für Tiefbaumaßnahmen. Die hier beschriebene Straßenplanung entspricht dem Planungskonzept der Vorlage Nr. 1279/2011 des Fachbereichs Tiefbau und wird nachrichtlich im Bebauungsplan dargestellt.

Für den Abschnitt zwischen Kleingansweg und Langenfelder Straße werden aufgrund verschiedener Ausbaubreiten der städtischen Straßenbauflächen unterschiedliche Aufteilungen der Querschnitte für die jeweiligen Verkehrsarten vorgesehen.

a) Querschnittsaufteilung und Knotenpunktelemente

Die geplanten Fahrbahnbreiten variieren zwischen 5,50 m und 6,00 m. Grundsätzlich schließen an die Fahrbahn beidseitig ein 2,00 m breiter Längsparkstreifen und ein Gehweg an, dessen Breite, je nach dem zur Verfügung stehenden Querschnitt, zwischen 1,75 m und 2,00 m beträgt. Der Parkstreifen selbst wird zwangsweise durch die vorhandenen Zufahrten unterbrochen sowie durch so genannte Baumscheiben (Straßenbegleitgrün), die der Straßenraumgestaltung und dem städtebaulichen Aspekt zu Gute kommen.

Im Abschnitt zwischen Widdauener Straße und Weinhäuserstraße befindet sich bzgl. des Querschnittes ein Engpass, der die vorher beschriebene Aufteilung nicht zulässt. Hier kann beidseitig nur Platz für einen Gehweg angeboten werden, die Längsparkstreifen müssen daher entfallen. Jedoch kann hier partiell Parken auf der Fahrbahn angeboten werden. Aus diesem Grund und auch dadurch, dass sich in diesem Abschnitt zwei Kindergärten befinden, ist hier eine Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h vorgesehen.

Weiterhin kann ab Stöckenstraße bis hin zum Anschlussbereich Kleingansweg auf der Nordseite kein Gehweg und kein Längsparkstreifen mehr angeboten werden, da sich hier auch wieder der Querschnitt ändert. Dass in diesem Bereich darauf verzichtet werden kann, ergibt sich daraus, dass momentan die Bebauung auf der Nordseite der Ringstraße auf Höhe der Stöckenstraße endet.

In den Knotenpunkten Ringstraße/Langenfelder Straße und Ringstraße/Mohlenstraße sieht das Planungskonzept des Tiefbauamtes Minikreisverkehre vor, die hier u. a. zur Geschwindigkeitsreduzierung dienen. Weitere Minikreisverkehre sind aufgrund der zur Verfügung stehenden Verkehrsflächen nicht möglich, so dass an allen anderen Knotenpunkten die Ringstraße als vorfahrtberechtigte Straße geführt wird.

Im Anschlussbereich der Ringstraße an das Bebauungsplangebiet 59/I "Hitdorf-West" wird ebenfalls ein Minikreisverkehr entstehen. Somit ergibt sich ein schlüssiges Konzept von Minikreisverkehren über den Ausbaubereich der Ringstraße.

Zur Durchsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf an sich wird die nicht bevorzugte Fahrtrichtung der Ringstraße an mehreren Engstellen behindert, so dass hier kein Begegnungsverkehr mehr möglich ist und eine Wartepflicht eintritt. Für den Fahrradverkehr bieten die Einengungen die Besonderheit, dass Radfahrer an den Engstellen rechts vorbeifahren können und diese somit ungehindert ihre Fahrt fortsetzen können, insbesondere auch ohne mögliche Konfliktpunkte mit dem Gegenverkehr.

b) Fußgänger

Für Fußgänger sind zahlreiche Querungsstellen mittels Fußgängerüberwegen an den Minikreisverkehren oder Überquerungshilfen vorgesehen, die insbesondere die Schulwegsicherung gewährleisten sollen. Auch in der Nähe der momentan vorgesehenen Bushaltestellen befinden sich explizite Querungsstellen. Weiterhin ist im Bereich der Stöckenstraße eine Überquerungshilfe geplant, da von hier an der Fußgängerlängsverkehr, wie bereits beschrieben, nur noch einseitig erfolgen kann und somit eine Querung der Fahrbahn zwangsweise nötig wird.

c) Radfahrer

Separate Radwege oder Angebotsstreifen für Fahrradfahrer können innerhalb der gewählten bzw. gewünschten Querschnittsaufteilung nicht angeboten werden. Der Radfahrverkehr muss deshalb über die normale Fahrbahn abgewickelt werden. Laut Empfehlung für Radverkehrsanlagen (ERA 95) ist dieser bei der prognostizierten Verkehrsbelastung der Ringstraße zulässig.

d) ÖPNV

Mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes Hitdorf werden die Buslinien, die zurzeit den ÖPNV-Bedarf in Hitdorf über die Hitdorfer Straße abdecken, auf die Hitdorfer Straße und Ringstraße in der Form aufgeteilt, dass die Haltepunkte nur auf der Seite der bevorzugten Fahrtrichtung liegen. Auf der Ringstraße entstehen somit 2 Bushaltestellen auf der nord-östlichen Straßenseite.

e) Begrünung

Das Begrünungskonzept der Ringstraße ist mit dem Fachbereich Stadtgrün abgestimmt und erfolgt nach den örtlichen Gegebenheiten unter Berücksichtigung der Lage von vorhandenen Zufahrten und Leitungen. Der zwischen Kleingansweg und Stöckenstraße verlaufende Pflanzstreifen mit Baumbestand ist nicht Bestandteil der Straßenplanung und wird erhalten.

f) Entwässerung

Die gesamte Verkehrsfläche wird mittels Sinkkästen in der Fahrbahn und in ausrei-

chender Anzahl gewährleistet. Der vorhandene Mischwasserkanal ist für die Aufnahme des anfallenden Regenwassers bereits ausgelegt bzw. nimmt dieses teilweise heute schon auf.

