

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

### **Begründung zum Satzungsbeschluss gemäß § 9 Abs. 8 BauGB**

---

#### **1. Geltungsbereich**

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ liegt am südwestlichen Ortsrand von Leverkusen-Hitdorf und gehört auf kommunaler Verwaltungsebene dem Stadtbezirk I an. Das Plangebiet umfasst eine Straßenverkehrsfläche 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 des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ umfasst das Flurstück Nr. 855, Flur 2, Gemarkung Hitdorf, die Flurstücke Nr. 313, 839, 867, 949, 954, 955 und 963 (alle Flur 3, Gemarkung Hitdorf), die Flurstücke Nr. 1041, 1288 und 1289 (alle Flur 6, Gemarkung Hitdorf), die Flurstücke Nr. 42, 44, 47, 387, 401, 558, 729 und 730 (alle Flur 15, Gemarkung Hitdorf) sowie die Flurstücke Nr. 4, 64, 66 und 145 (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) Weinhäuser Straße – Mohlenstraße
- d) Mohlenstraße – Stöckenstraße
- e) Stöckenstraße – Borussiastraße
- f) Borussiastraße – Concordiastraße
- g) Concordiastraße – Kleingansweg
- h) Kleingansweg – Hitdorfer Straße

#### **2. Verfahren**

##### Aufstellung des Bebauungsplans

Das Bebauungsplanverfahren Nr. 192/I „Ringstraße“ wird auf Grundlage des Baugesetzbuchs (BauGB) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004, zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2011, durchgeführt.

Der Bebauungsplan führt zur Umsetzung der im wirksamen Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen dargestellten „sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße“ sowie der „geplanten sonstigen überörtlichen und örtlichen Hauptverkehrsstraße“.

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

Die Bürgerversammlung im Sinne der frühzeitigen Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 3 Abs. 1 BauGB hat am 31.05.2011 in der Stadthalle Hitdorf unter dem Vorsitz von Herrn Bezirksvorsteher Gintrowski mit einer Beteiligung von ca. 110 Bürgerinnen und Bürgern stattgefunden. Neben Vertretern der Verwaltung, 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.

Die in der Bürgerversammlung vorgebrachten Anregungen sowie die schriftlich eingegangenen Anregungen und Stellungnahmen wurden innerhalb des Planverfahrens fachplanerisch untersucht und zur öffentlichen Auslegung des Bebauungsplans ausgewertet. Im Ergebnis der Auswertung kam es zu keinen Änderungen der mit dem Bebauungsplan verbundenen Planung.

#### Weitere Beschlüsse

Zur vorgesehenen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und der hierdurch geschaffenen Möglichkeit zur 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.

#### Auslegung des Bebauungsplanentwurfs

Die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 192/I „Ringstraße“ gemäß § 3 Abs. 2 BauGB hat der Bau- und Planungsausschuss der Stadt Leverkusen in seiner Sitzung vom 23.01.2012 beschlossen (Vorlage 1252/2011).

Die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 192/I „Ringstraße“ einschließlich der Begründung mit integriertem Umweltbericht erfolgte in der Zeit vom 29.02.2012 bis 30.03.2012 durch Aushang im Verwaltungsgebäude der Stadt Leverkusen, Elberfelder Haus, Hauptstraße 101. Des Weiteren wurden auch die umweltrelevanten und sonstigen im Rahmen der frühzeitigen Beteiligung eingegangenen Stellungnahmen sowie Gutachten zu den Themen Verkehr und Immissionen offen gelegt.

Unabhängig vom förmlichen Auslegungsverfahren informierte eine verkleinerte Darstellung des Geltungsbereiches des Bebauungsplanentwurfs in der Sparkassenzweigstelle Hitdorf, Hitdorfer Straße 200 A in 51371 Leverkusen über die Auslegung des Bebauungsplanentwurfs. Während des Zeitraums zur Offenlage konnten die Planunterlagen und die sonstigen Anlagen im Internet auf der Homepage der Stadt Leverkusen eingesehen werden. Zudem fand die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB statt.

Im Rahmen der öffentlichen Auslegung sind seitens der Öffentlichkeit Stellungnahmen eingegangen, die u.a. die Verkehrsbelastung auf der Ringstraße, die Verkehrs-entlastung auf der Hitdorfer Straße, die fehlende Planung einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) sowie Maßnahmen zur Straßenausbauplanung auf der Ringstraße kritisieren.

Die Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben Stellungnahmen eingebracht. Der Planung entgegenstehende Stellungnahmen wurden hierbei nicht vorgebracht.

Zur Betrachtung einer weiteren Ausbausituation der Ringstraße wurde durch den Fachbereich 61 das Planungsbüro VIA mit der Untersuchung einer ergänzenden Verkehrsprognose beauftragt<sup>1</sup>. Hierbei wurde von der Variante „vorfahrtsberechtigte Wohnsammelstraße“ ausgegangen. Für diese zusätzliche Verkehrsführungsvariante wurde durch das Büro Stöcker eine schalltechnische Untersuchung<sup>2</sup> vorgenommen. Diese Ergebnisse betrachten eine weitere Ausbauvariante, ersetzen jedoch nicht die planungsrechtlich relevante Bewertung der Immissionen, die bei der im Rahmen der Offenlage angenommenen maximalen Belastungssituation („worst-case-Situation“) zum richtungsbevorzugten Ausbau der Ringstraße prognostiziert wurden.

### **3. Planungsanlass und Problemstellung**

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

---

<sup>1</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 21.03.2013

<sup>2</sup> Schalltechnische Untersuchung für den Ausbau der Ringstraße Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 12 02, IST Burscheid vom 16.04.2013

tern 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 als „Verkehrskonzept Hitdorf“<sup>3</sup> bezeichnet wird. Bei dieser ist es im Wesentlichen vorgesehen, 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. Die ebenfalls mit dem Verkehrskonzept Hitdorf entwickelte Ausbauplanung sieht vor, durch den Einbau von Engstellen jeweils eine Fahrrichtung zu bevorzugen. Für die Ringstraße bedeutet dieses eine Bevorzugung des Verkehrs in Richtung Monheim, für die Hitdorfer Straße soll die Fahrspur Richtung Leverkusen bevorzugt befahren sein. Durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße wird der westliche „Netzschluss“ der Ringstraße hergestellt, da der östliche Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bereits besteht. Im Rahmen der Planungswerkstatt zum „Verkehrskonzept Hitdorf“ wurde als weitere Maßnahme u.a. der Ausbau der im Nordosten Hitdorfs liegenden Bernsteinstraße als „Bernsteintrasse“ diskutiert. Im Endbericht zum „Verkehrskonzept Hitdorf“ wurde allerdings nicht deren Ausbau, sondern lediglich die „Freihaltung“ der Bernsteinstraße vermerkt.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat mit Beschluss vom 25.09.2000 dem „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.

Durch den Lückenschluss der Ringstraße sollen insgesamt die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen für ein leistungsfähiges Straßenverkehrsnetz in Hitdorf geschaffen werden. Im aktuellen Flächennutzungsplan sowie im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Leverkusen, die beide Ende 2005 vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossen wurden, wurde die Straßenanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bestätigt.

Mit der Aufstellung des seit dem 10.05.2006 rechtsverbindlichen Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf West“ erfolgte erstmalig die planungsrechtliche Vorbereitung zur Umsetzung des Verkehrskonzeptes Hitdorf, in dem der Bebauungsplan die Straßenverkehrsfläche zum Netzschluss der Ringstraße zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße festsetzte. Der Beschluss zum Ausbau der durch den Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf West“ vorgesehenen Verkehrsfläche erfolgte am 12.07.2010 durch den Rat der Stadt Leverkusen (Vorlage Nr. 0333/2010). Diese Verkehrsfläche wurde zwischenzeitlich hergestellt und gewährleistet zunächst nur die Erschließung der ebenfalls auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf West“ realisierten Wohnbebauung. 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 und möglich.

---

<sup>3</sup> Planungswerkstatt Verkehrskonzept Leverkusen-Hitdorf, Schlussbericht, BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH, Aachen, Juli 2000

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ bildet die Rechtsgrundlage für eine verkehrstechnische Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße. Infolge der durchgängigen Straßenverkehrsfläche wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Durchfahrtsmöglichkeit zur Verfügung stand. Innerhalb des Bebauungsplanverfahrens werden daher umfassend die Auswirkungen des Straßenverkehrs auf die Anwohner der Ringstraße ermittelt und bewertet.

Die Umsetzung des Bebauungsplans wird durch die Ausweisung einer durchgängigen Straßenverkehrsfläche zu einer nachhaltigen Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf führen.

#### **4. Planungsziele**

- Planungsrechtliche Sicherung der verkehrstechnischen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zur durchgängigen Befahrung durch den Kfz-Verkehr,
- Herstellung eines leistungsfähigen Straßenverkehrsnetzes für Hitdorf,
- Gleichmäßige Verkehrsverteilung über Ringstraße und Hitdorfer Straße,
- Schaffung der Voraussetzungen zur städtebaulichen Entwicklung des Hitdorfer Ortszentrums durch Verkehrsreduzierung auf der Hitdorfer Straße infolge der gleichmäßigen Verteilung der anfallenden Verkehre auf Ringstraße und Hitdorfer Straße,
- Verbesserung der Lebens- und Aufenthaltsqualität auf der Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Langenfelder Straße durch Verkehrsreduzierung auf der Hitdorfer Straße infolge der gleichmäßigen Verteilung der anfallenden Verkehre auf Ringstraße und Hitdorfer Straße,
- Verkehrsanbindung der nördlichen Wohnbebauung im Bestand an die Hitdorfer Straße,
- Verkehrsanbindung der neu entstandenen Wohnbebauung „Hitdorf-West“ an die Ringstraße,
- Schaffung der verkehrstechnischen Rahmenbedingungen zur Entwicklung der im Flächennutzungsplan der Stadt Leverkusen dargestellten Wohnbauflächen nördlich der Ringstraße.