8. Umweltbericht

8.1 Einleitung

8.1.1 Kurzdarstellung der Inhalte und Ziele des Bebauungsplanes

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ umfasst den Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße in Leverkusen-Hitdorf. Der Bebauungsplan wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Öffnen der Ringstraße als Durchfahrtsstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße zu schaffen. Der Bebauungsplan schafft zudem Planungsrecht für den Ausbau der Ringstraße als Erschließungsstraße im Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg.

8.1.2 Umweltschutzziele aus einschlägigen Fachgesetzen und Fachplanungen und ihre Bedeutung für den Bebauungsplan

Im **Regionalplan** der Bezirksregierung Köln ist das Plangebiet überwiegend als allgemeiner Siedlungsbereich dargestellt. Das Gebiet im westlichen Teilbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ überschneidet sich mit einer im Regionalplan als Regionaler Grünzug mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung dargestellten Fläche. Die Fläche wird im Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz“ aus dem Jahr 2006 als potentieller Überflutungsbereich und als Extremhochwasserbereich außerhalb der Überschwemmungsbereiche (Rhein) dargestellt.

Im rechtswirksamen **Flächennutzungsplan** der Stadt Leverkusen wird der Verlauf der Ringstraße als „sonstige überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ bzw. als „geplante überörtliche und örtliche Hauptverkehrsstraße“ dargestellt.

Der **Landschaftsplan** der Stadt Leverkusen stellt auf der Nordseite der Ringstraße eine Baumreihe mit Winterlinden dar und belegt die Flächen im Abschnitt zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße mit dem Entwicklungsziel für die Landschaft 2 „Anreicherung einer im ganzen erhaltungswürdigen Landschaft mit gliedernden und belebenden Elementen“.

8.2 Beschreibung und Bewertung der Umweltauswirkungen

8.2.1 Bestandsaufnahme

Schutzgut Mensch

Die geplante Änderung der Straßenführung hat Auswirkungen auf die Geräuschsituation an der bestehenden Wohnbebauung in der Nähe des Plangebietes. Die Straßenverkehrsgeräusche werden auf Grundlage der Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV – beurteilt.

Die örtliche Lärmbelastung wird durch den Verkehr auf der Ringstraße bestimmt. Eine im Jahr 2010 durchgeführte Verkehrszählung weist nach, dass die höchste Verkehrsbelastung im Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Widdauener Straße besteht und sich im weiteren Verlauf bis zur Stöckenstraße verringert. Hier werden an den Wohngebäuden die unmittelbar an den Straßenraum angrenzen z. T. die Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) überschritten.

Der Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg wird nur wenig von Verkehr frequentiert. Hier liegen die Beurteilungspegel am Tage und in der Nacht unterhalb der Grenzwerte der 16. BImSchV. Im Abschnitt zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße ist die Erschließungsstraße im Bau.

Eine schalltechnische Untersuchung (Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01E, IST Burscheid vom 20.10.2011) zur Ermittlung der Lärmbelastung entlang der Ringstraße auf Grundlage der im Jahr 2010 durchgeführten Verkehrszählung wurde durchgeführt.

Belastungen durch Gewerbe- oder Sportlärm innerhalb des Plangebietes bestehen nicht.

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Bewertung zum Schutzgut Tiere und Pflanzen orientiert sich an den gesetzlichen Grundlagen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG), des Bundesartenschutzgesetzes (BArtSchG) und des Landschaftsgesetzes – LG für das Land Nordrhein-Westfalen.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst im Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Stöckenstraße im Wesentlichen den hier bereits bestehende Straßenraum, der keine relevante Lebensgrundlage für Tiere oder Pflanzen bildet.

Im Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg besteht nördlich der Ringstraße eine Baumreihe, die den Übergang in die durch die Landwirtschaft genutzte freie Landschaft bildet.

Auf der Fläche zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße haben gemäß der im Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ festgesetzten Planung die Bauarbeiten zur Erstellung der Erschließungsstraße begonnen.

Schutzgut Klima und Luft

Die Bewertung der Luftqualität orientiert sich grundsätzlich an Grenzwerten aus Verordnungen und Verwaltungsvorschriften zum Bundesimmissionsschutzgesetz und aus Richtlinien der Europäischen Union: 39. BImSchV bzw. EU-Richtlinie 2008/50/EG.

Das Plangebiet befindet sich im Wesentlichen innerhalb eines Siedlungsgefüges und ist größtenteils bereits versiegelt. Nördlich der Ringstraße zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg grenzen landwirtschaftliche genutzte Freiflächen an die Planbereichsgrenze. Eine hier vorhandene Baumreihe befindet sich innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“. Durch die insgesamt aufgelockerte, ein- bis zweigeschossige Bebauung entlang der Ringstraße sowie der

Nähe zu der großen Ventilationsbahn des Rheins im Süden und zu den ausgedehnten Freiflächen im Norden von Hitdorf besteht eine gute Durchlüftung des Gebietes. Aus diesem Grunde und wegen der günstigen Bebauungsstruktur und vergleichsweise niedriger Verkehrsbelastung ist das Plangebiet als lufthygienisch unproblematisch einzustufen. Aufgrund der guten Standortbedingungen wurde das Plangebiet bei der in 2008 durchgeführten Ermittlung der Luftqualität in Leverkusener Straßen mittels Computermodellierung (Luftschadstoff-Screening NRW) nicht berücksichtigt. Untersucht wurden dagegen in diesem Rahmen zwei eng bebaute Abschnitte der Hitdorfer Straße; die Ergebnisse ergaben dort keine Luftschadstoff-Grenzwertüberschreitungen gem. 39. BImSchV.

Schutzgut Landschaft

Die Bewertung zum Schutzgut Landschaft orientiert sich an den gesetzlichen Grundlagen des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) und des Landschaftsgesetzes – LG für das Land Nordrhein-Westfalen.

Landschaftliche Flächen (Wiesen) werden im westlichen Planbereich durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ erfasst, jedoch erfolgten hier zurzeit die Bauarbeiten zur Umsetzung der durch den Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ festgesetzten Planung, der hier Straßenverkehrsfläche und Wohnbebauung vorsieht.

Schutzgut Boden

Die Bewertung der Bodenqualität orientiert sich grundsätzlich an den gesetzlichen Grundlagen des Bundesbodenschutzgesetzes (BBodSchG), der Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung (BBodSchV), des Landesbodenschutzgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (LbodSchG NRW), des Baugesetzbuches (BauGB) sowie anhand des Altlastenerlasses für Nordrhein-Westfalen.

Die Fahrbahn der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Kleingansweg weist eine durchgängige, teils löchrige und unebene Asphaltdecke auf. Die Randbereiche der Fahrbahn sind unversiegelt und z. T. mit einer Schotteroberfläche bedeckt, die zu Parkzwecken genutzt werden. Zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg besteht auf der Nordseite der Ringstraße eine Baumreihe auf unversiegeltem Boden. Im unbebauten Abschnitt zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße erfolgen zurzeit die Erschließungsmaßnahmen zur Erstellung der Ringstraße gem. Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“.

Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 192/I „Ringstraße“ sind nach heutigem Kenntnisstand keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt.

Schutzgut Wasser

Die Bewertung orientiert sich an den gesetzlichen Grundlagen des Landes-Wassergesetzes (LWG) sowie am Wasser-Haushaltsgesetz (WHG) für das Land Nordrhein-Westfalen.

Das Plangebiet liegt außerhalb von Wasserschutzgebieten. Im Bereich des Bebauungsplanes befinden sich keine Grundwassermessstellen. Die Fläche wird im Regionalplan der Bezirksregierung Köln im Teilabschnitt „Vorbeugender Hochwasserschutz“ aus dem Jahr 2006 als potentieller Überflutungsbereich und als Extremhochwasserbereich außerhalb der Überschwemmungsbereiche (Rhein) dargestellt.

Der Abschnitt zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße zählt als hochwassergeschützter Bereich eines 100jährigen Hochwasserereignisses (BHW 100). Im Bereich eines statistisch alle 500 Jahre wiederkehrenden Hochwasserereignisses (BHW 500) befinden sich der Planbereich im Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Kleingansweg sowie dem Bereich der Hitdorfer Straße.

Oberflächengewässer innerhalb des Plangebietes kommen nicht vor, die Hitdorfer Straße grenzt an den Uferbereich des Rheins.

Schutzgut Kultur- und sonstige Sachgüter

Eine Bewertung erfolgt nach dem Denkmalschutzgesetz (DSchG NW) für das Land Nordrhein-Westfalen. Innerhalb des Geltungsbereiches des Bebauungsplans 192/I „Ringstraße“ befinden sich keine Baudenkmäler. Außerhalb des Planbereichs befindet sich die am Heerweg gelegene und in der Denkmalliste der Stadt Leverkusen eingetragene St. Antonius-Kapelle.

Wechselwirkungen

Erhebliche Wechselwirkungen zwischen den o. g. Schutzgütern sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht bekannt.

8.2.2 Prognose

Nach Realisierung des Bebauungsplans erfolgt der Ausbau der Ringstraße in Form der Erstellung von Fahrbahn und Gehweg mit Anordnung von Stellplätzen und Baumpflanzungen im Straßenraum. Folgende wesentliche Auswirkungen sind zu erwarten:

- Durch den geplanten Ausbau der Ringstraße werden bisher unversiegelte Bereiche versiegelt.
- Mit der Durchfahrt des allgemeinen Verkehrs über die Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße steigt die Verkehrs- und verkehrslärmbelastung.
- Der Anstieg des Kfz-Verkehrs auf der Ringstraße verursacht zusätzliche Belastungen durch Luftschadstoffe.
- Die Umwandlung der Kreuzung Ringstraße/Langenfelder Straße in einen Kreisverkehr wird sich positiv auf den Verkehrsfluss und somit auch auf den Lärmpegel und die Luftqualität auswirken.

Boden und Pflanzen

Durch den geplanten Ausbau der Ringstraße werden bisher unversiegelte, mit wassergebundener Oberfläche (Schotter) versehene Bereiche versiegelt mit der Folge, dass Flächen für die Versickerung von Regenwasser verloren gehen. Mit der Erstellung der Straßenbaumaßnahme erfolgt zudem ein Eingriff in den Boden, bei dem oberflächennahe Bodenschichten z. T. entfernt werden. Relevant für Ausgleichsverpflichtung für Eingriffe in Natur und Landschaft im Sinne des § 1 a BauGB ist hierbei ausschließlich die Fläche zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg. Diese Fläche ist momentan dem Außenbereich zuzuordnen. Die Eingriffe sind voraussichtlich gering, da die Flächen bereits überwiegend versiegelt sind und als Straße, Weg oder Stellplatz genutzt werden. Innerhalb des Planbereichs befindet sich am nördlichen Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg eine durch die aktuelle Pla-

nung als Verkehrsbegleitgrün berücksichtigte Fläche mit Baumbestand. Durch die Umgestaltung/Ausbau der Ringstraße werden ca. 33 Bäume geplant. Es ist somit von einer Kompensation bei einem Eingriff auszugehen. Die Abwicklung erfolgt über das sog. Städtische Ökokonto. Die Ausgleichsmaßnahmen sind Bestandteil der Erschließungsmaßnahme.