#### **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“ tangiert den Regionalplan, der hier einen Regionalen Grünzug mit Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung dargestellt. Daran angrenzend ist die Trasse der BAB 542 als Trasse für den vorwiegend großräumigen Verkehr/Bedarfsplanmaßnahme 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 im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ liegende Teilbereich des Landschaftsplans wird durch den seit dem 10.05.2006 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ überlagert. Der Landschaftsplan tritt in diesem Teilbereich hinter der Festsetzung des Bebauungsplans zurück, der hier eine „Straßenverkehrsfläche“ festsetzt.

Der Rat der Stadt Leverkusen hat die Neuaufstellung des Landschaftsplans am 12.07.2010 beschlossen (Vorlage Nr. 0458/2010).

### 5.4 Flächennutzungsplan

Der wirksame 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 rechtsverbindlichen Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf West“, der in diesem Teilbereich Straßenverkehrsfläche sowie den Erhalt von Bestandsbäumen festsetzt.

Der Bebauungsplan Nr. H 5/69 „Spitzwegstraße“ (rechtsverbindlich 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 (rechtsverbindlich seit dem 02.09.1998) grenzt nördlich der Ringstraße an den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ an und überschneidet sich geringfügig mit einer im Bereich der Weinhäuserstraße festgesetzten Straßenverkehrsfläche.

Der Bebauungsplan Nr. 113/I „Lohrstraße“ (rechtsverbindlich 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“ (rechtsverbindlich seit dem 30.04.1990) und Nr. 106/I „Weinhäuserstraße 1. Änderung“ (rechtsverbindlich seit dem 14.01.2008) sowie der Bebauungsplan Nr. 119/I „Widdauer Straße“ (rechtsverbindlich seit dem 12.12.1988) an den Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ an, ohne sich mit diesem zu überschneiden.

## 5.7 Verkehrsplanung

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

## 5.8 Immissionsschutz

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ unterschreitet den Achtungsabstand der auf Monheimer Stadtgebiet liegenden Fa. Bayer CropScience AG. Betriebsbereiche dieser Anlage fallen unter die Störfall-Verordnung – 12. BImSchV.

Gemäß § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sollen im Rahmen und mit Mitteln der Bauleitplanung die Auswirkungen von schweren Unfällen in Betriebsbereichen im Sinne des Artikels 3 Nr. 5 der Richtlinie 96/82/EG – Soveso-II-Richtlinie auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete, insbesondere öffentlich genutzte Gebiete wie beispielsweise wichtige Verkehrswege, soweit wie möglich vermieden werden. In der Arbeitshilfe „Fragen und Antworten zur Richtlinie 96/82/EG in der Fassung vom Februar 2006 werden Straßen als „nicht wichtiger Verkehrsweg“ eingestuft, wenn die Straßenfrequenzierung weniger als 10.000 Pkw in 24 Stunden beträgt.

Grundsätzlich wird durch die Öffnung der Ringstraße zunächst die Aufteilung der vorhandenen Kfz-Verkehre in Hitdorf ermöglicht, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Durchfahrtsmöglichkeit zur Verfügung steht. Für den Prognosezeitraum nach dem Jahr 2020 wurde vom Planungsbüro VIA die Verkehrsstärke auf der Hitdorfer Straße und der Ringstraße ermittelt, bei der die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen (Potentialflächen), für die bisher keine Bebauungspläne vorliegen, als baulich entwickelt angenommen werden. Die maximal sich einstellende Verkehrsbelastung bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße beträgt demnach max. 5760 Kfz in 24 Stunden (DTV-W) und betrifft den Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Widdauer Straße<sup>4</sup>.

Gemäß den o.g. Angaben zur Arbeitshilfe „Fragen und Antworten zur Richtlinie 96/82/EG“ wäre die Straßenverkehrsfläche innerhalb des Bebauungsplans Nr. 192/I

---

<sup>4</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 20.10.2011, Seite 77, Abb. 5-10 (Variante 3+)

„Ringstraße“ demnach als „kein wichtiger Verkehrsweg“ zu beurteilen, der im Rahmen der Bauleitplanung im Bereich störfallrechtlichen Konfliktpotentials abgewogen werden müsste und stellt damit keine sensible Nutzung innerhalb des Achtungsabstands eines Störfallbetriebs dar.

#### 5.9 Bodendenkmäler

Werden Bodendenkmäler als Zeugnisse der Geschichte oder für den Laien erkennbare mögliche Bodendenkmäler sowie Veränderungen und Verfärbungen in der natürlichen Bodenbeschaffenheit entdeckt, ist nach den §§ 15, 16 Denkmalschutzgesetz NW (DSchG NW) die Entdeckungsstätte in unverändertem Zustand zu erhalten und dies der Stadt Leverkusen als Untere Denkmalbehörde oder dem LVR-Amt für Bodendenkmalpflege im Rheinland, Außenstelle Overath, Tel. 02206- 9030-0, Fax 02206/9030-22 unverzüglich zu melden. Die Weisung des LVR-Amtes für Bodendenkmalpflege für den Fortgang der Arbeit ist abzuwarten.

#### 5.10 Kampfmittel

Im Rahmen der Voruntersuchungen ist durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst NRW eine Luftbildauswertung durchgeführt worden. Es liegt ein diffuser Kampfmittelverdacht vor. Außerdem existiert ein konkreter Verdacht auf Kampfmittel bzw. Militäreinrichtungen des 2. Weltkrieges.

Es wird empfohlen, für die Flächen des Bebauungsplans, die überbaut werden sollen, im Vorfeld von Baumaßnahmen eine örtliche geophysikalische Untersuchung in Verbindung mit einer Bodendetektion durchzuführen. Die Untersuchung sowie die dafür erforderlichen Unterlagen müssen im Vorfeld mit dem KBD (Kampfmittelbeseitigungsdienst) abgestimmt werden. Zur genauen Festlegung des Untersuchungsbereichs wäre ein Ortstermin durchzuführen.

Vor Erdarbeiten mit erheblichen mechanischen Belastungen wie Rammarbeiten, Pfahlgründungen etc. ist eine Sicherheitsüberprüfung durchzuführen. Aus Sicherheitsgründen sind sämtliche Arbeiten mit Vorsicht durchzuführen und sofort einzustellen, sobald im Boden auf Widerstand gestoßen wird. In diesem Falle ist umgehend der Fachbereich Recht und Ordnung der Stadtverwaltung Leverkusen bzw. außerhalb der Bürozeiten die Feuerwehr zu benachrichtigen.

#### 5.11 Bestand und Nutzung

Das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ umfasst den Abschnitt der Ringstraße zwischen dem östlichen Anschluss an die Langenfelder Straße und der Anbindung an die Hitdorfer Straße am westlichen Ortsausgang von Leverkusen-Hitdorf.

Die Ringstraße erschließt die hier liegende Wohnbebauung und bildet die Zufahrt zu den sich nördlich und südlich der Ringstraße anschließenden Wohngebieten. Die Ringstraße ist als Gemeindestraße qualifiziert.

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 Fahrbahndecke der Ringstraße folgt der natürlichen Geländeoberfläche und weist eine durchgängige, teils löchrige und unebene Asphaltfläche auf. Die Ringstraße dient der Erschließung der hier liegenden Grundstücksflächen. 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 örtliche Verkehrsstraße konzipiert war.

Im Streckenabschnitt zwischen Stöckenstraße und der Bestandbebauung 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.

Im westlichen Planbereich zwischen Kleingangsweg und Hitdorfer Straße ist auf Grundlage des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf-West“ die hier vorgesehene Straßenverkehrsfläche sowie Wohnbebauung fertig gestellt worden. Die Verkehrsverbindung zur Durchfahrt der Ringstraße wird durch Poller im Straßenraum unterbunden.

Die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße stellt ein Kreisverkehr her. Im Bereich des Kreisverkehrs befinden sich zwei öffentliche Parkplätze sowie eine als Spielplatz vorgesehene Fläche.

## **6. Städtebauliche Planung**

Der Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ legt die Ausbaubreite und Verkehrsfläche der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße fest und bildet die planungsrechtliche Voraussetzung, dass dieser Straßenabschnitt durchgängig vom Kfz-Verkehr befahren werden kann. Konkretere Ausbaumaßnahmen werden durch den Bebauungsplan nicht begründet. Es wird daher zukünftig grundsätzlich nicht erforderlich sein, für erforderliche Maßnahmen des Straßenausbaus planungsrechtliche Änderungsverfahren durchzuführen. Die Festlegung der Ausbaumaßnahmen erfolgt durch Beschlüsse der städtischen Gremien zur Straßenverkehrsplanung. Zur Realisierung der im Flächennutzungsplan nördlich der Ringstraße dargestellten Bauflächen sind weitere Bebauungsplanverfahren erforderlich.