Die Fläche zwischen Langenfelder Straße und Stöckenstraße ist Bestandteil des im Zusammenhang bebauten Ortsteils. Baumaßnahmen stellen hier gem. § 1 a BauGB keinen ausgleichspflichtigen Eingriff dar. Durch die geplanten Baumpflanzungen wird auch dieser Teil ökologisch aufgewertet.

Der Eingriff der Erschließung zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße wurde innerhalb des Planverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ untersucht, bewertet und durch die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Verkehrsimmissionen

Mit der Durchfahrt des allgemeinen Verkehrs über die Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße verändert sich die Verkehrsbelastung. Gemäß des vom Verkehrsplanungsbüro VIA erstellten Gutachtens lässt sich erkennen, dass sich mit der Umsetzung des Verkehrskonzeptes eine Verringerung des Verkehrs auf der Hitdorfer Straße erzielen lässt, während es auf der Ringstraße zu einer deutlichen Zunahme des Verkehrs kommt. Auf den Verbindungsstraßen zwischen Hitdorfer Straße und Ringstraße wird ebenfalls eine Mehrbelastung durch Kfz-Verkehr angenommen.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ ist auf Basis der Verkehrsprognose von 2011 eine Schallprognose erstellt worden. Die Ermittlung der schallschutztechnischen Auswirkungen (Immissionsbelastungen) erfolgte durch das Ingenieurbüro Stöcker.

Die vorhabenbedingte Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Ringstraße ist erheblich und bedingt einen Anstieg der Beurteilungspegel im Bereich zwischen + 3 dB(A) bis zu + 18 dB(A) (siehe Pegeldifferenzkarten Variante 3+ - Variante 1+, S. 18 bis 21 des schalltechn. Gutachtens). Es ist eine Überschreitung der Richtwerte der 16. BImSchV für die Freibereiche bzw. alle Gebäudefronten an der Ringstraße (im gesamten Ausbaubereich) prognostiziert worden. Die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Straßenverkehr von 59/49 dB(A) (Tag/Nacht) für allgemeine und reine Baugebiete sind einzuhalten, ggf. sind passive Schallschutzmaßnahmen (z. B. der Einbau von Schallschutzfenstern) erforderlich.

Da es sich bei der geplanten Maßnahme um eine wesentliche Änderung im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 der 16. BImSchV (an den Fassaden der Bestandsgebäude im Ausbaubereich entlang der Ringstraße besteht eine Pegeldifferenz von mind. 3 dB) handelt, besteht für die Anlieger dem Grunde nach Anspruch auf Schallschutz, wenn an ihrem Wohngebäude eine Überschreitung der Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung festgestellt wird. Die Stadt als Straßenbaulastträger hat in diesem Fall die Kosten für erforderliche Schallschutzmaßnahmen zu tragen.

Gemäß dem schalltechnischen Gutachten führt die prognostizierte Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Hitdorfer Straße zu einer kaum wahrnehmbaren Minderung des Verkehrslärms.

Luft

Die prognostizierte Zunahme des Verkehrs wird die Luftqualität im Bereich Ringstraße nur unerheblich verschlechtern. Aufgrund der günstigen Standortbedingungen (Straßenbreite, niedrige und weitgehend fehlende geschlossene Bebauung, relativ geringe Hintergrundbelastung der Luft, gute Ventilationsverhältnisse, relativ geringe Gesamtverkehrsbelastung, usw.) kann davon ausgegangen werden, dass hier die Grenzwerte gem. 39. BImSchV nach wie vor erheblich unterschritten werden. Nach den beim Luftschadstoff-Screening Leverkusen gewonnenen Erfahrungen und Erkenntnissen aus der Fachliteratur ist in der Regel mit Grenzwertüberschreitungen gem. 39. BImSchV – bei ungünstigen Standortbedingungen – erst ab DTV-Werten von etwa 10.000 zu rechnen.

Es ist bekannt, dass Fahrzeuge am wenigsten Abgase emittieren, wenn sie sich ohne ständiges Abbremsen und Wiederbeschleunigen bewegen. Die geplanten Kreisverkehre werden für eine Verkehrsverflüssigung sorgen und somit auch einen Beitrag zur Schadstoffreduzierung leisten.

8.3 Empfohlene Maßnahmen zur Vermeidung, Verringerung und zum Ausgleich nachteiliger Auswirkungen

Der Ausbau der Ringstraße und deren Anschluss an die Hitdorfer Straße löst keinen wesentlichen Eingriff in Natur und Landschaft aus. Die Winterlinden der Baumreihe zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg bleiben erhalten und werden in das Plankonzept integriert. Weitere Ausgleichsmaßnahmen werden durch die vorliegende Straßenverkehrsplanung nicht ausgelöst. Mit der Anpflanzung von Bäumen innerhalb des Straßenraums ließen sich ggf. notwendige Ausgleichsmaßnahmen innerhalb des Geltungsbereichs des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ realisieren. Der Eingriff der Erschließung zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße wurde bereits innerhalb des Planverfahrens zum Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ untersucht, bewertet und durch die Zuordnung von Ausgleichsmaßnahmen kompensiert.

Im schalltechnischen Gutachten wird als passive Schallschutzmaßnahme der Einbau von Schallschutzfenstern bzw. die Luftschalldämmung von Außenbauteilen schutzbedürftiger Nutzungen empfohlen, da eine Lärmschutzwand auf Grund der örtlichen, städtebaulichen Situation nicht sinnvoll bzw. nicht realisierbar erscheint. Die Lärmpegelbereiche gem. DIN 4109 werden im schalltechnischen Gutachten dargestellt.

8.4 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Die beauftragte Verkehrsuntersuchung durch das Verkehrsplanungsbüro VIA hat ergeben, dass eine gleichwertige verkehrstechnische Lösung zur Entlastung des Hitdorfer Ortszentrums durch Ziel-, Quell- und Durchgangsverkehr nicht besteht. Eine anderweitige Planungsmöglichkeit wäre der Verzicht auf den Ringschluss Hitdorf. Hiermit ließe sich eine höhere Belastung der Anwohner der Ringstraße vermeiden, die erheblichen Verkehrsbelastungen auf der Hitdorfer Straße könnten allerdings nicht gemindert werden.

8.5 Zusätzliche Angaben

Weitere Angaben bestehen zum jetzigen Zeitpunkt nicht.

8.6 Beschreibung der Maßnahmen zur Überwachung der erheblichen Auswirkungen - Monitoring

Die beteiligten Behörden sind gesetzlich verpflichtet, die Stadt Leverkusen in Bezug auf die ihnen vorliegenden und im Rahmen der gesetzlichen Aufgabenerfüllung anfallenden Erkenntnisse über erhebliche, insbesondere unvorhergesehene Umweltauswirkungen zu unterrichten.

8.7 Allgemein verständliche Zusammenfassung

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ wird aufgestellt, um die planungsrechtlichen Voraussetzungen zum Öffnen der Ringstraße als Durchfahrtsstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße zu schaffen. Da bereits im Wesentlichen eine Versiegelung des Planbereichs besteht und die Ringstraße als Erschließungsstraße genutzt wird, ist der Eingriff in Natur und Landschaft als gering einzustufen.

Erheblich Auswirkungen für die Anwohner ergeben sich aufgrund des Kfz-Verkehrs, der die Ringstraße zukünftig befahren wird. Die Lärmeinwirkung auf die Bewohner und auf die schutzbedürftigen Nutzungen lässt sich anhand der im Schallgutachten dargestellten Lärmpegelbereiche ermitteln und mittels daraus resultierender Maßnahmen zur Luftschalldämmung der Außenbauteile gem. DIN 4109 reduzieren.

9. Auswirkungen der Planung und Abwägung

9.1 Hitdorfer Straße

Die Umsetzung der Planung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ führt zur Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und ermöglicht die Umsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf. Mit dem Verkehrskonzept Hitdorf wird eine Verringerung der Verkehrsbelastung auf der Hitdorfer Straße angestrebt, um die dortigen Anwohner zu entlasten und die Voraussetzungen für einen verkehrssicheren Straßenausbau und weitere städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen zu schaffen. Die bestehenden Straßenquerschnitte der Hitdorfer Straße sind nur bedingt geeignet, die anfallenden Verkehre sicher zu bewältigen. In weiten Bereichen ist die vorhandene Straße so schmal, dass selbst notwendige Gehwege ohne Beseitigung vorhandener Bausubstanz nicht angelegt werden können. Zum Teil ist auch ein Begegnungsverkehr mit größeren Fahrzeugen nicht möglich. Die Umsetzung des Verkehrskonzepts Hitdorf ist daher für die städtebauliche Entwicklung und Ordnung in Hitdorf dringend erforderlich.

Im Rahmen der Abwägung wird der Verkehrsreduzierung und dem hierdurch ermöglichten Umbau der Hitdorfer Straße eine höhere Priorität eingeräumt als der mit der Planung verbundenen Zunahme des Verkehrslärms und der Verkehrsmenge auf der Ringstraße. Die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt zur Umsetzung des am 25.09.2000 vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossenen Verkehrskonzepts für Hitdorf sowie zur Umsetzung der Beschlüsse des seit dem 13.03.2006

rechtswirksamen Flächennutzungsplans. Durch den zu erwartenden Einwohnerzuwachs in Hitdorf wird sich die zu bewältigende Verkehrsbelastung weiter erhöhen, so dass zwingender Handlungsbedarf für verkehrstechnische Maßnahmen in Hitdorf besteht. Auf den Beschluss des Rates, neue Wohngebiete in Hitdorf erst zu entwickeln, wenn die infrastrukturellen Voraussetzungen gegeben sind, wird verwiesen (Arbeitsprogramm Verbindliche Bauleitplanung (Vorlage Nr. 0415/2010).

Eine Reduzierung des Kfz-Verkehrs auf der Hitdorfer Straße ist erreichbar, wenn zusätzliche Verkehrswegeverbindungen durch Hitdorf geschaffen werden. Innerörtlich ist dieses nur über die Ringstraße leistbar, da die dort bestehenden Straßenquerschnitte einen geeigneten verkehrstechnischen Ausbau ermöglichen und ein Anschluss an die Hitdorfer Straße hergestellt werden kann. Eine Reduzierung der Verkehrsmenge auf der Hitdorfer Straße von 16 % - 19 % im Bereich zwischen Langenfelder Straße und Mohlenstraße und von 29 % – 41 % im Bereich zwischen Mohlenstraße und Heerweg wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA prognostiziert.