## **7. Inhalte des Bebauungsplans**

Im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ wird eine Straßenverkehrsfläche festgesetzt. Eine nach § 9 Abs. 3 S. 1 BauGB mögliche Festsetzung zur Höhenlage der Straßenverkehrsfläche ist im Bebauungsplan nicht vorgesehen. Eine Verpflichtung zur Festsetzung der Höhenlage einer Straßenverkehrsfläche ergibt sich aus dem Gesetz nicht. Eine Notwendigkeit hierzu besteht hier auch nicht aus Lärmschutzgründen. Die zukünftige Trasse der Ringstraße soll ebenso wie die bisherige der natürlichen Geländeoberfläche folgen. Die Höhe der künftigen Fahrbahn wird daher der heutigen entsprechen. Die vorhandene Fahrbahn wird entfernt und entsprechend der bestehenden Richtlinien für den Bau von Straßen neu aufgebaut. Etwaige dabei entstehenden geringfügigen Differenzen von ca. +/- 30 cm sind für die lärmtechnischen Auswirkungen des Straßenbauvorhabens irrelevant. Die im Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ zum Erhalt festgesetzten Bäume an der Ringstraße werden im Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht zusätzlich festgesetzt, da das planerische Konzept einer straßenbegleitenden Baumreihe grundsätzlich beibehalten wird und sich die Stadt Leverkusen im Rahmen der Straßenausbauplanung daran bindet, diese Bäume zu erhalten.

## 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 dem östlichen Anschluss an die Langenfelder Straße und der Anbindung an die Hitdorfer Straße am westlichen Ortsausgang von Leverkusen-Hitdorf. Der Bebauungsplan schafft die planungsrechtlichen Voraussetzungen zur durchgängigen Befahrung der Ringstraße durch den Kfz-Verkehr und setzt eine Straßenverkehrsfläche fest. 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 wirksamen **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“. Der im Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ liegende Teilbereich des Landschaftsplans wird durch den seit dem 10.05.2006 rechtsgültigen Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ überlagert. Der Landschaftsplan tritt in diesem Teilbereich hinter der Festsetzung des Bebauungsplans zurück, der hier eine „Straßenverkehrsfläche“ festsetzt.

Darstellung der für den Plan relevanten Ziele des Umweltschutzes der entsprechenden Fachgesetze und Fachplanungen:

<b>Schutzgut</b>	<b>Quelle</b>	<b>Zielaussage</b>
<b>Tiere und Pflanzen, Artenschutz</b>	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW)	Natur und Landschaft sind aufgrund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlagen des Menschen auch in Verantwortung für die künftige Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu schützen, zu pflegen, zu entwickeln und soweit erforderlich, wiederherzustellen, dass

	EU-Vogelschutz-Richtlinie (VSR), Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (FFH-RL) mit Anhängen	die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes, die Regenerationsfähigkeit und die nachhaltige Nutzungsfähigkeit der Naturgüter, die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensstätten und Lebensräume sowie die Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie der Erholungswert von Natur und Landschaft auf Dauer gesichert sind.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Der bereits bestehende Straßenraum bietet keine relevante Lebensgrundlage für Tiere oder Pflanzen. Innerhalb der durch den Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsfläche können im Rahmen von Ausbaumaßnahmen Pflanzbete oder Baumpflanzungen vorgesehen werden.
<b>Boden</b>	Bundes-Bodenschutzgesetz (BBodSchG)	Ziele des BBodSchG sind der langfristige Schutz des Bodens hinsichtlich seiner Funktionen im Naturhaushalt, insbesondere als Lebensgrundlage und -raum für Menschen, Tiere, Pflanzen, Bestandteil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Nährstoffkreisläufen, Ausgleichsmedium für stoffliche Einwirkungen (Grundwasserschutz), Standorte für Rohstofflagerstätten, für land- und forstwirtschaftliche sowie siedlungsbezogene und öffentliche Nutzungen, der Schutz des Bodens vor schädlichen Bodenveränderungen, Vorsorgeregulungen gegen das Entstehen schädlicher Bodenveränderungen, die Förderung der Sanierung schädlicher Bodenveränderungen und Altlasten.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Das Plangebiet befindet sich im Wesentlichen innerhalb eines Siedlungsgefüges und ist größtenteils bereits versiegelt. Für den Geltungsbereich des Bebauungsplanes Nr. 192/I „Ringstraße“ sind nach heutigem Kenntnisstand keine Altlasten oder Altlastenverdachtsflächen bekannt.
<b>Wasser</b>	Wasserhaushaltsgesetz (WHG) Landeswassergesetz NW (LWG)	Sicherung der Gewässer als Bestandteil des Naturhaushaltes und als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und deren Bewirtschaftung zum Wohl der Allgemeinheit und zur Unterlassung vermeidbarer Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionen.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Oberflächengewässer sind nicht vorhanden. Innerhalb der durch den Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsfläche können im Rahmen von Ausbaumaßnahmen Pflanzbete oder Baumpflanzungen vorgesehen werden.
<b>Klima</b>	Baugesetzbuch (BauGB) Landschaftsgesetz Nordrhein-Westfalen (LG NW)	Schutz, Pflege und Entwicklung von Natur und Landschaft zur Sicherung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts (und damit der klimatischen Verhältnisse) als Lebensgrundlage des Menschen.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Das Plangebiet befindet sich im Wesentlichen innerhalb eines Siedlungsgefüges und ist größtenteils bereits versiegelt. Innerhalb der durch den Bebauungsplan festgesetzten Verkehrsfläche können im Rahmen von Ausbaumaßnahmen Pflanzbete oder Baumanpflanzungen vorgesehen werden.
<b>Luft</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen, TA-Luft	Schutz des Menschen, (der Tiere und Pflanzen, des Bodens, (des Wassers, der Atmosphäre sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen. Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen sowie deren Vorsorge.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Von der Verkehrsbelastung im Gebiet gehen keine erheblichen Beeinträchtigungen aus.
<b>Mensch</b>	Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) inkl. Verordnungen, TA-Lärm	Schutz des Menschen vor schädlichen Umwelteinwirkungen (Immissionen) sowie Vorbeugung hinsichtlich des Entstehens von Immissionen (Gefahren, erhebliche Nachteile und Belästigungen durch Luftverunreinigungen. Geräusche, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlen und ähnliche Erscheinungen). Schutz der Allgemeinheit und der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche sowie deren Vorsorge.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Die Geräuscheinwirkungen durch den Straßenlärm wurden durch Fachgutachten untersucht und entsprechende Schutzmaßnahmen ermittelt und beschrieben.
<b>Landschaft, Ortsbild</b>	Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG), Landschaftsge-	Schutz, Pflege, Entwicklung und ggf. Wiederherstellung der Landschaft auf Grund ihres eigenen Wertes und als Lebensgrundlage des Menschen auch in

	setz NW (LG NW)	Verantwortung für die künftigen Generationen im besiedelten und unbesiedelten Bereich zu dauerhaften Sicherung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit sowie des Erholungswertes von Natur und Landschaft.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Landschaftlich relevante Flächen werden durch den Planbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht erfasst. Nordwestlich der Ringstraße grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an den Planbereich.
<b>Kultur- u. Sachgüter</b>	Denkmalschutzgesetz NW	Denkmale sind zu schützen, zu pflegen, sinnvoll zu nutzen und wissenschaftlich zu erforschen. Bei öffentlichen Planungen und Maßnahmen sind die Belange des Denkmalschutzes und der Denkmalpflege zu berücksichtigen.
		<b>Berücksichtigung im Bebauungsplanentwurf</b> Denkmäler oder denkmalwerte Bausubstanz werden durch den Geltungsbereich des Bebauungsplans nicht erfasst.

## 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. Der Abschnitt zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße ist als Erschließungsstraße zwischenzeitlich realisiert worden.

Auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung des Planungsbüros VIA<sup>5</sup> zur Verkehrsentwicklung in Hitdorf ist eine schalltechnische Untersuchung zur Ermittlung der Lärmbelastung entlang der Ringstraße durch das Ingenieurbüro Stöcker (IST)<sup>6</sup> durchgeführt worden.

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), die Bundesartenschutzverordnung (BArtSchV) und des Landschaftsgesetzes – LG für das Land Nordrhein-Westfalen.

<sup>5</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 20.10.2011

<sup>6</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01E, IST Burscheid vom 20.10.2011

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans umfasst im Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Stöckenstraße im Wesentlichen den hier bereits bestehenden 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.

Die Flächen zwischen Kleingansweg und Hitdorfer Straße sind gemäß der im Bebauungsplan Nr. 56/I „Hitdorf-West“ festgesetzten Planung zwischenzeitlich realisiert worden.

### Schutzgut Klima und Luft

Die Bewertung der Luftqualität orientiert sich grundsätzlich an Grenzwerten aus Verordnungen und Verwaltungsvorschriften zum Bundes-Immissionsschutzgesetz Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen (39.BImSchV).

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 gemäß 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.

Landschaftlich relevante Flächen werden durch den Planbereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht erfasst. Nordwestlich der Ringstraße grenzen landwirtschaftlich genutzte Flächen an den Planbereich.

### 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. 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 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) sowie am Landes-Wassergesetzes (LWG) für 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 Nr. 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**

Das Plangebiet befindet sich im Wesentlichen innerhalb eines Siedlungsgefüges und ist größtenteils bereits versiegelt. 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 die bisher mit einer Schotteroberfläche unversiegelten Randbereiche der Fahrbahn versiegelt.

- Mit der Durchfahrt des allgemeinen Verkehrs über die Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße steigt die Belastung durch Kfz-Verkehr und Verkehrslärm.
- Der Anstieg des Kfz-Verkehrs auf der Ringstraße verursacht zusätzliche Belastungen durch Luftschadstoffe.

### Boden und Pflanzen

Die durch die Planung beanspruchten Flächen sind bereits heute überwiegend versiegelt und werden bereits als Straße, Weg oder als Stellplatz genutzt. Mit der Durchführung von Straßenausbaumaßnahmen erfolgt eine Versiegelung für Bereiche, die bisher mit Schottermaterial bedeckt sind, und deren Fläche für die Versickerung von Regenwasser nicht weiter zur Verfügung steht. Diese Maßnahme stellt keinen ausgleichspflichtigen Eingriff gemäß § 1a Abs. 3 BauGB dar, da es sich hierbei um Flächen handelt, für die bereits ein Eingriff aufgrund der provisorischen Oberflächenbefestigung erfolgte.