Gegenüber der Ringstraße fungiert die Hitdorfer Straße nicht nur als Verkehrs- und Anliegerstraße sondern ist bedeutend für die gesamte Hitdorfer Bevölkerung, da sie u. a. das Hitdorfer Ortszentrum definiert. Im Rahmen der Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf hat das Büro BSV (Aachen) im Jahr 2000 eine städtebauliche Analyse des Verkehrsraumes an der Hitdorfer Straße vorgenommen. Die Situation und die Probleme der geringen und nicht veränderbaren Straßenquerschnitte mit unzureichenden Gehwegen und Fahrbahnbreiten bestehen unverändert. Durch die Verkehrsverlagerung und durch die Einbauten in die Hitdorfer Straße sind eine Verringerung der Geschwindigkeit, eine partielle Aufweitung sowie bessere Querungsmöglichkeiten anlegbar. Die Verkehrsverlagerungen bieten zudem die Chance, weitergehende Maßnahmen zur Stärkung des Nahversorgungszentrums Hitdorf entsprechend dem vom Rat der Stadt Leverkusen am 28.04.2009 beschlossenen Nahversorgungskonzept (Vorlage Nr. R 1170/16. TA) einzuleiten (bspw. verkehrsberuhigter Geschäftsbereich, ggf. „shared space“). Erste Studien für ein straßenräumliches Handlungskonzept der Hitdorfer Straße wurden im Rahmen der Planungswerkstatt zum Verkehrskonzept Hitdorf erarbeitet. Im weiteren Planungsprozess erfolgt die konkretisierte Entwicklung der Ausbauplanung der Hitdorfer Straße.

Die mit der Reduzierung der Verkehrsbelastung verbundene Minderung des Verkehrslärms liegt unterhalb der akustischen Wahrnehmungsschwelle. Hierfür wäre eine stärkere Reduzierung des Verkehrs notwendig, die sich aufgrund der immer noch verbleibenden Verkehre nicht herstellen lässt.

Die mit der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ verbundenen verkehrlichen Auswirkungen auf die Ringstraße und die anschließenden Erschließungsstraßen wurden durch eine Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros VIA in einer Prognoseberechnung im Januar 2011 umfänglich ermittelt. Auf dieser Grundlage wurde das Ausmaß der mit der Umsetzung des Bebauungsplans zu erwartenden Immissionsbelastung der betroffenen Anwohner durch eine schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker im Oktober 2011 ermittelt und bewertet.

9.2 Ringstraße

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit dem geplanten Ausbau der Ringstraße eine erhebliche Mehrbelastung der Anwohner durch Verkehrslärm verbunden ist. Eine Zunahme des Verkehrs wird auch auf angrenzenden Erschließungsstraßen erwartet, wenn sich für den Ziel- und Quellverkehr neue Verkehrsbeziehungen entwickeln sollten. Das Immissionsgutachten weist nach, dass bei Umsetzung des Bebauungsplans die Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für Wohngebiete von 59 dB(A) in der Tageszeit bzw. 49 dB(A) in der Nachtzeit überschritten werden. Die Überschreitung an den Fassaden der bestehenden Wohnbebauung beträgt bis zu 6 dB(A) tags und bis zu 8 dB (A) nachts. Durch die veränderte Verkehrssituation ergeben sich in allen Bereichen der Ringstraße Pegeldifferenzen zwischen 3 dB(A) und 12 dB(A). Für sämtliche Wohn- und Aufenthaltsräume entlang der Ringstraße besteht vom Grunde her ein Anspruch auf Lärmschutz. Pegel, die die kritische Schwelle zur Gesundheitsgefahr von 70 dB(A) tags bzw. 60 dB(A) nachts erreichen oder überschreiten sind nicht zu erwarten.

Der Schutzbedürftigkeit der Wohnnutzungen muss durch das Planverfahren Rechnung getragen werden. Zudem befinden sich an der Ringstraße zwischen Widdauer Straße und Weinhäuserstraße zwei Kindertagesstätten. Kindertagesstätten sind innerhalb von Wohngebieten allgemein zulässig. Für die Schutzbedürftigkeit der Kindertagesstätten werden die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete herangezogen.

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden können passive Schallschutzmaßnahmen, die die Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung von Außenbauteilen für schutzbedürftige Nutzungen erfüllen, angeordnet werden.

Die Ringstraße wird zukünftig weiterhin als Gemeindestraße klassifiziert sein und wird nicht allein die Funktion einer Ortsdurchfahrt der L 293 übernehmen, sondern ersichtlich nur Teilverkehre der Hitdorfer Straße aufnehmen, um die Hitdorfer Straße zu entlasten. Die Ringstraße dient primär weiterhin dazu, den örtlichen Binnen-, Ziel- und Quellverkehr von Hitdorf aufzunehmen und auf das weitere Straßennetz zu verteilen. Nach einem Ausbau der Ringstraße kann und soll die Hitdorfer Straße auch weiterhin teilweise die Funktion einer Ortsdurchfahrt als Landesstraße erfüllen. Die Bedeutung der Ringstraße als Gemeindestraße ist ersichtlich, da nahezu 80 % der hier abzuwickelnden Verkehre sich aus dem innerörtlichen Verkehrsaufkommen ergeben.

9.3 Schallschutzmaßnahmen

Die mit dem Ausbau der Ringstraße verbundenen Immissionsbelastungen der Anwohner können durch passive Schallschutzmaßnahmen auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Aufgrund der vorliegenden Bebauungssituation erscheint die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen, in Form von abschirmenden Hindernissen zwischen der Geräuschquelle und den Immissionsorten, nicht oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand realisierbar.

Gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Um-

welteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Kosten für Schutzmaßnahmen müssen im Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Für einen ausreichenden, aktiven Schallschutz wäre die beidseitige Anordnung von geschlossenen Lärmschutzwänden im öffentlichen Straßenraum erforderlich. Die erforderlichen Schallschutzwände würden unmittelbar an die privaten Grundstücksgrenzen angrenzen. Dieses würde die Berücksichtigung von Abstandsvorschriften sowie die Zustimmung der jeweiligen Grundeigentümer erfordern. Unterbliebe diese Zustimmung, würde der Schutzzweck der Mauer unterlaufen. Zudem verhindern eine Vielzahl vorhandener Grundstückszufahrten und Hauszugänge eine funktional notwendige, geschlossene Schutzmauer, so dass allein hierdurch eine wahrnehmbare Lärminderung nur mit unverhältnismäßigem Aufwand herstellbar erscheint, da Tore, Türen und Durchgänge gesondert berücksichtigt werden müssten. Die Erschließung und Erreichbarkeit der Grundstücke muss sichergestellt sein und kann nicht grundsätzlich verändert werden. Die wirksame Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen ist daher nur schwer zu erreichen und nicht garantierbar.

Auch würde die Anordnung von Lärmschutzwänden, die sich unmittelbar an der Grundstücks- oder Hausgrenze befinden würden, zu Verschattungen der Grundstücke und zu Sichtbehinderungen der Bewohner führen und damit eine erhebliche Beeinträchtigung darstellen. Eine Schallschutzwand müsste mindestens eine Höhe von ca. 5 Metern aufweisen, um die Orientierungswerte an den schützenswerten Nutzungen der Obergeschosse zu gewährleisten. Niedrigere Wände verlieren an Wirksamkeit. Der Errichtung von Schallschutzwänden stehen somit auch städtebauliche Belange entgegen, da negative Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild nicht vermeidbar sind.

Neben den Auswirkungen auf Gebäude und Aufenthaltsräume sind auch die Auswirkungen auf die Außenbereiche zu berücksichtigen. Überwiegend sind die Gärten an der Ringstraße so orientiert, dass sie von der Verkehrsseite abgewandt sind. Hierdurch ergeben sich geschützte Außenbereiche. Allein im Bereich der Widdauener Straße (Ringstraße 84 – 86 und Widdauener Straße 9), der Mohlenstraße 26 – 28 sowie der Stephan Lochner Straße 2 – 34 grenzen die Hausgärten direkt an die Ringstraße und sind von zusätzlichen Lärmbelastungen betroffen.

Die betroffenen Grundstückseigentümer haben bereits jetzt höhere Einfriedungen geschaffen, um den Gartenbereich zu schützen. Die Zielsetzung der Stadt, die Ringstraße auszubauen, ist nicht überraschend und war zum Zeitpunkt der Wohnbauentwicklung in diesem Bereich überwiegend bekannt. Da höhere aktive Schallschutzmaßnahmen die Gärten weitgehend verschatten und das Stadtbild negativ geprägt werden würde ist hier den städtebaulichen Gründen im Rahmen der Abwägung eine höhere Priorität einzuräumen als den Belangen des Immissionsschutzes. Ggf. sind für die Verlärmung der Gärten, Terrassen und Balkone Entschädigungsansprüche vorhanden. Dieses ist im Einzelfall im Sinne der 16. BImSchV nachzuweisen.

Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen erhebliche investive Kosten verursacht. Diese Aufwendungen würden in keinem Verhältnis zum eigentlichen Schutzzweck stehen und weit über die Aufwendung für passiven Schallschutz hinausgehen. Auch eine Troglage oder Tunnelführung der Ringstraße als schallschutztechnische Lösung schließt sich

aufgrund der hierzu nicht geeigneten Örtlichkeit sowie aufgrund der zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Kosten aus.

Der notwendige Lärmschutz innerhalb der Wohn- und Schlafbereiche der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden. Die Schallschutzklassifizierung lässt sich anhand der Lärmpegelbereiche ableiten, die im Immissionsgutachten des Ingenieurbüros Stöcker ermittelt und dargestellt worden sind.

9.4 Verkehrliche Alternativen

Eine Entlastung der Hitdorfer Straße durch alternative Straßenführungen wurde innerhalb des Planverfahrens durch das Verkehrsplanungsbüro VIA untersucht. Ermittelt wurde die Verkehrssituation in Hitdorf bei einem Neubau der L 43n (Bernsteintrasse) zwischen Langenfelder Straße und der Yitzhak-Rabin-Straße. Eine entlastende Wirkung konnte hierbei für die östlich der Langenfelder Straße liegenden Straßenabschnitte der Ringstraße und der Hitdorfer Straße (Abnahme um 1.740 Kfz/24h) ermittelt werden. Der westliche Teil der Hitdorfer Straße, für den die Verringerung des Kfz-Verkehrs von entscheidender Bedeutung ist, wird kaum entlastet (-10 bis – 100 Kfz/24h). Die vom Verkehrsplanungsbüro VIA überprüfte Verkehrsvariante zur Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ ist daher nicht geeignet, die bestehende Verkehrsproblematik in Hitdorf zu beheben und stellt somit keine Alternative zu den mit dem Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ verbundenen Zielsetzungen zur Entlastung der Hitdorfer Straße dar.