Innerhalb des Planbereichs befindet sich am nördlichen Abschnitt zwischen Stöckenstraße und Kleingansweg eine Baumreihe, deren Erhalt in den Planungen zur Straßenausbauplanung vorgesehen ist.

Der Ausbau der Ringstraße mit Anschluss an die Hitdorfer Straße löst daher keine erheblichen Umweltauswirkungen aus und es erfolgt keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planung nicht ausgelöst.

Der Eingriff der bereits hergestellten 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.

### Entwässerung

Die Verkehrsfläche wird später mittels Sinkkästen in der Fahrbahn entwässert. Der vorhandene Mischwasserkanal ist für die Aufnahme des anfallenden Regenwassers bereits ausgelegt bzw. nimmt dieses teilweise heute schon auf.

### 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 Ringstraße und Hitdorfer Straße werden sowohl Steigerungen als auch Abnahmen der Verkehrsmenge prognostiziert.

Im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ ist auf Basis der Verkehrsprognose des Büros VIA von 2011 eine Schallprognose durch das Ingenieurbüro Stöcker (IST)<sup>7</sup> erstellt worden.

<sup>7</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01E, IST Burscheid vom 20.10.2011

Die vorhabenbedingte Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Ringstraße (s.a. Kapitel 9.1 zur Verkehrsuntersuchung) 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 schalltechnischen Berichts IST<sup>6</sup>). Es ist eine Überschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV für die Freibereiche bzw. alle Gebäudefronten an der Ringstraße (im gesamten Ausbaubereich) prognostiziert worden. Die Pegelüberschreitungen an den Fassaden der bestehenden Wohnbebauung betragen am Tage bis zu 6 dB(A) und in der Nacht bis zu 8 dB(A). Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Straßenverkehr von 59 dB(A) am Tage bzw. 49 dB(A) in der Nacht für allgemeine und reine Wohngebiete 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 handelt (an den Fassaden der Bestandsgebäude im Ausbaubereich entlang der Ringstraße besteht eine Pegeldifferenz von mind. 3 dB), 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 Straßenbaulasträger 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 gemäß 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 gemäß 39. BImSchV – bei ungünstigen Standortbedingungen – erst ab DTV-Werten von etwa 10.000 zu rechnen. Bei der Ringstraße wird der maximale Belastungswert zwischen Widdauener Straße und Langenfelder Straße prognostiziert und liegt bei 5760 Kfz/24h (DTV<sub>w</sub>). An den übrigen Straßenabschnitten wurden geringere Belastungswerte ermittelt (s. S. 19, Tabelle 2).

Es ist bekannt, dass Fahrzeuge am wenigsten Abgase emittieren, wenn sie sich ohne ständiges Abbremsen und Wiederbeschleunigen bewegen. Die innerhalb der Verkehrsfläche im Rahmen der Straßenausbauplanung vorgesehenen 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 mit Anschluss an die Hitdorfer Straße löst keine erheblichen Umweltauswirkungen aus und stellt keinen Eingriff in Natur- und Landschaft gemäß § 1a Abs. 3 BauGB dar. Es wird keine erhebliche Beeinträchtigung des Land-

schaftsbildes sowie der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts verursacht. Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planung nicht ausgelöst.

Zur Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) für den Straßenverkehr von 59 dB(A) am Tage bzw. 49 dB(A) in der Nacht für allgemeine und reine Wohngebiete sind passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung entlang der Ringstraße erforderlich. Die Schallschutzklassifizierung lässt sich anhand der Lärmpegelbereiche ableiten, die in der Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker ermittelt und dargestellt worden sind.

#### **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**

Es wurden Immissionsgutachten erstellt. Erfordernisse zu weiteren Gutachten bestanden 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.

Als Maßnahmen zur Überwachung der durch den Kraftfahrzeugverkehr ausgelösten Umweltauswirkungen wird zur gegebenen Zeit eine erneute Verkehrszählung erfolgen sowie die Ermittlung der Lärmbelastung durch Immissionsmessungen vor Ort.

Das Monitoring wird durch die zuständigen Behörden der Stadt Leverkusen sichergestellt.

#### **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 und die Ringstraße in diesem Bereich als Straßenverkehrsfläche festzusetzen. Da bereits im Wesentlichen eine Versiegelung des Planbereichs besteht und die Ringstraße als Erschließungsstraße genutzt wird, werden durch die Planung keine erheblichen Umweltauswirkungen und kein Eingriff in Natur- und Landschaft gemäß § 1a Abs. 3 BauGB verursacht. Es erfolgt keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes sowie der Leistungs-

und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts. Ausgleichsmaßnahmen werden durch die Planung nicht ausgelöst.

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 wurde anhand der im Schallgutachten dargestellten Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 ermittelt. Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) der angrenzenden Gebäude kann als passiver Schallschutz in Form von Fenstern mit entsprechender Schallschutzklassifizierung hergestellt werden.

## 9. Auswirkung der Planung und Abwägung

### 9.1 Verkehrsuntersuchung

Zur Ermittlung 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 Verkehrsgutachten wird die bestehende Verkehrssituation als **Analysefall 2010** dargestellt. Aufbauend auf der Bevölkerungsprognose werden im Verkehrsgutachten vom Planungsbüro VIA<sup>8</sup> sowie in einer Zusatzuntersuchung<sup>9</sup> Verkehrsprognosen sowie vergleichende Untersuchungen verschiedener Verkehrsmodelle dargestellt.

Der **Prognosenußfall** betrachtet die Verkehrssituation im Jahr 2020 ohne Veränderungen des Straßennetzes, bei dem die Umsetzung aller bestehenden Bebauungspläne in Hitdorf angenommen wird. Anhand dieses Prognosenußfalls werden durch das Büro VIA die drei Verkehrsmodelle Verkehrskonzept Hitdorf, Umgehungsstraße „Bernsteinstrasse“ und die Kombination des Verkehrskonzepts mit der Umgehungsstraße „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 stellt 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, ebenfalls unter der Annahme, dass die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen (Potentialflächen), für die bisher keine Bebauungspläne vorliegen, als baulich entwickelt angenommen werden. Grundsätzlich bedeutet die „+“ Angabe hinter der Variantenummer, dass die im Flächennutzungsplan dargestellten Wohnbauflächen (Potentialflächen), für die bisher keine Bebauungspläne vorliegen, als baulich entwickelt angenommen werden.

Weitere Untersuchungen des Verkehrsgutachtens sowie der Zusatzuntersuchung betreffen die Situation der Umgehungsstraße „Bernsteintrasse“ ohne Realisierung des Verkehrskonzepts (Variante 2), die Situation der Umgehungsstraße mit Realisie-

---

<sup>8</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 20.10.2011

<sup>9</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten, Planungsbüro VIA eG vom 07.11.2011

rung 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
<b>2010</b> „Ist-Situation“ <sup>(1)</sup>	4580	4910	4600	6940	7200	7920
<b>2020 Umgehungsstraße</b> <sup>(2)</sup>	5200	5270	5000	7290	7530	8250
<b>2020+ (ohne Verkehrskonzept)</b> <sup>(3)</sup>	5070	5450	5370	7700	7950	8680
<b>2020+ (mit Verkehrskonzept)</b> <sup>(4)</sup>	2980	3530	3810	6200	6550	7230
<b>2020+ (mit Verkehrskonzept und Umgehungsstraße)</b> <sup>(5)</sup>	3010	3510	3620	5930	6220	6910

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

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

Bezugspunkt Straßenabschnitt	Heerweg – Kleingangsweg	Kleingangsweg – Stöckenstr.	Stöckenstr. – Mohlenstr.	Mohlenstraße – Weinhäuserstr.	Weinhäuserstr. – Widdauener Straße	Widdauener Straße – Langenfelder Straße
<b>2010</b> „Ist-Situation“ <sup>(1)</sup>	-	200	630	1150	1920	3820
<b>2020 Umgehungsstraße</b> <sup>(2)</sup>	-	450	970	1610	2420	4500
<b>2020+ (ohne Verkehrskonzept)</b> <sup>(3)</sup>	660	780	1110	1740	2550	4650
<b>2020+ (mit Verkehrskonzept)</b> <sup>(4)</sup>	1810	2390	2360	2940	3700	5760
<b>2020+ (mit Verkehrskonzept und Umgehungsstraße)</b> <sup>(5)</sup>	2020	2660	2800	3450	4260	6320

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

<sup>(1)</sup> Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-1; Kfz-Tagesbelastung ( $DTV_w$ ) im Analysenetz

- (2) Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-6; Kfz-Tagesbelastung (DTV<sub>w</sub>) in Variante 2  
(3) Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-4; Kfz-Tagesbelastung (DTV<sub>w</sub>) in Variante 1+  
(4) Quelle: Gutachten VIA, Abb. 5-10; Kfz-Tagesbelastung (DTV<sub>w</sub>) in Variante 3+  
(5) Quelle: Gutachten VIA, Zusatzgutachten; Kfz-Tagesbelastung (DTV<sub>w</sub>) in Variante 4+

Insgesamt wurde durch das Büro VIA ermittelt, dass der Anteil des Durchgangsverkehrs in Gesamt-Hitdorf ca. 10 % beträgt und in einzelnen Abschnitten über 20 % betragen kann. Der überwiegende Verkehr in Hitdorf ist jedoch dem innerörtlichen Quell- und Zielverkehr zuzuordnen. Der Schwerverkehrsanteil am gesamten Durchgangsverkehr beträgt 14 %.

Durch die Verkehrsanalyse wird ermittelt, dass der Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße mit Umsetzung eines richtungsbevorzugten Straßenausbaus zu einer annähernd gleichen Verteilung des Verkehrs auf die Ringstraße und Hitdorfer Straße führt.

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.

Das komplette Gutachten des Planungsbüros VIA<sup>10</sup> war als Anlage mit dem Aufstellungsbeschluss des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ (Vorlage Nr. 0900/2011) veröffentlicht worden und wurde in zusammenfassender Form auf der Bürgerversammlung am 30.05.2011 (frühzeitige Bürgerversammlung) in der Stadthalle Hitdorf vorgestellt. In zwei Fällen sind in diesem Gutachten vom 03.02.2011 zwei Zahlenreihen und eine falsche Quellenangabe im Text aufgefallen. Im Gutachten vom 20. Oktober 2011 wurden diese Angaben redaktionell korrigiert. Es handelte sich hierbei um textliche Stellen, die keine Auswirkung auf die Berechnungen und Ergebnisse haben. Das redaktionell überarbeitete Verkehrsgutachten VIA<sup>11</sup> sowie die Zusatzuntersuchung VIA<sup>12</sup> waren Bestandteil der öffentlichen Auslegung des Bebauungsplanentwurfs Nr. 192/I „Ringstraße“.

## 9.2 Schalltechnische Untersuchung

Auf Grundlage der vom Büro VIA ermittelten Verkehrszahlen auf der Ringstraße erfolgte durch das Ingenieurbüro Stöcker im März 2011 die Untersuchung der Immissionssituation<sup>13</sup>. Hierbei wurde die zu erwartende Immissionsbelastung auf der Ringstraße bei 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.

Die 16. BImSchV gilt nach § 1 Abs. 1 für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen. Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BIm-

<sup>10</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 03.02.2011

<sup>11</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 20.10.2011

<sup>12</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten, Planungsbüro VIA eG vom 07.11.2011

<sup>13</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01E, IST Burscheid vom 20.10.2011

SchV wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms um mindestens 3 dB(A) oder auf mindestens 70 dB(A) am Tage oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht 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, die zur Steigerung der Verkehrszunahme führt. 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 mit und ohne baulichen Eingriff ergibt die Pegelerhöhung aus dem baulichen Eingriff. Dementsprechend wurde ein Vergleich der Varianten 1+ und 3+ vorgenommen und 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. Da der Bebauungsplan selbst keine Geschwindigkeitsbegrenzung festlegen kann, wird zur Ermittlung der Immissionsbelastung nach Umsetzung des Bebauungsplans von einer innerörtlichen Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h ausgegangen (maximale Belastungssituation). Die tatsächliche Geschwindigkeitsfestlegung nach Ausbau der Ringstraße kann hinter dieser Annahme zurück bleiben.

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, die je nach Ausgangssituation zwischen 3 dB(A) und 18 dB(A) betragen. 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 Schall-

gutachten 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 Weinhäuser Straße und Langenfelder Straße dem Lärmpegelbereich IV und erfordert Fenster der Schallschutzklasse 3. Der weitere Verlauf der Ringstraße zwischen Weinhäuser Straße und Anschluss an die Hitdorfer Straße im Westen wird als Lärmpegelbereich III eingeordnet und erfordert keine weitergehenden Anforderungen, die über die bei Neubauten vorgeschriebene Bauausführung mit Fenstern der Schallschutzklasse 2 hinausgehen.

### 9.3 Maßnahmen zum Schallschutz

Im Rahmen des Bauleitplanverfahrens wurde die Ringstraße auf vertretbare Möglichkeiten für aktive Schallschutzmaßnahmen hin umfassend untersucht und eine Bewertung vorgenommen.

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 bzw. unvermeidbaren Nachteilen realisierbar.

Gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung öffentlicher Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen 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 einer erheblichen Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes führen. Weiterhin würden sie 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, und die Maßnahmen außerdem aufgrund der örtlichen Verhältnisse zu keiner spürbaren Lärminderung führen würden

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 den Grundstückseigentümern in der Regel bekannt. Höhere aktive Schallschutzmaßnahmen würden die Gärten weitgehend verschatten und das Stadtbild außerdem negativ prägen. Es überwiegen deshalb neben der Tatsache, dass Maßnahmen des aktiven Schallschutzes keine spürbare Lärminderung erwarten lassen, obwohl ihre Kosten weit über die Aufwendungen von passivem Schallschutz hinausgehen, auch städtebauliche Gründe zur Durchführung von Maßnahmen des passiven Schallschutzes.

Im Ergebnis würden die Aufwendungen für aktive Schallschutzmaßnahmen außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen. Der Abstand der schützenswerten Wohnbebauung zur Straße ist zu gering und die Zahl der Grundstückszufahrten zu groß, als dass sich Wandlängen von aktiven Schallschutzmaßnahmen realisieren ließen, die eine nennenswerte Schutzwirkung entfalten würden. Die Aufwendungen für aktive Schallschutzmaßnahmen stehen in keinem Verhältnis zum eigentlichen Schutzzweck und gehen weit über die Aufwendungen für passiven Schallschutz hinaus. Eine Troglage oder Tunnelführung der Ringstraße als schallschutztechnische Lösung sind aufgrund der ungeeigneten Örtlichkeiten sowie aufgrund der zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Kosten ausgeschlossen.

Der notwendige Lärmschutz für schutzbedürftige Räume (z.B. Schlaf- und Wohnräume) 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 in der Schalltechnischen Untersuchung des Ingenieurbüros Stöcker ermittelt und dargestellt worden sind.

#### 9.4 Verkehrsbelastung Ringstraße

Im Ergebnis zeigt sich, dass mit dem geplanten Ausbau der Ringstraße eine Mehrbelastung der Anwohner durch Verkehrslärm verbunden ist. 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 Gesundheits-

gefahr 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.

Grundsätzlich ist die vorgesehene Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße städtebaulich gerechtfertigt. Unter Beachtung der sachgemäßen Abwägung der Schallschutzbelange und der städtebaulichen Belange kommt die Stadt Leverkusen zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene durchgängige Befahrung der Ringstraße gegenüber dem Zustand ohne weiterführende Verknüpfung notwendig ist, um eine nachhaltige Verbesserung der Erschließungssituation in Hitdorf zu erreichen. Zielsetzung ist die gleichmäßige Verteilung der in Hitdorf anfallenden Verkehre, um durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität zu verbessern und verkehrstechnische Maßnahmen durchführen zu können, die der städtebaulichen Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte dienen. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

### Anforderungen

Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in Räumen mit schutzbedürftigen Nutzungen können passive Schallschutzmaßnahmen in Form von Außenteilen (Fenster, Wände und Dächer ausgebauter Dachgeschosse) vorgesehen werden, die den Mindestanforderungen an die Luftschalldämmung entsprechen. Zur Beurteilung der erforderlichen Luftschalldämmung von Außenbauteilen wurden vom Ingenieurbüro Stöcker Lärmpegelbereiche nach DIN 4109 ermittelt. Im Bericht der Schalltechni-

sche Untersuchung vom 20.10.2011 des Ingenieurbüros Stöcker<sup>14</sup> werden die Anforderungen für den Lärmschutz entlang der Ringstraße in Lärmkarten dargestellt. Folgende Anforderungen ergeben sich demnach für schutzbeanspruchende Nutzungen:

- a) Wohnhäuser zwischen Weinhäuser Straße – Langenfelder Straße:  
Lärmpegelbereich IV, 66-70 dB(A)  
Fenster, Fenstertüren: Schallschutzklasse 3
- b) Wohnhäuser Gesamtbereich Ringstraße:  
Lärmpegelbereich III, 61-65 dB(A)  
Fenster, Fenstertüren: Schallschutzklasse 2

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

### Wertermittlung

Für den Bereich des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ ist die 16. Bundesimmissionschutzverordnung (16. BImSchV) anzuwenden, da ein Überschreiten der Immissionsgrenzwerte zu erwarten ist und es sich um eine wesentliche Änderung der Straße handelt. Für die Anwohner der Ringstraße besteht grundsätzlich ein Anspruch auf Lärmschutz. Für die Neubebauung im Bereich „Hitdorf-West“ sind Schallschutzmaßnahmen bereits bei der Umsetzung des Bebauungsplans Nr. 56/I „Hitdorf-West“ berücksichtigt worden.

Von der Festsetzung aktiven Lärmschutzes (Lärmschutzwand/wand) kann nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur abgesehen werden, wenn die Kosten des aktiven Lärmschutzes außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen. Wenn und soweit aktiver Lärmschutz an der Straße ausscheidet, hier etwa auch weil die Erschließung der anliegenden Grundstücke über die Ringstraße sichergestellt werden muss, besteht ein Anspruch auf passiven Lärmschutz für die bereits vorhandenen Gebäude; daneben besteht ein Anspruch auf Entschädigung für die Beeinträchtigung der unzumutbar verlärmten Außenwohnbereiche (hierzu gehören bspw. Terrassen, Balkone und in ähnlicher Weise zu Aufenthaltszwecken nutzbare Außenanlagen).