Zusätzliche Entlastungsmöglichkeiten der Ringstraße und der Hitdorfer Straße bei Umsetzung des Verkehrskonzepts wurden ebenfalls durch das Verkehrsplanungsbüro untersucht. Ermittelt wurde die Verkehrssituation in Hitdorf bei Umsetzung des Verkehrskonzepts einschließlich des Neubaus der L 43n (Bernsteintrasse) zwischen Langenfelder Straße und der Yitzhak-Rabin-Straße. Maximal lässt sich eine zusätzliche Entlastung von ca. 5 % auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße erreichen. Auf der Ringstraße dagegen ergibt sich ein höheres Verkehrsaufkommen von bis zu 19 % und führt somit zu einem negativen Gesamtergebnis im Untersuchungsbereich des Verkehrskonzeptes.

Untersucht wurde auch die entlastende Wirkung der Ringstraße und der Hitdorfer Straße durch zusätzliche Straßenanbindungen zwischen Ringstraße und dem nördlichen Verkehrsknotenpunkt Langenfelder Straße (L 43 / Fahnenacker). Zudem erfolgte die Untersuchung des Verkehrsraums Hitdorf bei weiteren Anbindungen (Fährstraße, Grünstraße) an die Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“. In allen Modellen führen die untersuchten Verkehrsbeziehungen zu Verkehrsverlagerungen, in denen sich zum einen eine entlastende Wirkung auf der Hitdorfer Straße einstellt, gleichzeitig führen diese Maßnahmen jedoch zu einer deutlichen Mehrbelastung der Ringstraße sowie weiterer Anliegerstraßen. Dieses führt zu keiner entscheidenden Lösung der Hitdorfer Verkehrsproblematik, so dass Aufwand und Kosten, die hinter diesen Maßnahmen stehen, nicht begründbar sind.

Als Alternative zur bevorzugten Fahrtrichtung erfolgte durch das Verkehrsbüro VIA ebenfalls die Untersuchung von Varianten mit einer „echten“ Einbahnstraßenführung über Ringstraße und Hitdorfer Straße. Im Ergebnis zeigte sich in keiner dieser Varianten eine Lösung der Verkehrsproblematik in Hitdorf, da es durch Verkehrsverlage-

rungen lediglich zur Verdrängung des Verkehrs in Querstraßen kommt und sich die Mehrbelastung auf andere Straßenabschnitte auswirkt.

Die o.g. Verkehrsvarianten sind daher nicht geeignet, die mit der Planung des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ verbundenen Zielsetzungen zum Verkehrskonzept zu ersetzen und werden innerhalb des Planverfahrens nicht weiter berücksichtigt.

Eine Verbesserung der Geräuschsituation von 2 bis 3 db (A) auf der Ringstraße könnte zusätzlich durch eine Verminderung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit erreicht werden. Hierzu liegt eine schalltechnische Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker vor. In dieser vergleichenden Untersuchung wird die Immissionsbelastung bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (minimale Belastungssituation) auf der Ringstraße ermittelt. Im Ergebnis werden an den von der Stefan-Lochner-Straße aus zu erschließenden Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Mit Ausnahme dieses Bereichs zwischen Mohlenstraße und Stöckenstraße werden an den übrigen Abschnitten der Ringstraße die Immissionsgrenzwerte an den Fassaden der Wohngebäude überschritten. Festsetzungen zur Fahrgeschwindigkeit auf der Ringstraße können durch den Bebauungsplan nicht erfolgen sondern obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

Eine Verringerung der Immissionen auf der Ringstraße würde sich auch bei einer geringeren Belastung durch den Schwerlastverkehr einstellen. Regelungen hierzu werden durch die Straßenverkehrsbehörde getroffen und können nicht über den Bebauungsplan festgesetzt werden.

10. Finanzielle Auswirkungen, bodenordnende Maßnahmen und weitere Schritte

Durch den Bebauungsplan selbst werden keine Kosten ausgelöst. Kosten entstehen im Zusammenhang mit den Baubeschlüssen für bauliche Maßnahmen und belaufen sich auf ca. 2,2 Mio € für die Ringstraße (s. Vorlage Nr. 1279/2011) sowie auf ca. 2,7 Mio € für die Hitdorfer Straße. Die Kosten sind bereits im Haushalt der Stadt Leverkusen etatisiert.

Aufgrund der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten besteht für Wohn- und Aufenthaltsräume entlang der Ringstraße vom Grunde her ein Anspruch auf Lärmschutz. Da ein aktiver Lärmschutz ausscheidet besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz für die bereits vorhandenen Gebäude; daneben besteht ein Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung der unzumutbar verlärmten Außenwohnbereiche (beispielsweise Terrassen und Balkone). Die konkrete Ermittlung und ggf. Durchführung von Maßnahmen für den Schallschutz kann von den betroffenen Grundeigentümern zu Lasten der Stadt Leverkusen geltend gemacht werden. Planungsrechtlich ist zu diesem Zeitpunkt keine darüber hinausgehende Darstellung von Einzelmaßnahmen zum Lärmschutz erforderlich. Der Lärmschutz für die Wohnbebauung zwischen Antoniushof und Kleingansweg wurde bereits im Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ verbindlich festgesetzt, so dass in diesem Bereich eine Regelung zum Schallschutz abschließend erfolgt ist.

Die im Zusammenhang mit dem Schallschutz möglichen Kosten belaufen sich auf ca. 840.000 € (überschlägige Kostenschätzung bei 100 Wohngebäuden mit durchschnittlich 7 Fenstern, 1200 € je Schallschutzfenster) und müssen im Haushalt der Stadt etatisiert werden.

Innerhalb des Plangebiets befinden sich mit Ausnahme des Grundstücks Gemarkung Hitdorf, Flur 3, Flurstück 313, sämtliche Flurstücke in städtischem Eigentum. Weitere bodenordnende Maßnahmen zur Verwirklichung der Planung sind nicht erforderlich.

Leverkusen, den

gez.
Lena Zlonicky