Grundsätzlich muss die Stadt Leverkusen als Plangeber den gebotenen passiven Lärmschutz nicht bereits im Bebauungsplan festsetzen, da dieser - wie der Erstattungsanspruch für unzumutbar verlärmte Außenwohnbereiche - bereits kraft Gesetzes entsteht. Bei der Anmeldung von Entschädigungsansprüchen ist die Stadt Leverkusen auf die Mitwirkungsbereitschaft der Eigentümer angewiesen. Im Normalfall sind "Vollzugs"-Probleme schon deshalb nicht zu erwarten, weil es im ureigenen Interesse der von Verkehrsimmissionen betroffenen Grundeigentümer liegt, etwaige Schutzmöglichkeiten, die ihnen das Recht in dieser Hinsicht bietet, auch tatsächlich zu nutzen. Das bedeutet, die Eigentümer selbst melden sich bei der Stadt, um den notwendigen Lärmschutz ermitteln und ggf. umsetzen zu lassen. Dieses kann zum konkreten Zeitpunkt der Umsetzung der Straßenausbauplanung geschehen. Die

---

<sup>14</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01E, IST Burscheid vom 20.10.2011

Notwendigkeit zur Ermittlung der tatsächlich zu erwartenden Kosten für Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungszahlungen zum jetzigen Zeitpunkt besteht daher nicht. Aus diesem Grunde erfolgte im Rahmen des Bebauungsplans Nr. 192/I „Ringstraße“ lediglich eine Kostenabschätzung.

#### 9.5 Verkehrsentwicklung „Querstraßen“:

Auf den Verbindungsstraßen zwischen Ringstraße und Hitdorfer Straße werden durch das Verkehrsgutachten VIA sowohl Steigerungen als auch Abnahmen der Verkehrsmenge prognostiziert, die sich bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergeben. Auf den Abschnitten der Mohlenstraße und der Weinhäuserstraße wird eine Verkehrszunahme von bis zu 200 Kfz/24h erwartet. Auf den betroffenen Straßenabschnitten von Concordiastraße (- 300 Kfz/24h), Stöckenstraße (- 40 Kfz/24h) sowie der Langenfelder Straße (- 820 Kfz/24h) sind bei Umsetzung der im Flächennutzungsplan dargestellten Wohngebiete geringere Verkehrszahlen bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu erwarten (Variante 3+), als wenn diese Verbindung unterbliebe (Variante 1+). Insofern überwiegen diesbezüglich die Vorteile bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße. Eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ist aufgrund der geringen Immissionspegel nicht anzunehmen. Anforderungen an den Schallschutz werden für diese Straßenabschnitte durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht ausgelöst.

#### 9.6 Verkehrsentlastung 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 dieser im Verkehrskonzept Hitdorf entwickelten Maßnahme. Im 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.

Die Hitdorfer Straße gilt nachweislich als stark vom Verkehr beanspruchte innerörtliche Straße und soll entlastet werden. Infolge der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße wird die Ringstraße von Kraftfahrzeugen befahren, denen bisher ausschließlich die Hitdorfer Straße als Verkehrsstraße zur Verfügung stand. Eine Entlastung der Hitdorfer Straße bei Umsetzung dieser Maßnahme wird durch das Verkehrsgutachten des Planungsbüros VIA nachgewiesen. So reduziert sich gemäß Verkehrsuntersuchung VIA der Kfz-Verkehr für die Hitdorfer Straße zwischen Heerweg und Concordiastraße um 2090 Fahrzeuge/24h, zwischen Concordiastraße und Stöckenstraße um 1920 Kraftfahrzeuge/24h, zwischen Stöckenstraße und Mohlenstraße um 1560 Kfz/24h, zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße um 1500 Kfz/24h, zwischen Weinhäuserstraße und Parkstraße um 1400 Kfz/24h und zwischen Parkstraße und Langenfelder Straße um 1450 Kfz/24h. Diese Entlastung bedeutet eine bis zu 41 %ige Reduzierung des Verkehrsaufkommens und stellt damit eine deutliche Verkehrsentlastung dar. Dass die Anzahl der reduzierten Verkehrs-

menge nicht gleichzeitig auch zu einer wahrnehmbaren Lärmentlastung führt, begründet sich durch die vom Verkehrslärm vorbelastete Ausgangssituation der Hitdorfer Straße sowie durch das Empfinden des menschlichen Ohrs, das erst bei einer Reduzierung um 3 dB(A) eine verminderte Lautstärke wahrnimmt. Hierfür müsste der Verkehr um wenigstens 50 % reduziert werden, was aber aufgrund des verbleibenden Ortsverkehrs nicht erzielt werden kann. Die deutliche Reduzierung der Anzahl der Kraftfahrzeuge stellt jedoch grundsätzlich eine wahrnehmbare Verbesserung der Verkehrssituation dar und verbessert dadurch erheblich die Lebensqualität für Anwohner und Besucher sowie die Nutzungsqualität für Radfahrer und Fußgänger.

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. Hiermit verbunden sind die spezifischen Qualitäten als Versorgungsschwerpunkt sowie der Übergangsbereich zu den Naherholungsflächen des Rheins. 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.

Anforderungen an den Schallschutz auf der Hitdorfer Straße werden durch den Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ nicht ausgelöst.

### 9.7 Verkehrliche Alternativen

Es erfolgte innerhalb des Planverfahrens die Untersuchung für solche Verkehrsvarianten, bei denen alternative Straßenplanungen zur Entlastung der Ringstraße und Hitdorfer Straße beitragen sollten. Auswirkungen auf das Planverfahren zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ ergeben sich im Ergebnis allerdings nicht.

Untersucht wurden die Prognosesituationen

- Umgehungsstraße ohne Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 2)<sup>15</sup>,
- Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße (Variante 4+)<sup>16</sup>,

---

<sup>15</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 20.10.2011

<sup>16</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 07.11.2011

- Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße (Variante 7+)<sup>15</sup>.

a) Untersucht wurde, ob sich durch den alleinigen Bau einer Umgehungsstraße die **Hitdorfer Straße** entlasten lässt (Variante 2):

Hitdorfer Straße Abschnitt	Verkehrssituation ohne Netzveränderung (Prognose 2020)	Umgehungsstraße ohne Ringschluss (Prognose 2020)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)
Heerweg/Concordiastr.	5070	5200	+130
Concordiastr./Stöckenstr.	5280	5270	-10
Stöckenstr./Mohlenst.	5060	5000	-70
Mohlenstr./Weinhäuser Str.	7380	7290	-90
Weinhäuser Str./Parkstr.	7630	7530	-100
Parkstr./Langenfelder Str.	8350	8250	-100
Langenfelder Str./Fährstr.	6300	6040	-260
Fährstraße/Grünstraße	7820	7480	-330
Grünstraße/Weidenstr.	7780	7450	-330

**Tabelle 3:** Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags  $DTV_w$  (Kfz/24h) auf der **Hitdorfer Straße** ohne Netzveränderung (weiß: westlicher Abschnitt Hitdorfer Straße; grau: östlicher Abschnitt Hitdorfer Straße)

Im Vergleich der vom Planungsbüro VIA ermittelten Verkehrszahlen würden sich auf Basis der Verkehrswerte für 2020 die Hitdorfer Straße im Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlicher Abschnitt der Hitdorfer Straße) eine Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße) von maximal 100 Kfz/24h (1,3 %) ergeben. Auf dem Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße (östlicher Abschnitt) läge die Entlastung bei maximal 330 Kfz/24h (4,2 %).

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass beim Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ohne zusätzliche Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße das Planungsziel zur Entlastung der Hitdorfer Straße nicht erreicht werden kann. Durch eine geringere Frequentierung der Hitdorfer Straße sollen die dortige Lebens- und Aufenthaltsqualität verbessert und die Möglichkeiten für verkehrstechnische Maßnahmen geschaffen werden, um die städtebauliche Entwicklung der Hitdorfer Ortsmitte voranzutreiben. Zudem sollen hierdurch verkehrstechnische Rahmenbedingungen geschaffen werden, die notwendig sind, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln.

- b) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der **Ringstraße** durch den Bau einer Umgehungsstraße (Bernsteinstraße) ergeben (ohne Anschluss der Ringstraße an die Hitdorfer Straße - Variante 2):

Ringstraße Abschnitt	Verkehrssituation ohne Netzveränderung (Prognose 2020)	Umgehungsstraße ohne Ringschluss (Prognose 2020)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)
Heerweg/Kleingansweg	660	660	---
Kleingansweg/Stöckenstr.	310	450	+140
Stöckenstr./Mohlenst.	770	970	+200
Mohlenstr./Weinhäuser Str.	1380	1610	+230
Weinhäuser Str./Widdauener Str.	2190	2420	+230
Widdauener Str.- Langenfelder Straße	4270	4500	+230
Langenfelder Straße - Kocherstraße	4400	2720	-1680
Kocher Straße- Fährstraße	5050	3360	-1690
Fährstraße-Grünstraße	5410	3670	-1740
Grünstraße-Hitdorfer Straße	5510	3770	-1740

**Tabelle 4:** Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags  $DTV_w$  (Kfz/24h) auf der **Ringstraße** ohne Netzveränderung (weiß: westlicher Abschnitt Ringstraße; grau: östlicher Abschnitt Ringstraße)

Ein Vergleich der Verkehrszahlen auf Basis der Verkehrswerte für 2020 zeigt, dass auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Heerweg und Langenfelder Straße mit einer leichten Verkehrserhöhung beim Bau einer Umgehungsstraße gerechnet werden muss. Eine deutliche Verringerung der Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) ergibt sich aufgrund der parallel verlaufende zusätzliche Verkehrsverbindung auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße.

Im Ergebnis dieser Untersuchungen ist festzustellen, dass es ohne die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße zu keiner signifikanten Zunahme der Verkehrsmenge auf dem westlichen Abschnitt der Ringstraße kommen wird. Die Verkehrsmenge auf dem östlichen Abschnitt der Ringstraße wird um bis zu 1740 Kfz/24h reduziert.

- c) Untersucht wurde unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung in Hitdorf, ob auf der **Hitdorfer Straße** durch Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße eine Verkehrsentslastung erreicht werden kann (Variante 3+). Zudem erfolgte die Untersuchung, ob der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße

(Bernsteinstraße) zur weiteren Entlastung der Hitdorfer Straße erforderlich ist (Variante 4+):

Hitdorfer Straße Abschnitt	Verkehrssituation ohne Netzveränderung (Prognose 2020+)	Anbindung Ringstr. an Hitdorfer Str. ohne Umgehungsstraße (Prognose 2020+)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)	Anbindung Ringstr. an Hitdorfer Str. + Umgehungsstr. (Prognose 2020+)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)
Heerweg/Concordiastr.	5070	2980	-2090	3010	-2060
Concordiastr./Stöckenstr.	5450	3530	-1920	3520	-1940
Stöckenstr./Mohlenst.	5370	3810	-1560	3620	-1750
Mohlenstr./Weinhäuser Str.	7700	6200	-1500	5930	-1770
Weinhäuser Str./Parkstr.	7950	6550	-1400	6220	-1730
Parkstr./Langenfelder Str.	8680	7230	-1450	6910	-1770
Langenfelder Str./Fährstr.	6620	5970	-650	5370	-1250
Fährstraße/Grünstraße	8120	7780	-340	7070	-1050
Grünstraße/Weidenstr.	8080	7740	-340	7040	-1040

**Tabelle 5:** Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags **DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)** auf der **Hitdorfer Straße** mit Netzveränderung (weiß: westlicher Abschnitt Hitdorfer Straße; grau: östlicher Abschnitt Hitdorfer Straße)

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2980 und 7230 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1400 und 2090 Kfz/24h. Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 650 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Hitdorfer Straße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 3010 und 6910 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Entlastung auf der Hitdorfer Straße zwischen 1730 und 2060 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1250 Kfz/24h.

#### Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchungen wird nachgewiesen, dass sich durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsstärke auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße um bis zu ca. 2000 Kfz/24h reduzieren lässt.

#### Zusätzliche Umgehungsstraße

Die Untersuchungsergebnisse weisen nach, dass durch die gleichzeitige Umsetzung einer zusätzlichen Umgehungsstraße (Bernsteintrasse) eine deutliche Verbesserung

der Verkehrsbelastung nur auf dem östlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße zu verzeichnen ist. Auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße beträgt die Entlastung maximal 330 Kfz/24h.

- d) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich auf der **Ringstraße** ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt (Variante 3+). Zudem wurde untersucht, ob bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße der Bau einer zusätzlichen Entlastungsstraße (Bernsteinstraße) erforderlich ist (Variante 4+):

Ringstraße Abschnitt	Verkehrssituation ohne Netzveränderung (Prognose 2020+)	Anbindung Ringstr. an Hitdorfer Str. ohne Umgehungsstraße (Prognose 2020+)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)	Anbindung Ringstr. an Hitdorfer Str. + Umgehungsstr. (Prognose 2020+)	Veränderung DTV-W (Kfz/24h)
Heerweg/Kleingansweg	660	1810	+1150	2020	+1360
Kleingansweg/Stöckenstr.	780	2390	+1610	2660	+1880
Stöckenstr./Mohlenst.	1110	2360	+1250	2800	+1690
Mohlenstr./Weinhäuser Str.	1740	2940	+1200	3450	+1710
Weinhäuser Str./Widdauener Str.	2550	3700	+1150	4260	+1710
Widdauerner Str.- Langenfelder Straße	4650	5760	+1110	6320	+1670
Langenfelder Straße - Kocherstraße	4660	5030	+370	3390	-1270
Kocher Straße- Fährstraße	5310	5680	+370	4030	-1280
Fährstraße-Grünstraße	5610	5700	+90	4140	-1470
Grünstraße-Hitdorfer Straße	5620	5700	+80	4200	-1420

**Tabelle 6:** Durchschnittlich täglicher Verkehr werktags **DTV<sub>w</sub> (Kfz/24h)** auf der **Ringstraße** (westl. Teilabschnitt) mit Netzveränderung (weiß: westlicher Abschnitt Ringstraße; grau: östlicher Abschnitt Ringstraße)

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 1810 und 5760 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1110 und 1610 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße beträgt die Zunahme bis zu 370 Kfz/24h.

Bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße und zusätzlichem Bau der Bernsteinstraße als Umgehungsstraße ergibt sich zwischen Heerweg und Langenfelder Straße (*westlicher Abschnitt* der Ringstraße) eine Kfz-Tagesbelastung (DTV-W) zwischen 2020 und 6320 Kfz/24 h. Dieses entspricht einer Verkehrszunahme auf der Ringstraße zwischen 1360 und 1670 Kfz/24h.

Auf dem *östlichen* Abschnitt der Hitdorfer Straße zwischen Langenfelder Straße und Weidenstraße beträgt die Entlastung bis zu 1470 Kfz/24h.

### Anbindung Ringstraße an Hitdorfer Straße

Im Ergebnis dieser Untersuchung ist festzustellen, dass sich aufgrund der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße die Verkehrsmenge auf der Ringstraße deutlich erhöhen wird. Die Belastungszunahme beträgt bis zu 1610 Kfz/24h. In dem vom Ingenieurbüro Stöcker erstellten Gutachten werden die Auswirkungen der Verkehrszunahme auf der Ringstraße untersucht, die sich aufgrund des Ringschlusses ergeben. Die Untersuchung der Aspekte des Verkehrslärms sowie deren Auswirkungen auf die Anwohner zählen zu den abwägungsrelevanten Belangen innerhalb des Planverfahrens. Aus den Untersuchungsergebnissen ergeben sich Aussagen, welche Maßnahmen zum Schutz vor dem Verkehrslärm getroffen werden müssen, um die Anforderungen an den Immissionsschutz zu erfüllen. Die Lärmgrenzwerte richten sich hierbei nach den Werten der 16. BImSchV.

Für die Ringstraße wurden die Anforderungen an passive Schallschutzmaßnahmen ermittelt, da die Umsetzung aktiver Schallschutzmaßnahmen (bspw. Schallschutzwände oder -wälle) aufgrund der Örtlichkeit sowie aus städtebaulichen, finanziellen und technischen Gründen nicht vorgesehen ist. Als passive Schallschutzmaßnahme wurde die Klassifizierung von Schallschutzfenstern ermittelt, um die Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV herzustellen. Das Gutachten stellt in seiner Auswertung dar, an welchen Wohnhäusern dem Grunde nach Ansprüche für Maßnahmen des Schallschutzes bestehen. Demzufolge entspricht die vorliegende Planung den gesetzlichen und von der Rechtsprechung entwickelten Anforderungen.

### Zusätzliche Umgehungsstraße

Eine Entlastungswirkung einer Umgehungsstraße auf die Ringstraße ist nur im östlichen Abschnitt zwischen Langenfelder Straße und Hitdorfer Straße nachweisbar und beträgt bis zu 1470 Kfz/24h. Auf dem westlichen Abschnitt zwischen Heerweg und Langenfelder Straße stellt sich hingegen eine leichte Erhöhung der Verkehrsmenge dar und übertrifft damit die Verkehrsprognose bei alleiniger Umsetzung des Ringschlusses.

Die nur geringe zusätzliche Verkehrsentslastungen auf dem westlichen Abschnitt der Hitdorfer Straße sowie die starke Verkehrszunahme auf der Ringstraße begründen keine Maßnahme, dass eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße nur bei gleichzeitiger Umsetzung einer Umgehungsstraße erfolgen könnte. Die Baumaßnahme einer zusätzlichen Umgehungsstraße wird zudem verbunden sein mit hohen technischen und finanziellen Aufwendungen sowie mit maßgeblichen Eingriffen in Natur und Landschaft, so dass ein ausgeglichenes Kosten/Nutzenverhältnis erheblich übertroffen wird. Die von der Stadt Leverkusen verfolgten Planungsziele lassen sich allein durch die mit dem Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ verbundene Verkehrsanbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erreichen. Weitergehende Straßenplanungen in Hitdorf (z.B. Anbindung an eine Umgehungsstraße) werden hierdurch nicht verhindert und sind auch weiterhin möglich.

### Verkehrsbeziehung Fahnenacker/A56

Über die Verkehrsbeziehung Fahnenacker-Langenfelder Straße – A59 besteht bereits eine Straßenführung, die eine Verbindung für den überörtlichen Verkehr zwischen Monheim und Leverkusen herstellt. Für diese „Umgehungsverbindung“ sind Maßnahmen für einen Kreisverkehr „Fahnenacker/Langenfelder Straße“ sowie ein verbesserter Ausbau des Autobahnanschlusses/L43 (auf Monheimer Stadtgebiet als

Hitdorfer Straße bezeichnet) geplant, um diese Verkehrsbeziehung weiterzuentwickeln und zu stärken.

- e) Untersucht wurde, welche Auswirkungen sich ergeben, wenn eine Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße erfolgt sowie zusätzlich die Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die „Bernsteintrasse“ (Variante 7+):

Bei der Variante „Umgehungsstraße mit Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße einschließlich der Durchbindung von Weinhäuserstraße, Grünstraße und Fährstraße an die Bernsteinstraße“ ist einerseits erkennbar, dass gegenüber den sonstigen Untersuchungsergebnissen auf der Hitdorfer Straße eine Verkehrsentslastung erzielt werden kann. Für die Ringstraße im Bereich des Bebauungsplans Nr. 192/II bedeutet dieses Verkehrssystem jedoch eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung. So wird für die Ringstraße zwischen Mohlenstraße und Weinhäuserstraße eine Belastung von 4570 Kfz/24h prognostiziert, was ein bis zu 1600 Kfz/24h höheres Verkehrsaufkommen gegenüber der alleinigen Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße bedeutet. An weiteren Streckenabschnitten ergeben sich Belastungszahlen von ebenfalls bis zu 1300 Kfz/24h zusätzlicher Belastung. Damit führt diese Variante zu einer maximalen Verkehrsbelastung der Ringstraße, die sich durch die mit dem Verkehrskonzept Hitdorf verbundene Ausbauplanung vermeiden lässt. Zudem ergeben sich durch die Aktivierung weiterer Durchfahrtsstraßen zur Verkehrsverteilung zusätzliche kostenintensive bauliche Eingriffe in das bestehende Straßensystem. Diese zusätzlich erforderlichen Maßnahmen würden ein ausgeglichenes Kosten-/Nutzenverhältnis erheblich übersteigen. Zudem werden in der Folge der Aktivierung zusätzlicher Verkehrsstraßen weitere Wohnbereiche mit einer Lärmsteigerung belastet.

### Zusammenfassung

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 (Variante 8+). Im Ergebnis zeigte sich in keiner dieser Varianten eine Lösung der Verkehrsproblematik in Hitdorf, da es durch Verkehrsverlagerungen 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.

## 9.8 Planungsvarianten

### Geschwindigkeitsregulierung

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<sup>17</sup> vor (Bericht 61 11 01D vom 25.10.2011). In dieser vergleichenden Untersuchung wird die Immissionsbelastung bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h (minimale Belastungssituation) auf der Ringstraße ermittelt. Im Gesamtverlauf der Ringstraße werden allerdings auch bei Tempo 30 die Immissionsgrenzwerte an den Fassaden der Wohngebäude überschritten. Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden müssen hier passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Letztendlich werden nur an den von der Stefan-Lochner-Straße aus zu erschließenden Wohngebäuden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Die Untersuchung weist nach, dass sich bei der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße auch bei einer Fahrgeschwindigkeit von 30 km/h Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben. Grundsätzlich trägt die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h zur Verbesserung der Verkehrssituation auf Ring- und Hitdorfer Straße bei. Festsetzungen zur Fahrgeschwindigkeit auf der Ring-

---

<sup>17</sup> Schalltechnische Untersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf zum Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 11 01D, IST Burscheid vom 25.10.2011

straße können durch den Bebauungsplan jedoch nicht erfolgen sondern obliegen der zuständigen Straßenverkehrsbehörde der Stadt Leverkusen.

### Vermeidung Schwerlastverkehr

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.

### Wechselseitige Verkehrseinbauten

Als weitere Variante erfolgte innerhalb des Planverfahrens durch das Planungsbüro VIA die Untersuchung der Verkehrssituation bei Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße mit der wechselseitigen Anordnung von Verkehrseinbauten<sup>18</sup>. Bei dieser als „Wohnsammelstraße“ benannten Variante wurde eine asphaltierte Fahrbahn von 6,0 m Breite mit mittig sowie beidseitig angeordneten Fahrbahnverengungen ohne bevorzugte Fahrtrichtung und ohne Busverkehr angenommen. Die Betrachtung erfolgte zum einen mit einer Rechts-vor-links-Regelung (Variante 11+) sowie der Ringstraße als vorfahrtsberechtigten Straße (Variante 12+). Insgesamt zeigt sich bei diesen Varianten, dass zwar auf der Ringstraße eine deutlich geringere Verkehrsmenge gegenüber der Ausbauvariante Ringschluss mit richtungsbevorzugtem Verkehrsausbau (Variante 3+) zu erwarten ist, die Hitdorfer Straße jedoch nur gering entlastet wird.

Die Immissionssituation der vorfahrtsberechtigten Ringstraße mit wechselseitig angeordneten Verkehrseinbauten (Variante 12+) wurde vom Ingenieurbüro Stöcker schalltechnisch untersucht<sup>19</sup>. Der Vergleich der Prognosesituation Wohnsammelstraße 2020+ (Variante 12+) mit der Prognosesituation 2020+ ohne Maßnahmen im Straßennetz (Variante 1+) zeigt, dass entlang der Ringstraße eine Pegelerhöhung von mindestens 3 dB zu erwarten ist und zu einer Beurteilung gemäß 16.BImSchV führt. Insgesamt werden die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für Wohngebiete an vielen bestehenden Gebäuden entlang der Ringstraße überschritten. Die Pegelüberschreitungen an den Fassaden der bestehenden Wohnbebauung betragen am Tage bis zu 4 dB(A) und in der Nacht bis zu 7 dB(A). Zur Sicherstellung eines ausreichenden Schallschutzes in den Gebäuden müssen passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Die Untersuchung weist nach, dass sich bei der Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße auch dann Ansprüche auf Lärmschutzmaßnahmen ergeben, wenn die Ausbaumaßnahme mit einer wechselseitigen Anordnung von Fahrbahnverengungen (Wohnsammelstraße) vorgenommen wird. Grundsätzlich trägt die zusätzliche Vermeidung von Verkehr, insb. des Schwerverkehrs (SV), zur Verbesserung der Immissionssituation auf der Ringstraße bei. Die Festlegung von Ausbaumaßnahmen auf der Ringstraße erfolgt jedoch nicht durch den Bebauungsplan sondern obliegt der zuständigen Straßenverkehrsbehörde.

## 9.9 Entwicklungen von Wohnbaupotentialen

---

<sup>18</sup> Verkehrsuntersuchung zum Verkehrskonzept Hitdorf, Zusätzliche Verkehrsführungsvarianten, Planungsbüro VIA eG, Köln vom 21.03.2013

<sup>19</sup> Schalltechnische Untersuchung für den Ausbau der Ringstraße Bebauungsplan Nr. 192/I „Ringstraße“ in Leverkusen, Bericht-Nr.: 61 12 02, IST Burscheid vom 16.04.2013

Durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße wird die Umsetzung des am 25.09.2000 vom Rat der Stadt Leverkusen beschlossenen Verkehrskonzepts für Hitdorf ermöglicht sowie die Umsetzung der Beschlüsse des seit dem 13.03.2006 wirksamen Flächennutzungsplans zur Entwicklung von Wohnbaupotentialen. 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)). Insgesamt zählt Hitdorf zu den wachsenden Stadtteilen Leverkusens. Die Stadt Leverkusen profitiert durch die Lage zwischen den Oberzentren Düsseldorf und Köln sowie der Lage am Rhein. Daher stellt sich die Nachfrage nach Wohnraum unverändert hoch dar und wird auch zukünftig zu erwarten sein.

Durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße sollen die verkehrstechnischen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die von der Stadt Leverkusen im Flächennutzungsplan dargestellten und zur Sicherung der Wohnraumversorgung vorgesehenen Wohngebietsflächen in Hitdorf zu entwickeln. Notwendige Erweiterungsflächen für den Wohnungsbau bestehen am Ortsrand nördlich der Ringstraße. Durch die Anbindung der Ringstraße an die Hitdorfer Straße soll eine überproportionale Verkehrsverteilung auf die Hitdorfer Straße sowie auf weitere Anliegerstraßen vermieden werden. Während die Hitdorfer Straße nur bedingt die zukünftig zu erwartenden Mehrverkehre aufnehmen können, besteht aufgrund des zur Verfügung stehenden Straßenquerschnitts für die Ringstraße die Möglichkeit für einen bedarfsgerechten Ausbau. Der vorhandene Straßenquerschnitt der Ringstraße verdeutlicht, dass ein Ausbau dieser Verkehrsbeziehung bereits vor der Entwicklung der hier entstandenen Wohnbebauung vorgesehen war. Zur Umsetzung des Erstausbaus ist es bisher aus unterschiedlichen Gründen nicht gekommen. Voraussetzung für einen notwendigen Straßenausbau mit geeignetem Querschnitt war grundsätzlich die Verfügbarkeit von Grundstücksflächen zur Weiterführung der Ringstraße zur Anbindung an die Hitdorfer Straße am westlichen Ortsausgang. Hierzu musste zunächst Planungsrecht für eine Verkehrsstraße sowie die Umlegung von Grundstücken erfolgen. Durch die Realisierung der im Bebauungsplan Nr. 56/I vorgesehenen Planung wurde diese Voraussetzung im Jahr 2010 hergestellt.

#### 9.10 Anliegerbeiträge

Die Abschnitte zwischen Widdauener Straße und Stöckenstraße sowie zwischen Concordiastraße und Anschluss Kleingansweg sind noch nicht endgültig ausgebaut und werden erstmalig hergestellt. Die Beitragserhebung richtet sich nach dem Baugesetzbuch und der Erschließungsbeitragssatzung der Stadt Leverkusen. Ein Ausbau der Ringstraße wäre auch ohne Bebauungsplanverfahren zu erwarten.

Die Abschnitte Langenfelder Straße bis Widdauener Straße und Stöckenstraße bis Concordiastraße gelten als erstmalig hergestellt. Für die Beitragsabrechnung sind hier die Vorschriften des Kommunalabgabengesetzes NRW und der städtischen Beitragssatzung maßgeblich.

### **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 Stadt als Straßenbaulastträger hat die Kosten für erforderliche Schallschutzmaßnahmen zu tragen. 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 sind im Haushalt der Stadt etatisiert. In wieweit für die betroffenen Aufenthaltsräume tatsächlich Verbesserungen in Form von Schallschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssen, muss in einer gesonderten Untersuchung festgestellt 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 28.05.13

gez.  
Lena Zlonicky